

# FSOKRANT

In deze uitgave onder andere:

- 1 Wet, werk en zekerheid
- 4 Vertrouwd op weg
- 6 Patronaal attest!
- 7 Verscherpt toezicht
- 8 Nascholing campagne
- 10 Snurken, gevaarlijker dan je denkt



FSOKRANT is een uitgave van Stichting FSO | 1e Jaargang 2015 | Nummer 2

## WET, WERK & ZEKERHEID!

### Wet Werk en Zekerheid

De Wet werk en zekerheid (Wwz) wijzigt de regels rondom arbeidscontracten en ontslag op drie terreinen: de positie van flexwerkers wordt versterkt, ontslag wordt sneller, goedkoper en eerlijker en de WW wordt erop gericht om mensen weer snel aan het werk te krijgen.

### Ketenregeling

Opzet van de nieuwe Wet werk en zekerheid is dat flexwerkers meer zekerheid krijgen en eerder kunnen doorstroom naar een vaste baan. Hiervoor is de ketenregeling aangepast. Vanaf 1 juli 2015 geldt dat flexwerkers na drie opeenvolgende contracten in twee jaar aanspraak kunnen maken op een vast contract. Er is sprake van

”

“Maximale duur van de WW wordt vanaf 1 januari 2016 stapsgewijs teruggebracht.”

opvolgende tijdelijke contracten als ze elkaar met een tussenperiode van zes maanden of minder opvolgen.

Lees verder op pagina 2...



”

“Als het ontslag op initiatief van de werkgever plaatsvindt wordt de vroegere ontslagvergoeding (*gouden handdruk*) vervangen door een transitievergoeding.”

*Met de nieuwe ketenregeling wil de wetgever bereiken dat flexwerkers eerder dan voorheen aanspraak maken op een vast contract.*

## WET WERK & ZEKERHEID ...vervolg van pagina 1

Bij de berekening van de periode van twee jaar tellen de onderbrekingen van 6 maanden of minder tussen de contracten mee. Tot 1 juli 2015 geldt nog drie contracten in drie jaar met een onderbreking van ten hoogste drie maanden. De cao-partijen in het besloten busvervoer hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de ketenregeling per cao te verruimen tot maximaal 4 tijdelijke contracten in maximaal 4 jaar, de onderbreking van zes maanden blijft gelijk.

Deze verruiming is ingegeven door het seizoensmatige karakter van de werkzaamheden en geldt alleen voor de functies van chauffeur, wagenwasser, monteur en busbegeleider. Het betreffende cao-artikel is echter niet algemeen verbindend verklaard. Bedrijven die lid zijn van KNV kunnen hiervan gebruik maken.

### Ontslagrecht

Het ontslaan van werknemers wordt eenvoudiger, kan sneller en wordt minder kostbaar voor werkgevers. Voor elke situatie komt er maar één mogelijke ontslagroute: bedrijfseconomisch ontslag en ontslag door langdurige arbeidsongeschiktheid gaan voortaan via het UWV, ontslag om andere redenen kan voortaan alleen via de kantonrechter. Als het ontslag op initiatief van de werkgever plaatsvindt wordt de vroegere ontslagvergoeding (*gouden handdruk*) vervangen door een transitievergoeding. Alle werknemers met een contract van twee jaar of langer ontvangen deze vergoeding en kunnen die gebruiken voor scholing en om over te stappen naar een andere baan of beroep. De werkgever mag eventuele kosten van outplacement of scholing van de transitievergoeding aftrekken.

Dit laatste geldt overigens nadrukkelijk niet voor de code 95 scholing! De hoogte van de vergoeding is afhankelijk van de duur van het dienstverband. De regel is: 1/3 maandsalaris per dienstjaar en ½ maandsalaris per dienstjaar dat men langer dan 10 jaar in dienst is geweest. De vergoeding wordt maximaal €75.000 of maximaal een jaarsalaris voor mensen die meer verdienen dan €75.000 per jaar. Door deze regeling dalen de gemiddelde kosten bij ontslag voor de werkgever.

