

FSOKRANT

In deze uitgave onder andere:

- 1 Code 95, voor wie en waarom?
- 4 CAO Overtredingen
- 6 Pilots van FSO
- 7 Werkkostenregeling
- 8 Leeftijdsverlaging
- 9 Nieuwe tachograafverordening



FSOKRANT is een uitgave van Stichting FSO | 1e Jaargang 2015 | Nummer 1

CODE 95 VOOR WIE EN WAAROM?

Beroepschauffeurs die een autobus besturen moeten vanaf 10 september 2015 de code 95 op het rijbewijs hebben staan. Deze code wordt bijgeschreven als er aan de nascholingsreis van 35 uur iedere vijf jaar is voldaan. Zonder code 95 mag een chauffeur niet meer beroepsmatig rijden. Gebeurt dat toch dan heeft 'ie geen geldig rijbewijs en is dus

strafbaar en onverzekerd. In 2008 besloot het Europees Parlement het grote aantal ongelukken waar beroepschauffeurs bij waren betrokken te willen terugdringen. Daarvoor werden een verplichte opleiding en een verplichte nascholing ingevoerd. In Nederland kende men die verplichte opleiding voor beroepschauffeurs al: het CCV-B Chauffeursdiploma.

”

“Alle beroepschauffeurs moeten vanaf 10 september 2015 CODE 95 in het rijbewijs hebben staan”.

De verplichte nascholing van 35 uur in elke vijf jaar was nieuw.

Lees verder op pagina 2...





”

“De vrijstelling voor chauffeurs geboren vóór 1 juli 1955 gaat verdwijnen. Vanaf 1 juni 2015 moeten ook deze chauffeurs 35 uur nascholing gevolgd hebben als ze hun rijbewijs laten verlengen.”

Informeer bij stichting FSO naar de mogelijkheden om nascholingscursussen via FSO te volgen.

CODE 95 ...vervolg van pagina 1

Als bewijs dat een chauffeur voldaan heeft aan de eis van de verplichte opleiding en nascholing wordt op het rijbewijs achter de betreffende categorie (C of D) de code 95 gezet, met daarachter de vervaldatum. Met ingang van 10 september 2015 moet elke buschauffeur deze code 95 op het rijbewijs hebben staan, vanaf 10 september 2016 geldt dit ook voor vrachtwagenchauffeurs. Op het moment dat een chauffeur het rijbewijs wil verlengen wordt eerst gecontroleerd of hij voldaan heeft aan de nascholingseis, pas daarna krijgt hij de code 95.

Gevolgte uren laten registreren bij CBR

Chauffeurs geboren voor 1 juli 1955 die wel nascholingsuren hebben gemaakt maar deze nog niet hebben laten registreren, kunnen deze uren als nog kosteloos laten registreren bij het CBR. De chauffeur kan dan aanspraak maken op een code 95 die vijf jaar geldig is. De komende weken werkt het

Ministerie en het CBR deze regeling verder uit. Werkgevers en werknemers kunnen alvast bewijs van deelname aan opleidingen en trainingen (via deelnemerslijsten of certificaten) verzamelen. Er zal één centraal loket komen waar deze documenten bij het CBR verwerkt worden. Een chauffeur die opleidingsuren kan registreren bij het CBR doet er verstandig aan om de code 95 na 1 juni 2015 te laten bijschrijven op het rijbewijs. Vanaf die datum is de code 95 vijf jaar geldig. Voor die datum wordt de geldigheid gelijkgesteld aan die van het rijbewijs.

Uitzonderingen en vrijstellingen

Bij de invoering van de code 95 heeft Nederland gebruik gemaakt van een aantal mogelijkheden om af te wijken van de algemene regel. Zo is de invoeringsperiode verlengd met twee jaar. Elders in Europa moeten beroepsbuschauffeurs al vanaf 2013 de code 95 op het rijbewijs hebben

staan, voor Nederlandse chauffeurs geldt de datum 10 september 2015 (voor vrachtwagenchauffeurs 2016). De tweede uitzondering die Nederland maakte was de vrijstelling voor chauffeurs die geboren zijn vóór 1 juli 1955. Deze chauffeurs waren al vrijgesteld van de verplichting van het oude CCV-B Chauffeursdiploma. Deze vrijstelling werd doorgetrokken naar de nieuwe code 95. Aan de gemeenten werd opdracht gegeven om bij vernieuwing van het rijbewijs van deze chauffeurs automatisch de code 95 toe te voegen. Dit noemt men de administratieve weg. Ook chauffeurs die minder dan 12 uur per week effectief rijden zijn vrijgesteld van de verplichting code 95 op het rijbewijs te hebben. Overigens geldt deze laatste uitzondering alleen voor NIET-COMMERCIEEL VERVOER (bron: IL&T). In tegenstelling tot wat je vaak hoort valt beroepsmatig tourvervoer dus niet onder deze vrijstel-



ling, zelfs niet als de chauffeur minder dan 12 uur per week rijdt.

