

# FSOKRANT

In deze uitgave onder andere:

- 1 Nieuwe Cao seizoenwerkers
- 4 Evaluatie leeftijdsverlaging
- 6 Code 95 opleidingen
- 7 Opleidingen kalender
- 8 Samenwerking RaNed
- 10 Digitale RI&E touringcarsector



FSOKRANT is een uitgave van Stichting FSO | 2e Jaargang 2016 | Nummer 2

## NIEUWE CAO VOOR SEIZOENS- WERKERS!

Met de invoering van de Wet Werk en Zekerheid in 2014 werd de ketenbepaling aangepast. Deze bepaling houdt in dat er sprake is van een arbeids-overeenkomst voor onbepaalde tijd als er meer dan 3 opeenvolgende contracten worden aangeboden of als de totale contractduur meer bedraagt dan 24 maanden. Er is geen sprake van opeenvolgende contracten indien

de periode tussen twee contracten meer dan 6 maanden bedraagt. Voor seizoensarbeid geldt met ingang van 1 juli 2016 dat deze periode van 6 maanden onder voorwaarden kan worden teruggebracht tot 3 maanden. Met ingang van deze datum wordt het mogelijk om zo'n aanpassing bij cao af te spreken voor werk dat door klimatologische of natuurlijke

”

“Bijzonder:  
afspraken over  
seizoenswerk  
in de cao .”

omstandigheden seizoensgebonden is en maximaal gedurende 9 maanden per jaar kan worden verricht.

Lees verder op pagina 2...







”

“Bij CAO kan nu een bijzondere positie voor seizoenwerknemers afgesproken worden.”

*Voor seizoensarbeid geldt met ingang van 1 juli 2016 dat deze periode van 6 maanden onder voorwaarden kan worden teruggebracht tot 3 maanden.*

## NIEUWE CAO VOOR SEIZOENSWERKERS *...vervolg pagina 1*



Deze aanpassing in de wet is tot stand gekomen na overleg tussen werkgevers- en werknemersorganisaties van sectoren met veel seizoensarbeid. In die sectoren dreigde juist het tegenovergestelde te gebeuren

van hetgeen de Wet Werk en Zekerheid beoogt te bereiken. Bij het vasthouden aan de 6 maandentermijn ontstaan er contracten voor onbepaalde tijd terwijl er voor een categorie seizoenwerknemers geen

werk is gedurende een deel van het jaar. Werkgevers kozen in aan aantal gevallen noodgedwongen voor het beëindigen van het dienstverband.

Ook de sector besloten busvervoer is betrokken geweest bij het overleg met Minister Asscher van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid over de aanpassing van de ketenbepaling. Bij cao kan nu een bijzondere positie voor seizoenwerknemers afgesproken worden.

Cao-partijen in de sector besloten busvervoer hebben recentelijk zo'n cao-afspraken gemaakt. De tekst van deze nieuwe (aanvullende) cao is te raadplegen op [www.caobeslotenbusvervoer.nl](http://www.caobeslotenbusvervoer.nl). Er kan nu al gebruik worden gemaakt van deze cao-regeling.

Voorwaarde is wel dat er sprake moet zijn van een duidelijk seizoencontract dat in 2016 is aangegaan vanaf circa half maart.



”

“Wij nodigen **werkgevers en medewerkers** uit om kennis te maken met onze dienstverlening. De **eerste 300 aanmelders** kunnen zich melden voor een **gratis advies**, onze adviseurs staan voor u klaar!”

## LOOPBAANCENTRUM TOUR VAN START!

Op 1 november is FSO met een nieuw initiatief van start gaan; Loopbaancentrum Tour.

FSO zet zich in om te zorgen voor voldoende instroom en duurzame inzetbaarheid van werknemers in de sector. De touringcar sector is een uitdagende sector waarin veel gebeurt. Om goed in te kunnen springen op veranderende marktomstandigheden is het van belang dat vraag en aanbod

goed op elkaar af te stemmen zijn. Dat is goed voor de medewerker en de werkgever. Loopbaancentrum Tour biedt loopbaanbegeleiding om medewerkers duurzaam, gemotiveerd en gelukkig aan het werk te houden. Werkgevers kunnen bij ons terecht als zij op zoek zijn naar een gemotiveerde vakkracht; of het nu een chauffeur, een planner of een werkplaatsmedewerker is. Bij Loopbaancentrum Tour bent u aan het juiste adres.

