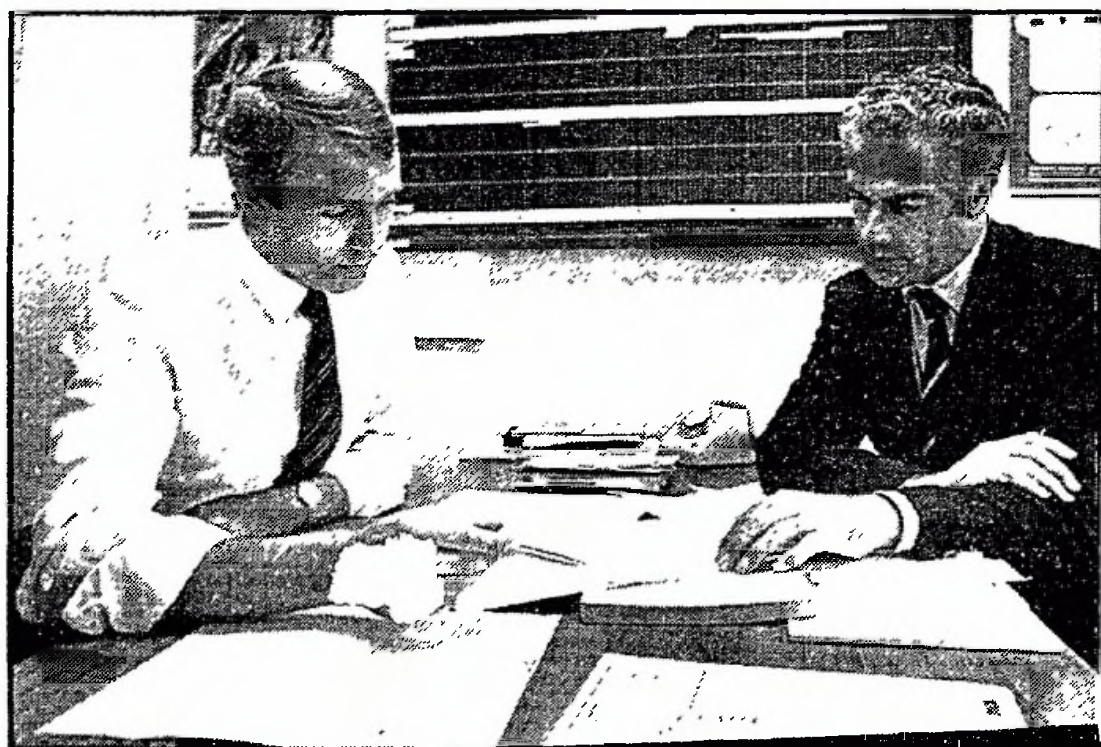


Duizend ritten per dag

# Eurotax twintig jaar:



• Martin Hulzer en Jan van der Meer: wjl verwachten meer ritten...



Schiedam — Vandaag is het precies twintig jaar geleden dat de vier Schiedamse taxibedrijven Beijersbergen, Unique, Waldo en Westergarage zich verenigden in de NV Eurotax. Later kwamen daar nog andere bedrijven bij: Schietax, Van der Most, Garage Nassau en Taxi Kooogie. Ook de Vlaardingse bedrijven Pronk, Kramer en Peters sloten zich na korte tijd bij het nieuwe taxibedrijf aan. In de nieuwe vorm kon veel efficiënter worden gewerkt. Elk bedrijf had tot 1961 een overcapaciteit gehad, aanvankelijk om in de concurrentiestrijd niet ten onder te gaan, maar het bleek weinig voordelig. Onder de naam Eurotax konden betere werkomstandigheden voor chauffeurs en centralisten nagestreefd worden en inderdaad is de werkweek in die twintig jaar teruggebracht van 53 naar 45 uur.

• Het wagenpark van de EAS, de luxe Amerikaanse auto's importeert: leverancier aan zuster-BV's Eurotax en ARB.

door  
Kor Kegel

Volgens directeur Jan G. van der Meer zal dat in een niet al te verre toekomst de normale 40 uur moeten worden.