Wat gaat er veranderen?

De vrijstelling voor chauffeurs geboren vóór 1 juli 1955 gaat verdwijnen. Vanaf 1 juni 2015 moeten ook deze chauffeurs 35 uur nascholing gevolgd hebben als ze hun rijbewijs laten verlengen. Als ze dat niet kunnen aantonen ontvangen ze geen code 95 en mogen ze dus vanaf 10 september 2015 niet meer beroepsmatig een bus besturen.

Tot 1 juni 2015

Wat kan een chauffeur doen die geboren is vóór 1 juni 1955 en geen nascholingscursussen heeft gevolgd, maar wel graag de code 95 op het rijbewijs wil hebben staan? Hij kan vóór 1 juni 2015 het rijbewijs omwisselen of laten verlengen en zodoende nog gebruik maken van de administratieve weg. *(Let op: volgens het CBR kan de procedure van omwisselen of verlenging maximaal drie maanden duren. De code 95 wordt pas bijgeschreven op het moment dat het document wordt aangemaakt. Dien de aanvraag daarom uiterlijk 1 maart in zodat u altijd op tijd het nieuwe rijbewijs ontvangt).*

Bij het omwisselen van het rijbewijs wordt alleen het document vervangen. De code 95 zal worden bijgeschreven maar de geldigheidsdatum blijft gelijk aan die van het huidige rijbewijs. Bij het omwisselen van het rijbewijs is geen medische keuring nodig. Voor het verlengen van het rijbewijs is het wel noodzakelijk om gekeurd te worden. Bij vernieuwing

is het rijbewijs (en ook de code 95) na datum afgifte vijf jaar geldig. Let op: Geadviseerd wordt om bij de medische keuring voor het rijbewijs meteen een aparte geneeskundige verklaring op te laten stellen. Per 1 januari 2015 wordt de Medi-buspas niet meer uitgegeven, maar elke beroepschauffeur blijft wel verplicht om een geldige geneeskundige verklaring bij zich te hebben. Het rijbewijs, of een kopie van de eigen verklaring voor C en D die nodig is voor het aanvragen van een rijbewijs, gelden niet als geneeskundige verklaring. De kosten van de medische keuring komen overigens ten koste van de werkgever.

Overgangsregeling

Er komt een overgangsregeling die er als volgt uitziet: chauffeurs die vóór 1 maart 2015 een Eigen Verklaring voor het verlengen van het rijbewijs hebben ingediend bij het CBR worden volgens het huidige recht behandeld. Ze krijgen de code 95 bijgeschreven met dezelfde einddatum als het nieuwe rijbewijs, ook als de aanvraag na 1 juni 2015 bij de gemeente wordt ingediend. Indien de Eigen Verklaring na 1 maart 2015 wordt ingediend kan niet de garantie worden gegeven dat het CBR deze voor 1 juni 2015 zal afhandelen. Het CBR garandeert dat, ongeacht de drukte op de medische afdeling, chauffeurs die tijdig een nieuw rijbewijs aanvragen niet zonder geldig rijbewijs komen te zitten.

Na 1 juni 2015

Alle chauffeurs die vanaf 1 juni 2015 de code 95 op het rijbewijs willen la-

ten zetten moeten 35 uur nascholing gevolgd hebben. Wie niet aan deze nascholingseis voldoet ontvangt geen code 95 en mag na 10 september 2015 niet meer beroepsmatig rijden. Het CBR houdt bij hoeveel en welke nascholingscursussen er gevolgd zijn. Als iemand voldoet aan de eis van 35 uur nascholing in 5 jaar geeft CBR dit door aan de RDW, en stuurt het CBR ook een brief aan de betreffende chauffeur. Voordat de gemeente een rijbewijs zal verlengen wordt bij RDW gecheckt of de code 95 mag worden toegevoegd. Wie wil weten hoever hij of zij is met de nascholing kan met de DigiD inloggen op mijn.cbr.nl. Onder het kopje 'resultaten' staat hoeveel nascholingsuren geregistreerd zijn.

”

“ Zonder de Code 95 mag men vanaf 10 september 2015 niet meer beroepsmatig een bus besturen”.

Geldigheidsduur code 95

De code 95 geldt voor vijf jaar, zie de vervaldatum achter de code 95. Ook als het rijbewijs 10 jaar geldig is zal vóór de vervaldatum van code 95 weer 35 uur scholing gevolgd moeten worden. Vóór de einddatum code 95 zal het rijbewijs moeten worden vervangen of vernieuwd. Of daarvoor ook een medische keuring nodig is zal afhangen van de geldigheidsdatum die op de medische verklaring staat vermeld. Het is handig om de geldigheid van het rijbewijs en de geneeskundige verklaring gelijk te laten lopen omdat dan kan worden volstaan met één medische keuring in de vijf jaar. Zie hiervoor het artikel over de Medibuspas.