### WW

De maximale duur van de WW wordt vanaf 1-1-2016 stapsgewijs teruggebracht van 38 naar 24 maanden in 2019. Dit is onderdeel van een meer activerende aanpak om werkloosheid te voorkomen. Werknemers die hun baan verliezen moeten zo snel mogelijk weer aan het werk. Wie langer dan een half jaar in de WW zit moet



al het beschikbare werk als passende arbeid aanvaarden. Door een nieuw systeem van inkomensverrekening wordt voorkomen dat men minder gaat verdienen dan dat men in de WW als uitkering ontving. Werkhervatting vanuit de WW wordt altijd lonend.

### Verbetering positie flexwerkers

Met de nieuwe ketenregeling wil de wetgever bereiken dat flexwerkers eerder dan voorheen aanspraak maken op een vast contract.

”

“Daarnaast wordt de positie van flexwerkers versterkt door andere maatregelen.”

#### 1) Aanzegtermijn

Bij contracten van 6 maanden of langer geldt een aanzegtermijn. Uiterlijk 1 maand voor het aflopen van het tijdelijke contract moet de werkgever laten weten of het contract al dan niet wordt voortgezet. En als het contract wordt voortgezet moet worden aangegeven onder welke voorwaarden. Als de werkgever niet op tijd aanzegt dan is hij een vergoeding van maximaal (naar rato) 1 maandsalaris verschuldigd aan de werknemer. Is de werkgever bijvoorbeeld 1 week te laat betekent dit een vergoeding van een weksalaris. De vergoeding is niet verschuldigd bij faillissement, uitstel van betaling en schuldsanering.

#### 2) Proeftijd

Bij een tijdelijk contract van zes maanden of korter kan geen proeftijd worden opgenomen. Bij contracten met een looptijd van 6 maanden tot twee jaar mag de proeftijd maximaal 1 maand zijn. Bij een tijdelijk contract van 2 jaar of langer geldt een maximale proeftijd van 2 maanden. Wordt een tijdelijk contract verlengd dan mag er in het nieuwe contract geen proeftijd meer worden opgenomen. Dat mag wel als er sprake is van andere vaardigheden of verantwoordelijkheden.



#### 3) Concurrentiebeding

Een concurrentiebeding bevat een verbod voor een werknemer om na afloop van het contract soortgelijke werkzaamheden uit te oefenen bij een ander bedrijf of als ondernemer.

Sinds 1 januari 2015 is het niet meer mogelijk om in een nieuw tijdelijk contract zo'n concurrentiebeding op te nemen, tenzij de werkgever kan aantonen dat er sprake is van zwaarwegende bedrijfs- of dienstbelangen. In dat geval moet de motivering in het contract zijn opgenomen.

#### 4) Loondoorbetalingsverplichting

De mogelijkheid om de loondoorbetalingsverplichting uit te sluiten wordt bij contracten die na 1 januari 2015 zijn getekend beperkt tot de eerste zes maanden. Alleen voor bij cao of overheidsmaatregel aan te wijzen functies mag de maximale periode van zes maanden worden verlengd.

#### 5) Ontslagbescherming payrollmedewerkers

Een payrollmedewerker is in dienst bij het payrollbedrijf maar werkt bij een opdrachtgever. Wil de opdrachtgever - om wat voor reden dan ook - niet verder met de werknemer, dan kan het payrollbedrijf de werknemer ontslaan.

Echter, per 1 januari 2015 hebben payrollmedewerkers dezelfde ontslagbescherming als medewerkers die wel rechtstreeks in dienst zijn van de werkgever (opdrachtgever). Bepalend is dan of de werkgever een goede reden heeft om niet met de

werknemer verder te willen. Is er geen goede reden, dan kan het payrollbedrijf de werknemer niet ontslaan.

Deze nieuwe regeling geldt vanaf 1 januari 2015 voor alle nieuwe arbeidsovereenkomsten van payrollmedewerkers, vanaf 1 juli 2015 geldt ze voor alle arbeidsovereenkomsten met payrollmedewerkers.