Onze dienstverlening staat open voor alle medewerkers uit de sector met een contract. **Dat kan een vast contract zijn of een tijdelijk contract.\***

**FSO loopbaancentrum tour:**  
**loopbaancentrum@stichtingfso.nl**  
**en 0345 – 478 487.**

*\* Uitzendkrachten en medewerkers die de pensioengerechtigde leeftijd al behaald hebben kunnen geen gebruik maken van de diensten van Loopbaancentrum Tour.*

## ZO KRIJG JE INZICHT IN JE PENSIOEN!

Het is verstandig af en toe te checken hoe je ervoor staat, ook als je pensioen nog een flink aantal jaren voor je ligt. Zo voorkom je verrassingen tegen de tijd dat je met pensioen gaat. Als je in het besloten busvervoer werkt, bouw je pensioen op bij Pensioenfonds Vervoer.

Kijk op **mijnpensioenoverzicht.nl** voor een totaaloverzicht van jouw pensioenopbouw. Je vindt hier ook het pensioen dat je eventueel elders hebt opgebouwd. Als je al wat langer werkt, is het zinvol om te kijken of je wel genoeg pensioen opbouwt. Dit kan op verschillende manieren.

**1. Pensioenschijf-van-vijf Nibud**  
De Pensioenschijf-van-vijf zet jouw inkomsten en uitgaven na

pensioneren op een rij. In drie stappen zie je wat je inkomsten zijn als je straks met pensioen bent. Inloggen is niet nodig. Je moet wel zelf jouw pensioengegevens invoeren.

### 2. Pensioendashboard

Nadat je op **pfvervoer.nl** bent ingelogd, kun je hier jouw inkomsten en uitgaven na pensioneren met elkaar vergelijken.



Daarnaast kun je verschillende keuzemogelijkheden doorrekenen. Zo zie je bijvoorbeeld hoe hoog jouw pensioen is als je eerder stopt met werken. Inloggen op het pensioendashboard kan eenvoudig met DigiD.

### 3. Afspraak met pensioenconsulent

Wil je precies weten hoe het zit en wat er kan, maak dan een afspraak met een van de pensioenconsulenten van Pensioenfonds Vervoer.

Ben je vaak online? Geef aan dat je voortaan via e-mail informatie wilt ontvangen. Pensioenfonds Vervoer kan je dan snel en op maat berichten over zaken die voor jou belangrijk zijn. **Ga naar [www.pfvervoer.nl](http://www.pfvervoer.nl) en log in!**





”

“De meeste D rijbewijzen worden nog steeds afgegeven aan de groep 26 tot en met 35 jarigen.”

*M.H. Schultz van Haegen, minister van Infrastructuur en Milieu, heeft op 18 november 2015 het kabinet per brief geïnformeerd over het verloop van het experiment.*

# EVALUATIE LEEFTIJDVERLAGING TOURINGCARCHAUFFEURS

Vraag een willekeurige passagier naar zijn beeld van “dé touringcarchauffeur” en je zal vaak als antwoord krijgen ‘De touringcarchauffeur? Gastvrij, strak in pak gestoken met zijn gedistingeerde grijze haren en decennia aan ervaring op de weg waardoor hij de meest smakelijke verhalen kan vertellen terwijl hij de gasten veilig naar hun bestemming vervoert.’ Maar zelden zal iemand de touringcarchauffeur beschrijven als “Die jonge man – of vrouw natuurlijk – strak in pak gestoken, net van school en ‘nog niet droog achter de oren’.” Het is geen nieuws, de touringcar-chauffeur raakt steeds meer op leeftijd. De gemiddelde leeftijd op dit moment ligt ruim boven de 50 jaar. Slechts 8% van de chauffeurs is 35 jaar of jonger. De verwachting is dat het aantal chauffeurs dat gezien hun leeftijd de komende jaren zal uitstromen tussen de 1.500 en 2.000

ligt. De branche en ook het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderkende het dreigende tekort aan chauffeurs en is in 2011 een zesjarige proef gestart om te zien of een leeftijdsverlaging voor het mogen halen van rijbewijs D een gunstige invloed heeft op de instroom van jongere chauffeurs. In veel gevallen hebben mensen voor hun 21e al een keuze gemaakt voor een beroepsopleiding. In het onderwijs wordt daar vanaf 17 jaar al flink op voorgesorteerd. Daardoor loopt de bedrijfstak mogelijk potentiële chauffeurs mis. In een aantal Europese landen zoals Duitsland, Engeland en Frankrijk is onder andere om deze reden de leeftijdsgrens al verlaagd naar 18 jaar.