Het ministerie komt mogelijk nog met extra wijzigingen. Zodra hierover meer bekend is wordt dit bekend gemaakt via de site en de nieuwsbrief van Stichting FSO.





De afdeling CAO-controle van Stichting FSO stelt jaarlijks meer dan 250 bedrijfscontroles in naar de toepassing van de CAO Besloten Busvervoer.

MEEST GECONSTATEERDE CAO OVERTREDINGEN

De afdeling CAO-controle van Stichting FSO stelt jaarlijks meer dan 250 bedrijfscontroles in naar de toepassing van de CAO Besloten Busvervoer. De afdeling CAO-controle richt zich bij haar onderzoeken op een twaalfstal kernbepalingen uit de CAO Besloten Busvervoer. Uit de onderzoeksresultaten kan een top 5 worden samengesteld van de meest frequent overtreden CAO-bepalingen. Hiernaast is de top 5 van 2013 opgenomen.

Voor de bedrijven is het uiteraard van belang om te voorkomen dat deze overtredingen door Stichting FSO vastgesteld kunnen worden. Omdat het bestuur van Stichting FSO CAO-naleving belangrijk vindt heeft zij gevraagd om wat meer inzicht te geven in de aard van de geconstateerde overtredingen. In deze bijdrage wordt achtereenvolgens ingegaan op de kernbepalingen 11 en 3. De andere kernbepalingen komen in een volgende editie aan de orde.

Kernbepaling	Specifiek onderwerp
K 11	Deugdelijke en inzichtelijke administratie
K 03	Toepassing overwerkregeling
K 10	Toepassing (pre)pensioenregeling
K 01	Tijdige betaling van het functieloon
K 07	Toekenning toeslagen

Deugdelijke en inzichtelijke administratie

Kernbepaling 11 kent een vrij brede formulering en richt zich op de verplichting tot het voeren van een deugdelijke en inzichtelijke administratie ter controle van de overige kernbepalingen, en het juist verstrekken van inlichtingen betreffende de naleving van de CAO Besloten Busvervoer, de FSO-CAO en de Leerlingen CAO. Met name de artikelen 21 (*arbeidstijdadministratie*) en 58 (*controle op*

de naleving van de CAO) uit de CAO Besloten Busvervoer (2015-2016)) en artikel 4 van de FSO CAO (*verstrekken van gegevens ten behoeve van de premievaststelling*) vormen de ruggengraat van deze kernbepaling. De werkgever dient voor iedere werknemer te zorgen voor een deugdelijke arbeidstijdadministratie.

Deze dient elke betalingsperiode samen met de loonspecificatie verstrekt te worden aan de werknemer.

”

“Een volgende keer
meer over de rest van
de top 5 overtreden
kernbepalingen plus
de top 5 van 2014”.

In de CAO zijn modeladministratieformulieren (*Bijlage 4a en 4b*) opgenomen waarmee aan deze verplichting kan worden voldaan. Het is dan wel zaak dat deze formulieren correct en volledig worden ingevuld. En juist op dat punt constateert Stichting FSO veelvuldig afwijkingen en gebreken.

Vaak geconstateerde tekortkomingen zijn: het niet juist noteren van de gewerkte uren; uren die onder de 6/6-regeling vallen in de kolom van de 5/6-regeling noteren; het niet toekennen van het minimum van 8 uur netto arbeidstijd voor de eerste en laatste dag bij meerdaagse reizen; het onjuist of niet berekenen van overuren; het onjuist toepassen van de administratieve kant van de spaar- en jaarurenregeling en het onjuist toepassen van de pauzeregeling.

Geregeld ontvangt Stichting FSO daarnaast klachten van werknemers over het niet uitgereikt krijgen van de urenstaten.

Pauzeregeling

Omdat de pauzeregeling veelvuldig niet correct wordt toegepast volgt hieronder een overzicht van de toe te passen regels:

- Bij groepsvervoer en openbaar vervoer wordt één onderbreking van minder dan 61 minuten (*meestal is dit de langste*) niet geacht arbeidstijd te zijn. De overige onderbrekingen van minder dan 61 minuten zijn dat bijgevolg dan wel!
- De pauze tussen een 6/6 en een 5/6 rit, tussen een 5/6 en een 6/6 rit en tussen 5/6 ritten dient als arbeidstijd (à 5/6) te worden aangemerkt.