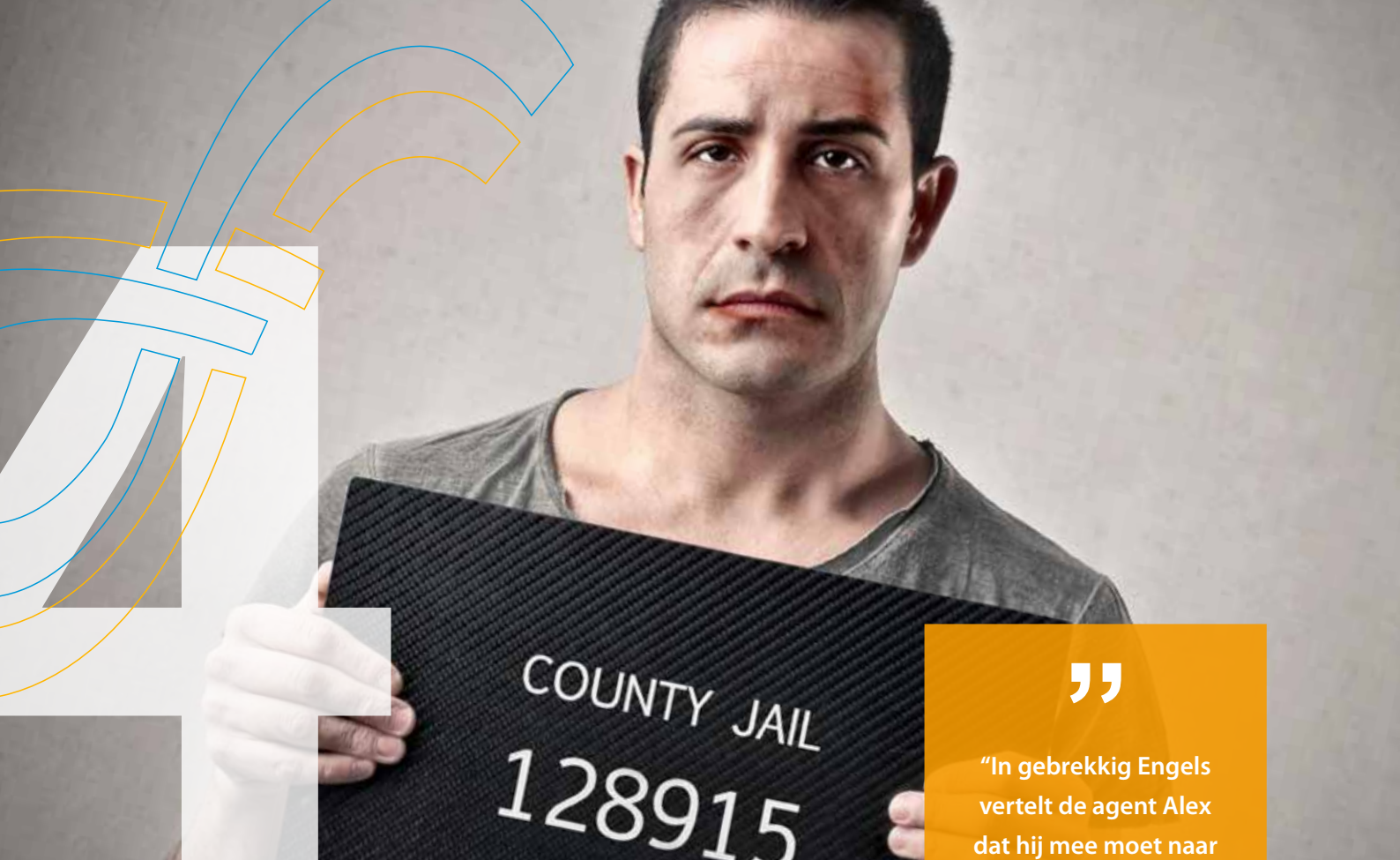
Voor werknemers die werken op basis van een MUP-contract gold onder de oude situatie al dat voor elke oproep minimaal 3 uren per oproep betaald dienen te worden, ook als de daadwerkelijke oproep feitelijk korter dan drie uren duurt. Voorwaarde is wel dat er een arbeidsomvang van minder dan 15 uur per week is overeengekomen en de tijdstippen waarop gewerkt wordt niet zijn vastgelegd.

Voor de uren waarvoor MUP'ers zijn opgeroepen maar niet hebben kunnen werken - door een oorzaak die redelijkerwijs voor rekening van de werkgever komt - geldt een loondoorbetalingsverplichting.