## 17 geworden en lessen in een touringcar

Voor de duur van de proef is de

leeftijdsgrens voor het behalen van het rijbewijs D verlaagd naar achttien jaar. Dat houdt in dat mensen al mogen starten met hun opleiding op hun zeventiende en op hun achttiende verjaardag hun rijbewijs mogen halen. Om mee te doen aan deze proef moesten de aspirant chauffeurs en de werkgever wel aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo mochten de chauffeurs geen langere trajecten rijden dan 50 kilometer en moesten ze in Nederland blijven en moest de werkgever zorgen voor voldoende begeleiding van de jonge chauffeur. Hoe deze begeleiding werd vormgegeven werd verder vrijgelaten. In de periode januari 2011 tot en met juli 2015 zijn 93 rijbewijzen D afgegeven aan de leeftijdsgroep 18 tot en met 20 jarigen, dat is zo’n 2,5% van het totaal aantal afgegeven rijbewijzen. Er is een duidelijke daling te zien



*Die jonge man - of vrouw natuurlijk – strak in pak gestoken, net van school mag als 18-jarige achter het stuur.*

per jaar vanaf 2011 t/m 2014 in het totaal aantal afgegeven rijbewijzen D en in het aantal rijbewijzen D afgegeven aan de groep jonge chauffeurs. De meeste rijbewijzen worden nog steeds afgegeven aan de groep 26 tot en met 35 jarigen.

### Jonge chauffeurs tonen zich heel verantwoordelijk

Er zijn weinig gegevens bekend over de relatie tussen leeftijd en verkeersveiligheid. In het buitenland is spaarzaam onderzoek gedaan waaruit geen specifieke relatie tussen (jonge) leeftijd en een hoger ongevalsrisico naar voren kwam. Het meest gespecialiseerde onderzoek uit Duitsland, 2005, wees uit dat “Jonge chauffeurs zich na het behalen van hun rijbewijs in het algemeen heel verantwoordelijk opstellen en zichzelf niet overschatten. Het is niet een kwestie van leeftijd maar van persoonlijkheid en de eigen instelling van de chauffeur.”

Toen gevraagd werd naar de reactie van passagiers als zij een jonge chauffeur achter het stuur zien zitten gaven de jonge chauffeurs aan dat zij regelmatig hun best moesten doen passagiers te overtuigen maar dat zij veelal na afloop van de rit juist complimentjes ontvingen en gewaardeerd werden om hun spontaniteit en enthousiasme. Jonge chauffeurs ervaren het omgaan met moeilijke klanten als het meest ingewikkeld. Bedrijven waar jonge chauffeurs zijn ingestroomd

zijn enthousiast, al zien zij wel een aantal haken en ogen aan de voorwaarden die nu nog gesteld zijn. Werkgevers ervaren de groep 18 tot 22 jarigen als zeer gemotiveerd en verwachten dat zij met deze jongeren chauffeurs aantrekken met wie een langdurige band kan worden opgebouwd. Daarnaast is de verwachting dat, gezien hun leeftijd, de jonge chauffeur zich wat gemakkelijker laat bijsturen dan een oude rot in het vak.

Als minpunt wordt ervaren dat in het experiment een maximale ritlengte van 50 kilometer is gehanteerd waardoor de chauffeurs niet maximaal ervaring op kunnen doen omdat veel ritten nou eenmaal langer zijn dan 50 kilometer. Ook de landsgrensbepending, chauffeurs mogen alleen in Nederland rijden, wordt gezien als een gemiste kans. Door een jonge chauffeur mee te sturen als tweede chauffeur met een routinier zou hij ook ervaring op kunnen doen met dit soort reizen en de bijkomende zaken als internationale reisdocumenten, planning en logistiek.

Kort voor publicatie van de krant hebben we vernomen dat Minister M.H. Schultz van Haegen het voorstel tot wetswijziging heeft ingediend voor de definitieve leeftijdsverlaging naar 18 jaar voor het halen van rijbewijs D en E bij D en het verlagen van de leeftijd waarop iemand buschauffeur kan worden naar 18 respectievelijk 20 jaar, afhankelijk

van het traject en soort dienst. De wetswijziging gaat in per 1 juli 2017. Losgelaten in het wetsvoorstel is dat alleen mensen die een opleiding volgen in het kader van de Wet educatie en beroepsopleiding.