De NV groeide. Twee jaar geleden werd daarom besloten Eurotax en de dochterondernemingen te herstructureren. Er kwam een overkoepelende Euro Holding met als directieleden J. G. van der Meer, P. N. M. van Dorp en P. A. M. van der Endt. De Holding telt nu zes BV's. Daar is allereerst Eurotax BV, die het taxivervoer doet. De directie hiervan bestaat uit genoemde Van der Endt en Van der Meer tezamen met personeelschef Martin G. Huizer. Dit drietal plus bedrijfsleider A. van den Berg vormt ook de directie van de BV voor speciaal vervoer, trouwen en begrafenissen, de ARB. Ook is er een besloten vennootschap voor inkoop, import en export, Euro Auto Service (EAS), met als directeurs opnieuw Peter A. M. van der Endt en Peet N. M. van Dorp. Directeur van de wasafdeling, Eurowash, is een broer van Jan: W. L. G. van der Meer.

Deze vier vennootschappen zijn alle gevestigd aan de 's-Gravelandseweg en staan in de dagelijkse praktijk onder leiding van G. H. Putter. Resteren twee BV's voor begrafenissen. In Schiedam is aan de Nassaulaan de algemene begrafenisonderneming ABO gevestigd. De directie kent een derde Van der Meer, te weten L. H. G., en genoemde J. G. M. Uitvaartleiders zijn J. G. M. Heinsbroek en R. H. Heijster. In Rotterdam, aan de Hoflaan, is er tenslotte de BV Voorzorg met als directeur B. F. van Dorp. Uitvaartleiders zijn de heren Timmermans, De Groot en Henderson.

## Monopolie

De verschillende directieleden spreken graag van een familiebedrijf. Dat is geen wonder. De drie gebroeders Van der Meer en de beide heren Van Dorp kwamen in 1961 respectievelijk van Beijersbergen en Waldo en iemand als Martin Hulzer heeft een achtergrond in Schietax. De meeste fusiepartners van twintig jaar geleden kenden elkaar uiteraard, want het taxiwereldje van Vlaardingen en Schiedam was klein en levendig en alle directieleden van nu hebben vroeger zelf 'op de tax' gezeten. Je zag toen nogal eens dat de diverse bedrijven elkaar de chauffeurs af probeerden te snoepen. Tegenwoordig komt dat

• De centrale van Eurotax aan de 's-Gravelandseweg. Van links naar rechts: Joop Balk, Piet Henrichs en John Osterholt.

# Familiebedrijf werd miljoenensyndicaat

volgens Jan van der Meer alleen nog maar in Vlaardingen voor, bij onafhankelijke bedrijven zoals Holytax, Dodewaard en Westwijk. In Schiedam is dat geen punt. Geen wonder, want Eurotax heeft in Schiedam een monopoliepositie. Verder is er alleen taxi Burg, maar dat is een onbeduidend particuliere met niet meer dan twee wagens. Wel heeft de stichting Lentefeest een busje met taxivergunning voor vervoer van de eigen invaliden, maar dat goot ook geen roet in het eten.

De Euro Holding is een maatschappij van formaat Eurotax en ARB, de twee bedrijven die zowel taxivervoer als speciaal vervoer regelen, rijden uitsluitend met dure Duitsers en Amerikanen: Mercedes Benz en Chevrolet. De laatste worden betrokken van de EAS, momenteel een van de grootste parallelimporteurs van met name Amerikaanse wagens (Buick, Chevrolet, Cadillac en Oldsmobile) in Nederland. Dat die inkoop bij Eurotax via het zusje EAS gaat, maakt een en ander aanmerkelijk goedkoper. In het afgelopen half jaar heeft de Chevrolet zich dan ook in het wagenpark meer weten in te dringen. In totaal zijn er 102 van die wagens met de gemiddelde prijs van een dikke 30.000 gulden. Eurotax heeft daarvan 19 Chevroletten, elf van het type Capri en acht van het type Malibu. Er zijn zes grote Mercedesen, zevenpersoons ofwel zesdeurs, en drie invalidenbussen.