”

“Check onze site voor het laatste nieuws: [www.stichtingfso.nl](http://www.stichtingfso.nl)”





*'In het buitenland betrokken raken bij een ongeval is een tricky gebeurtenis'*

”

“In gebrekkig Engels vertelt de agent Alex dat hij mee moet naar het politiebureau.”

## VERTROUWD OP WEG...

Het is augustus 2003, als de 34-jarige **Alex** vroeg in de avond in Barcelona arriveert. Alex is chauffeur op een handgeschakelde dubbeldekker van het merk Van Hool uit 2000. Na een relatief vlekkeloze rit vanuit Nederland is Alex blij dat zijn werk er bijna op zit. Zo'n reis waar je als enige chauffeur op een touringcar rijdt is toch een stuk pittiger, dan wanneer je dit met z'n tweeën doet. Iets na zevenen rijdt Alex de viaducttunnel aan de Grand Via de Carles III in. Hoewel het relatief rustig is op de weg, gaat het toch gruwelijk mis.

Een wat oudere Citroën rijdt op de invoegstrook, maar wordt met zeer hoge snelheid ingehaald door een Seat Ibiza. Het volgende dat Alex zich herinnert is een doffe klap en het beeld van de Seat die schuin voor de touringcar schiet. De auto komt met een knal tegen de middenrail terecht, vliegt over de kop en komt tot stilstand tegen de betonnen wand aan de rechterkant van de weg. Alex komt

enkele tientallen meters verderop tot stilstand. Hij haast zich naar de totaal verwoeste auto, waar hij twee mensen levenloos aantreft. Totaal verslagen wacht hij op de komst van de politie, ambulances en brandweervoertuigen. Alex wordt vrijwel direct apart genomen door een agent van de Guardia Civil. In gebrekkig Engels vertelt de agent Alex dat hij mee moet naar het politiebureau. Op dat moment maakt Alex zich nog geen zorgen. Eenmaal aangekomen op het bureau, wordt Alex overgebracht naar een cellencomplex. Er wordt hem niets uitgelegd over zijn rechten, hij mag niemand bellen en hij krijgt geen verklaring over wat er nu gaat gebeuren. Alex raakt in de stress. Had hij deze situatie kunnen voorkomen? Was hij toch meer vermoeid dan hij zelf dacht? Had hij eerder moeten stoppen?

Dit soort twijfels en vragen komen **Raoul van Noort**, directeur en oprichter van **RaNed Verkeersbegeleidin-**

**gen**, heel bekend voor. Iemand die zoiets ingrijpends als Alex heeft mee gemaakt, blijft vaak achter met een trauma.

“Een verkeersongeval is een zeer ingrijpende ervaring” legt Raoul uit.

Het verhaal van Alex gaat verder. De volgende ochtend wordt hij uit zijn cel gehaald. In de verhoorkamer wordt Alex geconfronteerd met de verschrikkelijke beelden en gevolgen van de avond daarvoor. De politie maakt hem duidelijk dat hij ervan verdacht wordt het ongeval veroorzaakt te hebben. Het zal nog ruim twee maanden duren alvorens duidelijk wordt dat niet Alex, maar de jonge bestuurder van de Seat de veroorzaker van het ongeval is geweest. Al die tijd brengt Alex in de gevangenis door. Tijdens zijn detentieperiode heeft Alex het gevoel er alleen voor te staan. Volgens Raoul komt dit vaak voor. “In het buitenland betrokken raken bij een ongeval, is een tricky gebeurtenis. Regelmatig wordt de schuld van een

ongeval in de schoenen van buitenlanders geschoven. Zie je daar dan maar eens uit te redden”, aldus Raoul. De mentale klap kwam bij Alex vele jaren later, in maart 2012. Tijdens het late avondjournaal wordt bekend dat er in Zwitserland een touringcar verongelukt is. Dit resulteert in 28 doden, waaronder 22 kinderen. Geconfronteerd met de beelden uit de tunnel bij Sierre, komen alle herinneringen terug bij Alex. De hartverscheurende beelden zorgen ervoor dat het spreekwoordelijke ‘licht’ uit gaat bij hem. Met geen mogelijkheid durft hij meer achter het stuur van een touringcar te kruipen.