Deze eis is losgelaten omdat voor de Uitoefening van het vak buschauffeur op 18 of 20 jarige leeftijd het getuigschrift vakbekwaamheid moet zijn verkregen. Dit getuigschrift biedt voldoende garantie voor een adequaat vaardigheidsniveau meent de Minister. Ook de expliciete eis dat jonge buschauffeurs de eerste drie maanden begeleid moesten worden en dat zij hun opleiding niet via het uitzendbureau mochten volgen is losgelaten nu blijkt uit de praktijk dat werkgevers (waaronder uitzendbureaus) voldoende zorgdragen voor begeleiding van beginnende chauffeurs.

### Geraadpleegde bronnen:

”

1) Evaluatierapport  
“experiment leeftijdsverlaging  
leeftijdsgrens bus- en  
touringcarchauffeurs” Ministerie  
van Infrastructuur en Milieu.

2) Centraal Bureau Rijvaardigheid





”

“Het vervoer van  
gehandicapten  
met een touringcar,  
Code 95 opleiding!”

*In de touringcarsector is dienstbaarheid het nieuwe goud. De touringcarchauffeur is het visitekaartje van het bedrijf en zorgt ervoor dat zijn gasten geen 'leuke' maar een 'onvergetelijke' reis beleven.*

## CODE 95 NIEUWE OPLEIDINGEN VOOR TOURINGCARCHAUFFEURS

Zit je met je handen in het haar omdat je nog een cursus wil volgen maar welke? Of zie je door de bomen het bos niet meer omdat je personeel nog uren cursus moet volgen om hun code 95 te halen of te behouden.

Dat hoeft niet meer. Geen kostbare uren vullen met cursussen waar je in de praktijk niets aan hebt maar boeiende opleidingen waar je als chauffeur écht wat aan hebt in de praktijk. Dat is wat we bieden bij FSO. De vraag is zo groot dat we er bijna niet aan kunnen voldoen. Voor de komende tijd hebben we weer meer data ingepland waarop jullie bij ons terecht kunnen. Een greep uit het vernieuwde cursusaanbod:

### Code 95 Baantraining

Uit onderzoek blijkt dat 98% van alle ongelukken wordt veroorzaakt

door menselijk falen! Dit heeft in veel gevallen te maken met onvoldoende defensief en alert rijgedrag. Deze baantraining richt zich daarom op gedragsverandering door bewustwording. Om dit te bereiken word je geconfronteerd met o.a. noodsituaties en daardoor leer je je eigen beperkingen kennen. Zo vergroot deze training jouw voertuigbeheersing en ben je nog veiliger onderweg.

### Vervoer gehandicapten Code 95 opleiding

Als beroepschauffeur kom je in contact en communiceer je met vele verschillende klanten. Je bent een belangrijk visitekaartje van het bedrijf. Naast de fysieke voorzieningen is het van groot belang dat mensen met een lichamelijke of verstandelijke beperking op de juiste manier worden begeleid en begeleid.

Het doel van deze training is om beroepschauffeurs bewust te maken van het feit dat de groep mensen met een beperking groter is dan gedacht en dat deze groep steeds vaker gebruik maakt van de bus. Tijdens deze dag krijg je de juiste informatie en handvatten om deze belangrijke groep klanten prettig en veilig te vervoeren. De cursus bestaat uit een theorie- en een praktijkdeel.

### Gastvrijheid: “De klant centraal”

In de touringcarsector is dienstbaarheid het nieuwe goud. De touringcarchauffeur is het visitekaartje van het bedrijf en zorgt ervoor dat zijn gasten geen 'leuke' maar een 'onvergetelijke' reis beleven. Jij als professionele en vakbekwame touringcarchauffeur snapt dat jij hierin een cruciale rol speelt.



Kernbegrip van deze training is gastheerschap. Als touringcarchauffeur ben je deze dag niet passief aan het luisteren maar word je juist uitgedaagd door onder andere praktische oefeningen met behulp van een trainingsacteur.

### Levensreddend handelen in de touringcar

Een oude vertrouwde opleiding die toch steeds weer zijn nut bewijst! De chauffeur leert verschillende levensreddende handelingen zodat jij op diverse ongeval situaties kan

inspelen en de noodzakelijke eerste hulp kan aanbieden. Uiteraard staat er een touringcar paraat waarin volop geoefend gaat worden.

Zeker de moeite waard, ook in de herhaling.