Overurenregeling

De artikelen 25, 26, 27 en 28 vormen de kern van de overwerkregeling uit de CAO Besloten Busvervoer (2015-2016). Kernbepaling 3 verplicht tot de betaling van de overurentoeslag en de juiste toepassing van de jaar- en spaarurenregeling. De Stichting FSO constateert met name het ontbreken van (voldoende recente) schriftelijke afspraken en het achterwege blijven van de verplichte uitbetaling van de overuren op het afgesproken afrekenmoment van zowel de spaar- als de jaarurenregeling.

Ingevolge de door CAO-partijen gemaakte afspraken dienen de uitgangspunten voor de spaar- en jaarurenregeling jaarlijks opnieuw schriftelijk te worden vastgelegd. Ons advies in deze is om dit vast onderdeel te maken van het jaarlijkse evaluatie- of functioneringsgesprek.

Nieuws van CAO Partijen Besloten Busvervoer

Partijen betrokken bij de CAO Besloten Busvervoer bereikten begin november 2014 een onderhandelingsresultaat voor een nieuwe CAO Besloten Busvervoer.

Deze CAO heeft een looptijd van 2 jaar en kent twee loonsverhogingen: 1,5% per 1 juli 2015 en 1,5% per 1 januari 2016. Daarnaast werden onder meer afspraken gemaakt over:

- een verhoging van 1% van de onregelmatigheidstoeslag per 1-1-2016.
- een specifieke ketenregeling voor chauffeurs, monteurs, wagenwassers en busbegeleiders met het oog op de nieuwe wet werk en zekerheid. De regeling komt erop neer dat er in afwijking van de standaardregeling (*3 contracten in 24 maanden*) 4 contracten in 48 maanden kunnen worden aangegaan voordat er sprake is van een contract voor onbepaalde tijd.
- een aanpassing van de kostenver-

goedingen in verband met de werkkostenregeling. Per 1 januari 2015 dient de werkkostenregeling verplicht door alle bedrijven te worden toegepast. Vergoedingen en verstrekingen worden veelal als te belasten loon gezien. Wel zijn er gerichte vrijstellingen en kan een beperkt deel van de kosten (*tot 1,2% van de loonsom*) onbelast vergoed worden.

- Met de belastingdienst heeft met name afstemming van de vergoeding zakelijke kosten bij meerdaagse reizen plaatsgevonden. Ten gevolge daarvan zijn enige te betalen netto en bruto bedragen aangepast. Deze netto bedragen vallen onder de gerichte vrijstelling.
- de afschaffing van de Medibuspas. Nu de medische eisen voor afgifte van een nieuw rijbewijs nauwelijks anders zijn dan de eisen die gelden voor afgifte van de Medibuspas is de toegevoegde waarde van dit laatste document niet meer aanwezig.
- een jaar-/spaarurenregeling voor wagenwassers en monteurs. Een jaar-/spaarurenregeling mag nu - evenals voor chauffeurs - worden afgesproken met een deel van het niet rijdend personeel.
- het niet vergoeden van alcoholische dranken.

Tussen de bij de CAO betrokken partijen werden een aantal protocollaire afspraken gemaakt. Deze betreffen:

- een modernisering van de CAO.
- de functiewaardering van de chauffeur.
- toekomstige reparatie van het derde ww-jaar.
- uitwerking van scholingsfaciliteiten, met speciale aandacht voor medewerkers in de flexibele schil.

De tekst
van de nieuwe CAO
is te vinden op de
websites van
www.caotour.nl en
www.stichtingfso.nl





FSO voert op dit moment een drietal pilotprojecten uit om de optimale inzetbaarheid van het personeel, de vitaliteit van de bedrijfstak en de veiligheid te verbeteren.

DE PILOTS VAN FSO

De drie pilotprojecten richten zich op de instroom van nieuwe chauffeurs, de scholing van chauffeurs en het verbeteren van de veiligheid.

Code 95

De pilot '**Sectoraanpak employability op Code 95**' richt zich op het verbeteren van de leercultuur binnen de bedrijven en als rode draad wordt daarbij Code 95 gebruikt om in de sector het gesprek aan te gaan rondom vitaliteit, employability en veiligheid.

Code 95 wordt hiermee ingezet als hulpmiddel om het gesprek binnen bedrijven aan te gaan over de duurzame inzetbaarheid van de medewerkers. Duurzame inzetbaar zijn werknemers die nu en in de toekomst gezond, gemotiveerd, competent en productief kunnen functioneren. Momenteel is Stichting FSO bezig de vraag naar nascholingscursussen binnen de sector te inventariseren. Dit heeft tot op heden geresulteerd

in bijna driehonderd nascholingscursussen die FSO mogelijk voor de sector zal gaan organiseren.