In het tijdschrift van het Nederlands Vervoer leest Alex over het bestaan van RaNed. Het betekent voor hem de start van een succesvol re-integratietraject. RaNed is een gespecialiseerd instituut voor de transport- en vervoersbranche en biedt 24/7 chauffeurshulp.

“RaNed werkt met ervaren deskundigen, maar vooral ook met psychologisch en verkeerstechnisch geschoolde begeleiders”, vertelt Raoul. “Het unieke van ons concept is dat wij met onze hulpverleners op het gebied van trauma’s onze jarenlange praktijkervaring kunnen combineren met diverse therapeutische technieken. Door de combinatie van praktijkervaring en kennis van verkeerstechnische aspecten kunnen wij op pragmatische wijze ondersteuning en begeleiding bieden. “De hulpvraag van de cliënt staat centraal, ons doel is de cliënt de controle terug te geven over ‘zijn eigen’ kunnen”, aldus Raoul.

Na een intensieve training kon Alex in de zomer van 2014 zijn werk als touringcarchauffeur weer volledig hervatten. “Mijn meisjes hebben weer een gelukkige man en vader in huis. Dat is

wel eens anders geweest”, zegt Alex. **Michael van Noort**, coördinator chauffeurshulpverlening, wijst erop dat door de raamovereenkomst met Stichting FSO via RaNed hulp kan worden geregeld. Bij inschakeling van RaNed verstrekt de FSO subsidies aan de bij FSO aangesloten touringcarbedrijven. Michael: “Er is niemand bij gebaat dat een werknemer ziek thuis komt te zitten. De werkgever niet, de werknemer niet, maar ook de samenleving niet.” Hij hoopt natuurlijk dat er weinig gebruik van gemaakt hoeft te gaan worden. **“Ieder slachtoffer is er één teveel.”**

Stichting FSO en RaNed hebben een raamovereenkomst voor traumapvang en 24/7 chauffeurshulp afgesloten. Touringcarbedrijven die FSO-premie afdragen kunnen een overeenkomst voor hun chauffeurs afsluiten. FSO subsidieert 50% van de gemaakte kosten, met een maximum van € 2.750,00. Wilt u dat ook? Stuur dan een berichtje naar [aeno@stichtingfso.nl](mailto:aeno@stichtingfso.nl). Kijk voor meer informatie op [www.raned.nl](http://www.raned.nl) en [www.stichtingfso.nl](http://www.stichtingfso.nl).

## PENSIOENOVERZICHT UITGELEGD

Elk jaar ontvangen deelnemers aan de pensioenregeling van Pensioenfonds Vervoer een Uniform Pensioenoverzicht (UPO). Het UPO geeft inzicht in de pensioenuitkering bij pensionering, maar ook bij arbeidsongeschiktheid en de uitkering voor nabestaanden. Nieuw dit jaar is een persoonlijk UPO filmpje.



In het gepersonaliseerde filmpje worden de belangrijkste bedragen uit het UPO uitgelegd. Bedragen als het opgebouwd ouderdomspensioen en het partnerpensioen staan centraal. Het persoonlijke filmpje staat medio juni klaar voor alle actieve deelnemers van het pensioenfonds. Het filmpje is direct te vinden op [www.pfvervoer.nl](http://www.pfvervoer.nl) nadat is ingelogd met DigiD of met de inloggegevens van Pensioenfonds Vervoer.

### Uitleg over het pensioen-dashboard in drie filmpjes

Pensioenfonds Vervoer heeft op [www.pfvervoer.nl](http://www.pfvervoer.nl) een digitale tool beschikbaar om meer inzicht te krijgen in de pensioensituatie: het pensioendashboard. In het pensioendashboard kan een deelnemer berekenen wat de financiële consequenties zijn van bepaalde pensioenkeuzes.



En wat het gevolg is van het vervroegen van de beoogde pensioendatum. Om de gebruikers op weg te helpen met het pensioendashboard, staan er in het dashboard drie instructiefilmpjes klaar. Om te rekenen met het pensioendashboard moet een deelnemer eerst inloggen op de ‘Mijn omgeving’. Dit kan gemakkelijk met DigiD of met de inlogcodes van Pensioenfonds Vervoer.