## STICHTING FSO OPLEIDINGEN KALENDER



### Gastvrijheidstraining: "De klant centraal"

*Speciale prijs voor deze code 95 dag: € 75,00 met 15% subsidie is € 63,75*

- Alblasserdam 12 december 2016
- Vianen 14 december 2016
- Weert 11 januari 2017
- Zuid-Limburg 25 januari 2017



### BHV / Levensreddend handelen in de touringcar

*Speciale prijs voor deze code 95 dag: € 75,00 met 15% subsidie is € 63,75*

- Vianen 7 december 2016
- Alblasserdam 14 december 2016
- Deventer 10 januari 2017
- Hoogeveen 11 januari 2017
- Hoofddorp 12 januari 2017



### Code 95 Baantraining

*Speciale prijs voor deze code 95 dag: € 175,00 ex. BTW met 15% subsidie bedragen de kosten € 148,75*

- Barneveld 15 november 2016
- Meppel 22 november 2016

**NIEUW!**



### Vervoer van gehandicapten met touringcar, code 95 opleiding

*Speciale prijs voor deze code 95 dag: € 75,00 met 15% subsidie is € 63,75*

- Nieuwegein 30 november 2016

**NIEUW!**

Deze Code 95 opleidingen worden op diverse locaties in Nederland gegeven. Houd onze site in de gaten want er wor-

den regelmatig nieuwe data bijgepland. Heeft u nog vragen of wilt u dienen als opleidingslocatie neem dan contact op

met **Geert Meijerink**, via [g.meijerink@stichtingfso.nl](mailto:g.meijerink@stichtingfso.nl) of 06-29028828.

Ben je seizoenswerknemer of oproepkracht en jouw werkgever wil/kan je niet opgeven voor een code 95 opleiding dan kun je jezelf ook aanmelden voor bovenstaande code 95 opleidingen van Stichting FSO. Touringcarchauffeurs die zelf opdraaien voor de kosten van een code 95 opleiding kunnen in aanmerking komen voor een éénmalige FSO-subsidie.





”

“In het begin was er na elke rit even een contactmoment, is alles goed gegaan?”

*“Waar je echt aan moet wennen en wat je niet van te voren kan inschatten is de impact van het leven als touringcarchauffeur op je privéleven. Je sociale leven gaat volledig op de schop en daar kan je wel van denken dat je er op hebt ingesteld, in de praktijk blijkt het toch anders.”*

## GIRL POWER!

Een baan als touringcarchauffeur, het leek de 35-jarige **Mariëlle Pennings** wel wat! FSO spreekt Mariëlle telefonisch terwijl ze in Berlijn zit op een terrasje, haar groep is even zelf op pad en ze heeft eventjes tijd voor mij. “Aankomend weekend ben ik thuis, maar afgelopen maand heb

ik meer gezien van mijn hotelkamer dan van mijn eigen huis lacht ze.” Mariëlle “Ik was al langere tijd niet meer tevreden en stond voor mijn gevoel echt op een kruispunt in mijn leven, blijf ik hier nog lang werken of ga ik wat totaal anders doen. Toen ik een jaar geleden met de bus naar Parijs was begon het te kriebelen.” Mariëlle geeft zichzelf een maand om na te denken en de interesse blijft. Via Google vindt ze de site ‘ikwordgraag-touringcarchauffeur.nl’ en ze besluit naar een informatieavond te gaan. Enthousiast geworden meldt ze zich aan. Hoe het selectieproces precies in zijn werk ging was in eerste instantie wat onduidelijk en laat ze over zich heen komen. Gelukkig worden alle vragen die tijdens het traject opkomen snel en duidelijk beantwoord. Mariëlle wordt voorgesteld bij Ruijs Reizen in Lith en **Martine Ruijs** is direct enthousiast, de dames hebben meteen een goede klik. Martine “Het

eerste contact met Mariëlle was heel prettig, ik snapte direct waarom FSO dacht dat zij een goede match was met onze organisatie. Dat Mariëlle ook in de buurt woont maakte het helemaal makkelijk om volmondig JA te zeggen.” Het gaat snel, begin mei rijdt ze succesvol af voor rijbewijs D en per 1 juli treedt Mariëlle in dienst.