De verdere taxi's zijn alle 'eenvoudige' Mercedesen. Het aantal chauffeurs in vaste dienst komt op ongeveer 150. Het aantal ritten, dat zij samen maken, is om en nabij de duizend per dag. Het speciaal vervoer, de ARB, richt zich behalve op trouwpartijen en begrafenissen ook op vervoer van schoolkinderen en staatsaangelegenheden, zoals onlangs het bezoek van de Europese

## Supersnelle speerpunt van openbaar vervoer

top aan Maastricht. De chauffeurs van de ARB spreken dan ook een woordje buiten de deur. Frans, Duits en Engels zijn verplichte kennis. Op de centrale aan de 's-Gravelandseweg zijn tien man werkzaam, op de dag drie à vier, 's nachts meestal één. Hun diensten

zijn zo onregelmatig als die van chauffeurs.

## Gestegen lonen

De Euro Holding is, kortom, een miljoenenbedrijf, een syndicaat waar je u tegen zegt. Betaalt de klant dat? Martin Hulzer is belast met personeelsplanning en -begeleiding, organisatie en klachtenservice. Hij antwoordt: „Ja, de mensen zeggen wel eens, wat is die taxi toch duur! Maar vergelijk het eens met het tarief van een monteur, een loodgieter? Het uurtarief van taxichauffeurs is lager en als je dan kijkt hoe wij met de lonen bezig zijn, dan kan je je petje afnemen.”

Jan van der Meer: „Een taxi die niet rijdt maar wel de meter laat draaien, kost de klant 25 gulden per uur. Wat is dat nou helemaal voor bedrag? Daarvoor heb je een wagen en een man, een heel uur lang! Toch gaat het taxibedrijf over het algemeen financieel niet voor de wind. Niet wat het werk betreft, want in Schiedam en Vlaardingen nemen de ritten zelfs toe. Maar de kosten zijn hoger geworden ten opzichte van de opbrengsten. 'Bericid tot beleid' is een brochure van de koninklijke Nederlandse verenigingen van transportondernemingen, de KNVTO, waarvan Eurotax-directeur Jan van der Meer vice-voorzitter is. Hij wappert nog dagelijks met die brochure. Er staat onder andere in dat gestegen

loonkosten nauwelijks mogen worden doorberekend in de prijs van een taxirit.

Zijn de lonen zo voortreffelijk? Van taxichauffeurs hoor je wel eens anders en de doorstroming onder het personeel is niet voor niets zo groot. Jan van der Meer denkt daar niet zo over: „Wij bieden een volwaardig salaris, daardoor beschikken wij ook over betere chauffeurs. Van de service kan meer geëist worden. Nu kent Schiedam dan ook wel een rustig taxipubliek, hoor. Het heeft een goede mentaliteit. 't is echt een dorp. Het Rotterdamse kroegleven maakt de klanten daar veel harder, dat kan je vooral 's nachts heel goed merken.”

Toch moet een gemiddeld chauffeur aan een flink oprigeld zien te komen, veel kilometers moet hij maken, wil hij een beetje beleg op de boterham verdienen. Vroeger kreeg de chauffeur daardoor wel de naam van weggiraat. Chauffeurs die om den brode scheurden, snel, snel, hopen maar dat ooit agent geen ritsen binnen uitdeelde — het was een beetje de mystiek van de taxi als supersnelle speerpunt van het openbaar vervoer. Chauffeur, kunt u mij voor 25 gulden tip binnen tien minuten op Zestienhoven brengen? De chauffeurs deden dat graag, want die footjes betekenden precies dat extraatje wat zij in het huishouden ook nodig hadden. Het werkelijke salaris was schameel. In feite werd je taxichauffeur om de tip, anders kon je beter in de haven gaan werken. En nu? Twintig jaar na de fusie lijkt het salaris beter geregeld. Eurotax-directeur Jan van der Meer laat zich er heel positief over uit. Hij wijst op een salaris, dat in overleg met de vakbond is vastgesteld. Hij wijst op controlemogelijkheden zoals de taximeter en de stoelschakelaar, waardoor een chauffeur niet zomaar iemand meer op kan pikken — en dat zo'n lift niet meer kan, kortom: dat de chauffeur zijn eigen zak niet meer kan spekken, zou erop duiden dat het salaris verbeterd is. Jan van der Meer: „Ik heb eindelijk het gevoel dat wij nu met elkaar op de goede weg zitten.”