Instroom

De pilot '**Vitaliteit & perspectief: starten bij instroom**' focust zich op het werven, opleiden en behouden van (zij-)instromers. De werkgroep

is bijeen gekomen op dinsdag 21 oktober 2014. Dit resulteerde in een voorstel voor een helder en kort opleidingstraject voor zij-instromers. In dit traject werd duidelijk dat de sector vooral wil focussen op zij-instromers en minder op jongeren. Kwaliteit staat voorop, maar tegelijkertijd mag Stichting FSO veel ambitieuzer



zijn als het gaat om het begeleiden van instromers. Met enkele tientallen nieuwe werknemers per jaar gaat het gat van het verwachte chauffeurstekort niet gedicht worden. Stichting FSO gaat daarom een lange termijn doelstelling bepalen om deze ambitie de komende jaren vorm te geven.

Veiligheid

FSO heeft de eerste best practices op het gebied van veiligheid uit de branche opgehaald.

Het platform Kenniscentrum Veiligheid heeft als doel deze voorbeelden te waarderen en een plek te geven op de website van Stichting FSO. Daar kan iedereen ze eenvoudig nalezen en Stichting FSO wordt hiermee een verzamelplaats van allerlei informatie.

Stichting FSO blijft actief op zoek naar best practices en goede ideeën om regelmatig nieuwe informatie online te kunnen zetten.

”

“Stichting FSO is bezig de vraag naar nascholingscursussen binnen de sector te inventariseren”.

Naast de vergoedingen en verstrekkingen uit de CAO kunnen werknemers uiteraard nog meer zaken vergoed, verstrekt of ter beschikking gesteld krijgen van de werkgever.

WERKKOSTENREGELING

Vanaf 1 januari 2015 dient de werkkostenregeling door alle werkgevers verplicht te worden toegepast. Tot een maximum van 1,2% van de fiscale loonsom van een onderneming kunnen vergoedingen en verstrekkingen aan de werknemers onbelast gegeven worden. Dit wordt de vrije ruimte genoemd. Hetgeen daar boven uit gaat wordt als loon gezien waarover loonbelasting (eindheffing 80%) verschuldigd is.

Bepaalde zaken blijven echter onbelast indien er gebruik wordt gemaakt van de zogenoemde gerichte vrijstellingen of van nihilwaarderingen. Ook de vergoeding van intermediaire kosten - dit zijn kosten die de werknemer voor zijn werkgever heeft betaald - wordt niet gezien als loon. Op de website van de belastingdienst staat een uitgebreid overzicht van de werkkostenregeling.

DE CAO BESLOTEN BUSVERVOER EN DE WERKKOSTENREGELING

De CAO Besloten Busvervoer (2015-2016) kent een aantal bepalingen waarin voor de werknemer een vergoeding of verstrekking geregeld is. Hoe zit het nu met de fiscale behandeling daarvan? Dit laat zich als volgt samenvatten:

Maaltijdvergoedingen (ARTIKEL 32 LID 2 EN 3)

Vergoeding zakelijke kosten (ARTIKEL 32 LID 4)

Opleidingskosten code 95 (ARTIKEL 33)

Reiskostenvergoedingen, max. € 0,19 p/km (ARTIKEL 34)

Kosten bestuurderskaart (ARTIKEL 43)

Vakbondscontributie (ARTIKEL 46)

Medische keuring (ARTIKEL 47)

gerichte vrijstelling

gerichte vrijstelling

gerichte vrijstelling

gerichte vrijstelling

ligt nog voor ter beoordeling

belast loon, evt. vrije ruimte

belast loon*, evt. vrije ruimte

** tenzij aangemerkt als onderdeel van Arboplan en onderdeel van RI&E (dan nihilwaardering)*

Naast deze vergoedingen en verstrekkingen uit de CAO kunnen werknemers uiteraard nog meer zaken vergoed, verstrekt of ter beschikking gesteld krijgen van de werkgever. Gedacht kan worden aan een kerstpakket of een personeelsfeest buiten het bedrijf. Tenzij er een gerichte vrijstelling of een nihilwaardering van toepassing

is wordt dit gezien als loon waarover loonbelasting verschuldigd is. Indien er nog ruimte is in de 'vrije ruimte' kan er een onbelaste vergoeding, verstrekking of ter beschikking stelling plaatsvinden. Voor het meerdere geldt echter onverbiddelijk het hierboven genoemde eindheffingstarief.





”

“Vanuit de sector busvervoer is gevraagd voor een verlaging van de minimumleeftijd”.

Minimumleeftijd voor het behalen van het rijbewijs D blijft in ieder geval tot eind 2016 staan op 18 jaar.

LEEFTIJDVERLAGING RIJBEWIJS BUSCHAUFFEURS

De minimumleeftijd voor het behalen van het rijbewijs D blijft in ieder geval tot eind 2016 staan op 18 jaar. Of de verlaging van de minimumleeftijd ook na die datum blijft gelden zal afhangen van een onderzoek dat in opdracht van staatssecretaris Mansveld zal worden gehouden.