Voor Ruijs Reizen is het de eerste keer dat zij op deze manier een chauffeur aannemen. Om mee te doen met het project was geen moeilijke beslissing vertelt Martine. “Leeftijdsverjonging van het team is een belangrijk aandachtspunt voor ons. We werven natuurlijk ook via de bekende kanalen als open sollicitaties en via het UWV en advertenties in de lokale kranten. Maar om nu eens te vissen in een andere vijver dan waarin we normaal vissen en het feit dat je veel werk uit handen wordt genomen zagen we wel zitten. Ik ben met name erg onder





de indruk van de screening vooraf. Hier komt een aspirant chauffeur niet door de screening met 'ik ben flexibel' als antwoord op de vraag waarom hij geschikt is om touringcarchauffeur te worden. Dat bij ons op het bedrijf de eerste informatieavond werd gehouden maakte het nog makkelijker om in te stappen, we zagen uit eerste hand hoe er werd georganiseerd en wat voor mensen er op af kwamen." Begeleiding, begeleiding en nog eens begeleiding. Dat is wat Martine Ruijs benadrukt. Een chauffeur aannemen dat is zo geregeld, maar om hem of haar dan verder te begeleiden zodat het bedrijf én de chauffeur tevreden zijn, dat vraagt de nodige inspanningen die een bedrijf wel moet kunnen leveren. In het begin zat ik veel samen met collega's op de bus, steeds wer-

den de ritten wat langer en deed ik meer zelf. Ik kreeg een eigen mentor toegewezen waar ik geluk mee had. Hij was, behalve erg vriendelijk en rustig, vroeger rij-instructeur geweest en heeft me nog veel tips kunnen geven vertelt Mariëlle. "In het begin was er na elke rit even een contactmoment "is alles goed gegaan?", nu spreken we elkaar ook nog regelmatig tussendoor even per email. Dan vraagt ze meteen een dagje vrij" grapt Martine. Mariëlle: "Waar je echt aan moet wennen en wat je niet van te voren kan inschatten is de impact van het leven als touringcarchauffeur op je privéleven. Je sociale leven gaat volledig op de schop en daar kan je wel van denken dat je er op hebt ingesteld, in de praktijk blijkt het toch anders. Gelukkig heb ik een fijne

omgeving en dat helpt zeker, maar een afspraak bij de tandarts maken? Dat kan wel eens een uitdaging zijn. Maar een mooi vak is het en ik ben nog lang niet uitgekeken! Laatst kreeg ik een lief bedankje van een dame die blind was, ze bedankte me dat ik de reis ook voor haar zo comfortabel en fijn had gemaakt, dat zijn voor mij heel waardevolle dingen." Martine Ruijs spreekt nog twee wensen uit richting FSO. De eerste is dat ze hoopt dat we hard blijven zoeken naar jonge chauffeurs. Daarmee bedoel ik onder de 50, 40 vind ik ook nog echt jong tegenwoordig.

En ze hoopt dat er in de toekomst nog meer aandacht zal worden gegeven vanuit FSO aan het onderdeel begeleiding vanuit de werkgever.



## MINIMAAL 5 ERVARINGSJAREN? UITSPRAAK GESCHILLENCOMMISSIE

Op 30 mei 2016 heeft de arbiter een bindende uitspraak gedaan op het verzoekschrift van KNV Busvervoer. De arbiter werd gevraagd om de cao-bepaling met betrekking tot de verplichte inschaling op 5 ervaringsjaren nietig te verklaren en te bevestigen dat de inschaling van mup-krachten op basis van het werkelijk aantal ervaringsjaren dient te geschieden.

Gesteld werd dat artikel 9 lid 3 onder a van de cao Besloten Busvervoer leidt tot een verboden onderscheid naar arbeidsduur. Door de vakbonden FNV en CNV Vakmensen werd hier tegen inge-

bracht dat het gaat om een onderscheid naar contractsvorm en niet naar arbeidsduur. Bovendien werd er op gewezen dat cao-partijen deze afspraak gemaakt hebben om de nadelen, die - anders dan aan een parttime of fulltime arbeidscontract - aan een mup-overeenkomst verbonden zijn, te compenseren.

Naar het oordeel van de arbiter is er in dit geval geen sprake van een verboden onderscheid dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid onaanvaardbaar is. Cao-partijen hebben kennelijk en bewust getracht de nadelen van

de mup-overeenkomst te compenseren met een inschaling in een hogere trede, aldus de arbiter. De volledige tekst van de arbitrale beslissing is terug te lezen op:

”

Op [www.caotour.nl](http://www.caotour.nl)  
vind je altijd de meest  
recente uitspraken terug!