## LAATSTE NIEUWS VAN HET FSO-BESTUUR

In de laatstgehouden bestuursvergadering van het FSO-bestuur is besloten om na de zomer - naar verwachting medio oktober - te starten met een project in- en doorstroom voor werknemers in de sector besloten busvervoer. Binnenkort ontvangen de bedrijven hier meer infor-

matie over en zullen zij telefonisch benaderd worden. Indien u daar als werkgever nu al belangstelling voor heeft dan kunt u zich alvast aanmelden door middel van een emailbericht aan [aeno@stichtingfso.nl](mailto:aeno@stichtingfso.nl). Het bestuur heeft verder besloten om in het kader van de “employability” in de

sector besloten busvervoer een vervolg te geven aan het organiseren van code 95 opleidingen. Ook hiervoor zullen de bedrijven in de sector besloten busvervoer komende zomerperiode gevraagd worden of zij (weer) deel willen nemen.







”

“Chauffeurs moeten handmatig in de digitale tachograaf de tijd registreren die ze niet bij het voertuig zijn geweest.”

*In Nederland verandert er niets. Dat betekent dat de handmatige invoer moet worden gedaan op dezelfde dag dat de chauffeur heeft gereden.*

# PATRONAAL ATTEST: AFGESCHAFT MAAR TOCH GEBLEVEN!

De regelgeving voor de tachograaf verandert. Dit om de inzet van een nieuwe generatie “smart” tachografen mogelijk te maken. De slimme tachograaf kan op afstand door inspectiediensten worden uitgelezen. Daarmee wordt oponthoud door controles langs de weg voorkomen. Pas in 2017 worden de eerste slimme tachografen verwacht. Vanaf begin maart 2015 is echter een ander onderdeel van de nieuwe Europese Tachograafverordening wel al van kracht geworden. De afschaffing van het patronaal attest is namelijk een feit. Dit document dat ook wel het vakantiebriefje of de verklaring van activiteiten wordt genoemd, was jarenlang het middel waarmee men in het buitenland tot 28 dagen terug andere activiteiten dan rijden met de

touringcar moest verantwoorden. Er was veel kritiek op het documentje dat in Nederland overigens al eerder niet verplicht was. Voor veel bedrijven en chauffeurs vormde het een grote administratieve belasting.

Ook kon een kleine verschrijving op het attest bijvoorbeeld in Frankrijk tot torenhoge boetes leiden. Niet verwonderlijk dat er lang gelobbyd is voor afschaffing van het patronaal attest. En uiteindelijk is dat dus gelukt maar of de touringcarsector er wat mee opschiet valt nog te bezien.

## Wat verandert er?

De nieuwe verordening maakt een einde aan de mogelijkheid voor de EU-lidstaten om het patronaal attest te verplichten.

## Artikel 34 luidt:

‘De lidstaten mogen de bestuurders niet verplichten tot het overleggen van documenten ter staving van hun bezigheden wanneer zij zich niet bij het voertuig bevinden’. Wat natuurlijk wel gewoon blijft bestaan is de verplichting aan te tonen dat de rij- en rusttijden nageleefd worden. De aangewezen plek hiervoor is nu nog meer dan voorheen de (digitale) tachograaf. Chauffeurs moeten handmatig in de digitale tachograaf de tijd registreren die ze niet bij het voertuig zijn geweest.

Dat wil zeggen: ook andere arbeid en de dagelijkse en wekelijkse rust. Inspecteurs mogen nu dus geen boetes meer geven vanwege het ontbreken van een patronaal attest.

In principe kan men nu zonder patronaal attest af. Maar het document blijft een handig (en bij inspecties bekend) bewijsmiddel om rust aan te tonen en zo de invoer in de digitale tachograaf te ondersteunen. Daarnaast is een patronaal attest onontbeerlijk wanneer chauffeurs zeer onregelmatig rijden.

### Verschil tussen Nederland en buitenland

In Nederland verandert er niets. Dat betekent dat de handmatige

invoer moet worden gedaan op dezelfde dag dat de chauffeur heeft gereden. Dagelijkse of wekelijkse rusttijden hoeven in Nederland niet handmatig te worden ingevoerd. Een patronaal attest was en blijft in Nederland niet nodig.