Vanaf 1 januari 2011 is de minimumleeftijd voor het behalen van het rijbewijs D tijdelijk verlaagd tot 18 jaar als gevolg van een experiment van het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Vanuit de sector busvervoer werd gevraagd om deze verlaging van de minimumleeftijd om het zodoende voor jongeren aantrekkelijker te maken om te kiezen voor het vak buschauffeur.

De lagere minimumleeftijd sluit beter aan op de middelbare schooltijd. Daarmee zou de vergrijzing onder de buschauffeurs kunnen worden aangepakt. Er is in 2008 besloten om eerst een experiment te organiseren waarmee de effecten van de verlaging in kaart gebracht kunnen worden voordat kan

worden overgegaan tot het definitief verlagen van de minimumleeftijd. Omdat de afgelopen jaren de deelname aan het experiment erg laag was – **slechts 15 personen hebben van de mogelijkheid gebruik gemaakt** – kunnen er nog geen conclusies worden getrokken. De resterende twee jaren van het experiment zal de staatssecretaris gebruiken om te bekijken wat de effecten zijn op de verkeersveiligheid, in het bijzonder het verkeersgedrag van de doelgroep.

Hiervoor zal ook worden gekeken naar onderzoek dat in ons omringende landen hiernaar gedaan is. Daarnaast zal in kaart gebracht worden hoe groot de behoefte is aan buschauffeurs op de Nederlandse arbeidsmarkt en hoe vervoersbedrijven de laatste jaren in deze behoefte hebben voorzien.

De uitkomst van deze onderzoeken zal bepalend zijn of de leeftijdsverlaging na 2016 definitief zal worden ingevoerd.

Het praatje – dat elke touringcarchauffeur iedere dag houdt - hebben ze even eerder in de les voorbereid.

TOURINGCARCHAUFFEUR KOMT TUSSEN DE OREN

Stichting FSO is gestart met de promotiecampagne *“Touringcarchauffeur! Kan JIJ het aan?”* om het vak onder de aandacht te brengen van jongeren. In het kader van deze campagne wordt een aantal vmbo-scholen bezocht waar een gastles Touringcarchauffeur wordt verzorgd. *“Als touringcarchauffeur moet je voornamelijk rijden, toch?”* is het beeld dat bij veel jongeren leeft. Tijdens de gastles wordt er echter duidelijk gemaakt dat de passagiers van de touringcarchauffeur veel meer verwachten. Hij of zij staat de gehele reis ten dienste van de klant en zorgt ervoor dat de reis perfect verloopt. De term ‘gastheerschap’ staat dan ook centraal in de gastles. Tijdens de gastlessen komen belangrijke begrippen als sociale vaardigheid en persoonlijke verzorging, verantwoordelijkheid en zelfstandig werken, afwisseling en flexibiliteit en technische kennis en voertuigbeheersing uitgebreid aan de orde. Door het beantwoorden van een tiental vragen krijgt de leerling een indruk in hoeverre deze eigenschappen



bij hem of haar passen. En natuurlijk kunnen er vragen gesteld worden aan een ervaren touringcarchauffeur. Voor het tweede gedeelte van de les stappen de leerlingen in een gereedstaande touringcar voor een korte rondrit. Tijdens deze rondrit zullen alle leerlingen beurtelings via de microfoon een welkomstpraatje houden. Dit praatje - dat elke touringcarchauffeur iedere dag houdt - laat ze ervaren hoe het is om zichzelf te presenteren voor een groep. Docenten geven aan dat juist dit onderdeel

veel indruk maakt op de leerlingen. “Natuurlijk vinden ze het erg spannend om ten overstaan van hun eigen klasgenoten iets te moeten vertellen, maar vmbo’ers zijn echte doeners. Deze ervaring maakt veel indruk op ze en zegt meer dan een mooie folder alleen.” Wie weet hoeveel van deze leerlingen over een aantal jaren zal besluiten om op de touringcar te stappen. Het vak touringcarchauffeur is in ieder geval bij hen duidelijk en positief onder de aandacht gebracht.

NIEUWE TACHOGRAAFVERORDENING EN AFSCHAFFEN PATRONAAL ATTEST

De Europese tachograafverordening is gewijzigd. Begin 2017 wordt een nieuwe slimme tachograaf geïntroduceerd die op afstand uitgelezen kan worden. Een ander belangrijk gevolg is dat vanaf 2 maart 2015 het patronaal attest, ook wel de vrije dagen verklaring, niet meer verplicht is. Het bedrijfsleven heeft hier lang voor gelobbyd omdat het document een grote administratieve last vormde voor bedrijven en bij een klein foutje al tot hoge boetes in het buitenland