*Vul de digitale RI&E niet alleen in, doe dit samen met uw werknemers.  
Dan weten zij meteen waar ze op moeten letten.*

## NIEUW: DIGITALE RISICO-INVENTARISATIE EN EVALUATIE (RI&E)

Per **1 september 2016** beschikt de bedrijfstak besloten busvervoer over een actuele en digitale Risico-inventarisatie en Evaluatie (RI&E). Met de RI&E worden de risico's binnen uw touringcaronderneming in kaart gebracht. Het gaat dan om risico's op het gebied van veiligheid van touringcarchauffeurs tot gezondheidsrisico's in voertuigstallingen.

Met dit actuele RI&E-instrument kunt u deze risico's in kaart brengen en via een plan van aanpak ook terugdringen. Deze RI&E bevat verschillende modules die helemaal zijn afgestemd op het werken in de touringcarsector.

Door de digitalisatie van de RI&E is het invullen ook een stuk gebrui-

kervriendelijker geworden. Geen ellenlange papieren versies maar een makkelijk in te vullen digitale vragenlijst en een op uw situatie toegesneden plan van aanpak.

**De RI&E is digitaal toegankelijk via: [www.rie.nl/instrumenten/besloten-busvervoer/](http://www.rie.nl/instrumenten/besloten-busvervoer/)**

Omdat de RI&E besloten busvervoer is erkend voor toetsingsvrijstelling hoeven touringcarbedrijven met 25 medewerkers of minder de RI&E niet te laten toetsen. Dat scheelt behoorlijk in de kosten.

Touringcarbedrijven met meer dan 25 medewerkers moeten altijd de ingevulde RI&E laten toetsen door

een extern arbeidsdeskundige. **Let op!** Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vraagt bij inspecties van touringcarbedrijven regelmatig naar een actuele RI&E.





## WELKE VIER STAPPEN MOET U ONDERNEMEN OM DE RI&E GOED TE GEBRUIKEN?

- 1 Voorbereiding:** De voorbereidingspagina geeft u een overzicht van de RI&E die u gaat invullen. Soms kunt u opties selecteren om de RI&E nog meer aan te laten sluiten bij uw bedrijf.
- 2 Inventarisatie:** U brengt de gezondheids- en veiligheidsrisico's in uw
- 3 Evaluatie:** Het resultaat is een opsomming van de knelpunten in uw bedrijf. Bij elk knelpunt bekijkt u hoe groot de risico's zijn.
- 4 Plan van aanpak:** U geeft aan hoe u de knelpunten oplost. Het programma helpt u daarbij.

U kunt de rapporten afdrukken voor uzelf, voor uw medewerkers en voor uw arbodienst of arbo-deskundige. Ook kunt u deze als bijlage per mail verzenden.



*Samenwerking FSO/RaNed.*

## CHAUFFEURSHULP 24/7

Piepende banden, een knal en een hoop herrie, je bent beland in een verkeersongeval. Op de automatische piloot regel je wat er geregeld moet worden. Iedereen zegt dat je het goed gedaan hebt. Maar jij voelt je alleen maar verdoofd en diep ellendig...

Je hoopt het als chauffeur nooit mee te maken, een ernstig ongeluk. Als je een zwaar ongeluk meemaakt kan dat grote gevolgen hebben voor de chauffeur. Je kan veel verschillende gevoelens ervaren zoals shock, boosheid, angst of schuldgevoel. Soms zijn deze gevoelens zo sterk dat ze je normale leven in de weg staan.

Op zo'n moment is het goed dat een chauffeur kan terugvallen op

hulp direct na het ongeluk en goede begeleiding voor de periode er na. Stichting FSO heeft al vele jaren een samenwerkingsverband met RaNed.

RaNed is een landelijk werkend (trauma) begeleidingsinstituut dat kan worden ingeschakeld als zich ernstige verkeersongevallen/incidenten voordoen.

De inzet van RaNed richt zich op Chauffeurshulp 24 uur per dag, zeven dagen per week waarbij de hulpverleners zich binnen 1 uur na melding (binnen Nederland) ter plaatse begeven en directe hulp verlenen aan de betrokken chauffeur. De directe inzet van professionele hulp heeft een positieve invloed

op het (mogelijk langdurige) ziekteverzuim. Stichting FSO heeft met RaNed aantrekkelijke condities kunnen bedingen voor het afsluiten van een overeenkomst voor traumapvang en 24/7 chauffeurshulp. Touringcarbedrijven die FSO-premie afdragen kunnen zo'n overeenkomst voor hun chauffeurs afsluiten.