Goed rijgedrag

Daarbij is het idee, dat de taxichauffeur een weggiraat zou zijn, achterhaald. Van alle auto-ongelukken zijn er slechts weinig waarbij een taxi is betrokken. „Zestig procent van onze chauffeurs zijn bijzonder goede rijders,” zegt Van der Meer. „en de rest heeft ook een zeer gedegen rijervaring.” De directeur denkt dat het feit, dat chauffeurs zelf de verantwoording voor hun wagen hebben, op het rijgedrag van goede invloed is. „Ik zou er niet achter staan, als chauffeurs te hard rijden,” zegt Van der Meer. „Maar het komt voor. Ja, waarom rijdt de politie soms hard?

Omdat er iets aan de hand is. Waarom kan een taxichauffeur hard rijden? Omdat een klant de trein moet halen, bijvoorbeeld. Maar de chauffeur zal zijn bekeuring wel zelf moeten betalen. Een goede verhouding tussen politieagenten en taxichauffeurs kan alleen maar gunstig zijn, aldus Van der Meer. Geregeld is er overleg op het hoofdbureau aan de Lange Nieuwstraat. De politie geeft tenslotte ook de vergunningen. De heer Mulder van de verkeersdienst kent alle Schiedamse chauffeurs. Een bewijs van goed gedrag is onontbeerlijk: de chauffeur moet 'clean' zijn. Overigens niet alleen in moreel opzicht. Bericht is de affaire-Theo de Boer, de chauffeur die vijf jaar geleden ontslagen werd omdat hij zijn snor liet staan. Chauffeurs mogen ook niet dwars liggen, want dan vliegen zij er prompt uit. Het huidige PvdA-raadslid Hans Konings werd de laan uitgestuurd, toen hij vijf jaar geleden het verbod negeerde om in Den Haag de begrafenis van een vermoorde collega bij te wonen.

## Optimisme

Hoe ziet Jan van der Meer twintig jaar na de oprichting van Eurotax de toekomst van het taxiwezen? Er zijn per slot van rekening verontrustende geluiden. Het laatste kwartaal klagen verscheidene chauffeurs dat zij zo weinig aan de kant van de weg staan, volgens hun omdat het publiek minder rijdt, wegens bezuinigingen en verminderde koopkracht. Van der Meer gelooft daar niet in: „Het is een seizoenskweste. Elk eerste kwartaal van het jaar wordt er minder gereden. Een jonge chauffeur schrikt dan natuurlijk, maar oudere chauffeurs kennen die jaarlijkse tendens wel.” De benzineprijs wordt hoger en dat zal voor Eurotax consequenties kunnen hebben. Hogere taxiprijzen? Van der Meer is opnieuw optimistisch. „Ik denk zelfs dat de taxi er wel bij vaart, als de benzineprijs omhoog gaat. Veel meer mensen zullen een tweede auto wel vergeten, sommigen misschien zelfs het bezit van een eerste wagen, en dat zal meer vraag naar taxi's tot gevolg hebben.”

Van der Meer wijst erop dat Eurotax zelfs ondanks de sluitingen van scheepswerven Gusto en Nieuwe Waterweg in vorige jaren voldoende werk kon behouden. Terwijl die werven toch veel van Eurotax gebruik maakten. Twintig ritten per dag komt al gauw op honderd per week, dat tikt aan. Van der Meer, als je hem zo hoort, ziet in alles goede ontwikkelingen. Dat er meer treinen in Schiedam gaan stoppen, betekent voor hem: meer klanten. Dat er een tram van Schiedam-Noord wordt aangelegd, betekent voor hem 60k: meer klanten. Want, zegt hij, „er zijn altijd mensen die eerder weg willen dan de tram komt, en daar zijn wij voor.”