leidde. In Nederland was het document overigens niet verplicht. De nieuwe verordening beschrijft dat bestuurders niet worden verplicht ‘tot het overleggen van documenten ter staving van hun bezigheden wanneer zij zich niet bij het voertuig bevinden’. Of de sector er veel mee opschiet valt nog niet te voorspellen, want ook bij het alternatief liggen fouten en eventuele boetes op de loer. Een chauffeur moet namelijk voortaan handmatig in de digitale tachograaf

registreren wat hij heeft gedaan tijdens de afwezigheid bij het voertuig. De tachograaf biedt deze mogelijkheid op het moment dat de chauffeur de bestuurderskaart invoert. Een vakantie- of verlofperiode moet de chauffeur bijvoorbeeld handmatig invoeren. Er wordt nog gewerkt aan een instructie voor handmatige invoer en de Inspectie (ILT) zal binnen enkele weken met een bericht naar buiten treden over de precieze gevolgen voor de handhaving.



Check onze site voor het laatste nieuws: www.stichtingfso.nl



Touringcar Chauffeur



Kan

JIJ

het aan?

Leerlingen staan op jonge leeftijd voor de keuze welk beroep ze later willen gaan uitoefenen.

TOURINGCARCHAUFFEUR! KAN JIJ HET AAN?

Het vak touringcarchauffeur komt daarbij vrijwel nooit in hun lijstje met carrièremogelijkheden voor. Reden voor Stichting FSO om een uitgebreide promotiecampagne op te zetten die het beroep onder de aandacht moet brengen. Als onderdeel van deze campagne stond Stichting FSO op een aantal grote beroepskeuzebeurzen die de afgelopen maanden door heel het land georganiseerd werden. "Om de aandacht te vestigen op het vak touringcarchauffeur wordt bij een touringcarbedrijf uit de omgeving een luxe touringcar gehuurd. Met zo'n levensgrote eye-catcher op de stand komen de leerlingen graag even bij ons langs. Zij kunnen dan alles te weten komen over het vak en de opleidingsmogelijkheden" aldus de campagneleider Jaap van Hienen. "Om meer inzicht te krijgen of zij kunnen voldoen aan de eisen die aan een touringcarchauffeur gesteld worden, kunnen zij een korte vragenlijst invullen. Wie serieus geïnteresseerd is mag

zelfs plaatsnemen achter het stuur van de touringcar en zichzelf voor even een echte touringcarchauffeur wanen. Het machtige gevoel dat je krijgt als je het stuur van een touringcar in handen hebt en in de achteruitkijkspiegels kijkt valt moeilijk te beschrijven; je moet het aan den lijve ondergaan. Het gebeurt dan ook regelmatig dat de bezoeker op deze beurzen het 'wow-gevoel' ervaart dat ervoor zorgt dat de liefde voor het vak geboren is." Er zijn veel touringcarbedrijven die inzetten op de jongere chauffeur omdat ze overtuigd zijn dat daarmee ook de jonge reiziger aan de touringcar te binden is. Daarnaast is het inzetten van jongere chauffeurs een remedie tegen de toenemende vergrijzing binnen de sector. De komende jaren zal een groot aantal chauffeurs de pensioengerechtigde leeftijd bereiken en uittreden. Daarmee zal de vraag naar jongere chauffeurs toenemen. En wie de jeugd heeft, die heeft de toekomst. Stichting FSO heeft de afgelopen maanden gestaan op beroepskeu-

zebeurzen in Eindhoven, Groningen, Zwolle, Zaandam, Utrecht en Rotterdam. Bij deze evenementen komen er ook incidenteel bezoekers op onze stand die op zoek zijn naar een tweede carrière.

Dit opent mogelijkheden voor de branche om nieuwe aspirant-chauffeurs aan te trekken als zij-instromer. Er was zelfs een jongedame met een afgeronde opleiding hotelmanagement die er wel oren naar had om bij een touringcarbedrijf te komen werken: "Het lijkt mij te gek om in de zomer touringcarchauffeur te zijn en me dan 's winters op kantoor bezig te houden met bijvoorbeeld het ontwikkelen van nieuwe reizen."

Meer informatie over kandidaat-chauffeurs (jongeren en zij-instromers) kunt u inwinnen bij aeno@stichtingfso.nl

De Medibuspas - de geneeskundige verklaring voor touringcarchauffeurs - gaat verdwijnen. De cao-partijen voor het Besloten Busvervoer hebben besloten om de uitgifte van Medibuspassen te staken.

MEDIBUSPAS AFGESCHAFT!