**FSO geeft hier een subsidie op van 50% op de gemaakte kosten, met een maximum van € 2.750,-.**

Zo zijn bedrijven vanaf het eerste moment verzekerd van professionele hulp voor hun chauffeurs bij een ernstig ongeluk en eventuele begeleiding bij ziekteverzuim.



CAO-vragen die recentelijk behandeld zijn bij Stichting FSO en/of bij het secretariaat van CAO-partijen binnen gekomen zijn.

## HOE ZIT HET MET...

### Te betalen arbeidstijd bij ongeregeld vervoer < 2 uur

**Vraag:** Recentelijk werd door een chauffeur met een fulltime dienstverband de vraag gesteld hoe het nu zit met de te betalen arbeidstijd bij een haal/breng-ritje van korter dan 2 uur. Binnen het bedrijf was hierover een verschil van inzicht met de planner. De chauffeur meende dat er 6/6 van de diensttijd betaald diende te worden. Volgens de planner van het bedrijf zou deze regeling alleen van toepassing zijn op mup-krachten. Wie heeft er gelijk?

**Antwoord:** Voor ongeregeld vervoer geldt als hoofdregel volgens artikel 19 lid 1 van de cao dat de te betalen arbeidstijd 5/6 van de diensttijd bedraagt. Volgens artikel 19 lid 1 sub h van de cao geldt echter dat de te betalen arbeidstijd bij een aaneengesloten diensttijd van minder dan 2 uur 6/6 van de diensttijd bedraagt. De chauffeur heeft in de voorgelegde situatie dus het gelijk aan zijn kant.

De planner slaat de plank echter niet geheel mis nu voor de meeste mup-krachten een bijzondere regeling geldt. In artikel 7:628a lid 1 van het Burgerlijk Wetboek is immers het volgende bepaald: "Indien een arbeidsomvang van minder dan 15 uur per week is overeengekomen en de tijdstippen waarop de arbeid moet worden verricht niet zijn vastgelegd, dan wel indien de omvang van de arbeid niet of niet eenduidig is vastgelegd, heeft de werknemer voor iedere periode van minder dan 3 uur waarin hij arbeid heeft verricht, recht op het loon waarop hij aanspraak zou hebben indien hij drie uur arbeid zou hebben verricht."

Indien een mup-kracht, waarbij de omvang van de arbeid gebruikelijk niet is vastgelegd, wordt ingezet op het hierboven genoemde haal/breng-ritje zou als gevolg van deze bepaling in het wetboek geen 2 maar 3 uur arbeidstijd moeten worden uitbetaald.

### Arbeidstijdberekening nationale en internationale lijndiensten

In de sector besloten busvervoer is het lijndienstvervoer sinds enige tijd stevig in opkomst. Met name Flixbus tinnert flink aan de weg. Geregeld

worden er vragen gesteld over de behandeling van de gewerkte uren op een lijndienst in de arbeidstijd-administratie. Hoe zit 't nu precies? Voor internationale lijndiensten geldt dat zij gelijk gesteld zijn aan pendelvervoer (*artikel 2 sub o van de cao*).

Dit betekent dat conform het bepaalde in artikel 19 lid 1 van de cao de 5/6-regeling van toepassing is. Voor nationale lijndiensten geldt wat anders. Dit type vervoer wordt gezien als openbaar vervoer (*er is immers een vergunning of dispensatie van een concessieverlener vereist*).

De arbeidstijd bedraagt voor openbaar vervoer, gezien het bepaalde in artikel 19 lid 2 van de cao, 6/6 van de diensttijd. Bovendien, zo geeft dit artikel aan, gelden de bepalingen uit Hoofdstuk 7 van de cao.

In dit hoofdstuk zijn onder meer specifieke onregelmatigheidstoelagen en een aanspraak op extra werkgelegenheidsdagen geregeld. Zie hiervoor met name de artikelen 40 en 41 van de cao.

## COLOFON

Uitgever van de FSOKRANT  
Stichting FSO

### Teksten

Olaf Weterings  
Geert Meijerink  
Paula van der Velde  
Ad Verweij  
Peer Vos  
Barbara van 't Hoen

### Fotografie

Stichting FSO  
Stockdia's

### Oplage

7.000 exemplaren

## ADRES

### Stichting FSO

Boschweg 2  
4105 DL Culemborg  
Telefoon 0345 478 471  
www.stichtingfso.nl  
info@stichtingfso.nl

Meldt u aan voor onze  
digitale nieuwsbrief op  
[www.stichtingfso.nl](http://www.stichtingfso.nl)