Jarenlang heeft de Medibuspas borg gestaan voor een gedegen medische keuring van touringcarchauffeurs. Met de Medibuspas verzekerde de touringcarbranche zich van chauffeurs die een uitgebreide medische keuring hebben ondergaan, want de keuring werd uitsluitend gedaan door erkende arbodiensten en -artsen. De verplichting voor touringcarchauffeurs om een Medibuspas te hebben werd vastgelegd in de cao voor het besloten busvervoer. Door de invoering van de verplichte rijbewijskeuring voor beroepschauffeurs is echter de meerwaarde van de Medibuspas verdwenen. De keuringseisen die gelden voor de afgifte van een rijbewijs zijn vergelijkbaar met die van de Medibuspas. Daarom werd de keuring voor de Medibuspas steeds vaker ervaren als overbodig, "... want men was toch onlangs nog gekeurd voor het rijbewijs." Dit heeft de cao-partijen doen besluiten om de verplichting van de Medibuspas uit de cao te halen. FSO zal - als uitvoerende organisatie - geen Medibuspassen meer

uitgeven aan de door haar erkende arboartsen en -diensten.

Geldige geneeskundige verklaring blijft verplicht

De verplichting voor een touringcarchauffeur om een geldige geneeskundige verklaring bij zich te hebben is hiermee niet afgeschaft. Een beroepschauffeur dient op grond van artikel 74 van het Besluit Personenvervoer bij een controle een geldige geneeskundige verklaring te kunnen overleggen die niet ouder is dan vijf jaar. Dit kan een eigen verklaring van de arboarts of -dienst zelf zijn. De reeds uitgegeven Medibuspassen blijven overigens nog gedurende vijf jaar na datum van afgifte geldig. FSO adviseert om tijdens de medische keuring ten behoeve van het verlengen van het rijbewijs aan de keuringsarts te vragen of die meteen ook een geneeskundige verklaring kan afgeven. Bijkomend voordeel van deze werkwijze is dat de geldigheid van de geneeskundige verklaring en het rijbewijs gelijk lopen. Let op: Een kopie van de 'Eigen Verklaring voor C en D'

- die gebruikt wordt bij het aanvragen van het rijbewijs - kan niet gebruikt worden als geneeskundige verklaring. Ook een geldig rijbewijs - waarvoor men minder dan vijf jaar geleden medisch gekeurd is - kan de geneeskundige verklaring niet vervangen.

Waarom moet de geneeskundige verklaring voldoen?

Met een geneeskundige verklaring verklaart een arts dat de houd(st)er "geen lichamelijke of geestelijke afwijkingen heeft die hem/haar zouden kunnen beletten een autobus naar behoren te besturen, en dat hij/zij beschikt over voldoende gehoor- en gezichtsvermogen".

De geneeskundige verklaring is geldig tot maximaal 5 jaar na datum afgifte. De verklaring moet worden ondertekend door de arts en de houd(st)er. In de verklaring moet tevens vermeld worden dat deze is opgesteld "*als bedoeld in artikel 74 van het Besluit personenvervoer 2000*". Een concepttekst van een geneeskundige verklaring is te vinden op onze site.



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

HOE ZIT HET MET...

Verlenging bestuurderskaart

Vraag: Voor wiens rekening komen de kosten van aanschaf en de verlenging van de bestuurderskaart van de digitale bestuurderskaart?

Antwoord: CAO-partijen hebben uitgesproken dat op grond van artikel 46 lid 4 van de CAO Besloten Busvervoer (2014) de kosten van aanschaf en verlenging voor rekening van de werkgever komen. Daarbij dient wel te worden aangetekend dat de werknemer, indien de arbeidsovereenkomst door hem of haar op eigen verzoek beëindigd wordt, het restant van de geldende waarde terug dient te betalen aan zijn werkgever. De eventuele nieuwe werkgever van deze werknemer dient vervolgens de geldende waarde van de kaart aan de werknemer te vergoeden.

Inschaling mup-krachten

Vraag: Is het altijd voldoende om een chauffeur die op basis van een mup-overeenkomst in dienst treedt - conform het bepaalde in artikel 9 van de CAO Besloten Busvervoer - een uurloon gebaseerd op ten minste 5 ervaringsjaren toe te kennen?

Antwoord: Nee, dat is niet altijd voldoende. Het betreft hier een minimaanspraak. Indien de betrokken werknemer aantoonbaar meer ervaringsjaren heeft dan dienen deze ervaringsjaren te worden meegenomen bij de vaststelling van de van toepassing zijnde trede van de loonschaal voor rijdend personeel. Nadrukkelijk zij er op gewezen dat het daarbij moet gaan om ervaringsjaren opgedaan in de bedrijfstak besloten busvervoer. Ervaring opgedaan in enige andere bedrijfstak is voor de toepassing van deze regeling niet relevant.

COLOFON

Uitgever van de FSOKRANT
Stichting FSO

Teksten

O. Weterings
J. van Hienen
B. Paas
C. Cahn

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

CAO BOEK 2015-2016

De nieuwe CAO-boekjes 2015-2016 worden verspreid via de werkgevers of zijn te bestellen via info@stichtingfso.nl

Bestellen via
info@stichtingfso.nl