Helaas zijn Europese landen niet eensgezind over de manier waarop er gecontroleerd moet worden. Van verschillende landen, zoals Frankrijk, is bekend dat men geacht wordt alle tijd tot 28 dagen terug

te verantwoorden in de tachograaf. Ook is bekend dat het zogenaamde 'out-of-scope' rijden – bedoeld voor bijvoorbeeld monteurs die na een reparatie een kort proefritje rijden - door buitenlandse handhavers al snel als verdacht wordt gezien.

Hoe de handhavers er in Europa mee om zullen gaan zal pas in de loop van 2015 duidelijk worden. Het valt echter te verwachten dat de boetebedragen voor foutieve invoer hoog zullen blijven.



*De controleur van CCV die tijdens een nascholingscursus voor code 95 de presentielijst en de aanwezige kandidaten komt controleren is inmiddels voor vele chauffeurs al een vertrouwd verschijnsel. Naast dit zogenoemde eerstelijnstoezicht gaat CCV ook tweedelijnstoezicht invoeren.*

## VERSCHERPT TOEZICHT OP KWALITEIT NASCHOLINGSCURSUSSEN

Het tweedelijnstoezicht van CCV zal zich richten op de didactische vaardigheden van de docent. Het tweedelijnstoezicht wordt ingesteld om de kwaliteit van de nascholingscursussen te kunnen garanderen, en daarmee de vakbekwaamheid van de chauffeurs en de verkeersveiligheid te verhogen. Een praktijkbegeleider van CCV zal daarvoor een gedeelte van de nascholingscursus aanwezig zijn. Aan de hand van een beoordelingsformulier ([www.cbr.nl/10987.pp](http://www.cbr.nl/10987.pp)) wordt de

docent op een aantal punten kritisch gevolgd. Zo wordt er bekeken of de docent met zijn vakdeskundigheid tijdens de cursus de deelnemers in voldoende mate motiveert en stimuleert, feedback geeft en coacht. De docent hoort ook aan het begin van de cursus een duidelijk leerdoel vast te stellen, om aan het eind van de dag een samenvatting te geven van het geleerde en met de deelnemers de cursus te evalueren. Na afloop van de cursus zal de praktijkbegeleider

samen met de docent de bijgewoonde cursus evalueren. Dit wordt in veel gevallen door beiden als positief ervaren. Veel opleiders laten de deelnemers aan het eind van een cursus al een evaluatieformulier invullen.

Hiermee kunnen de deelnemers aangeven wat ze van de cursus vonden. Deze evaluatieformulieren zijn echter voor intern gebruik bij de opleider. Het tweedelijns toezicht is vanaf april 2015 ingevoerd.





”

“De pilot  
Sectoraanpak  
Employability  
op Code 95  
is mede mogelijk  
gemaakt met  
steun van het  
Europees  
Sociaal Fonds.”

*De eerste maanden van 2015 heeft Stichting FSO met de campagne “Met spoed gezocht: Touringcarchauffeur zonder Code 95” voor 76 deelnemers in totaal ruim 530 uur nascholing mogen verzorgen.*

## NASCHOLING VOOR DE CAMPAGNE “MET SPOED GEZOCHT!”

In het kader van de FSO-pilot ‘Sector- aanpak Employability op Code 95’ heeft FSO in de laatste maanden van 2014 alle touringcar-bedrijven van Nederland benaderd met de vraag hoe ver zij waren met de opleidingen voor code 95. Uiterlijk op 10 september 2015 dienen alle beroepschauffeurs van autobussen de code 95 op hun rijbewijs te hebben staan, maar niemand heeft het overzicht of alle chauffeurs dat ook al geregeld hebben. Ook door het afschaffen van de vrijstelling van chauffeurs die geboren zijn voor 1 juli 1955 was er veel onduidelijkheid over het aantal nog op te leiden chauffeurs. Om te voorkomen dat er onbedoeld touringcarchauffeurs de boot zullen gaan missen heeft FSO alle bedrijven en een groot aantal chauffeurs

benaderd met het aanbod om op nascholingscursussen in te schrijven. Tijdens het bellen met de touringcar-bedrijven bleek dat veruit de meeste ondernemers de opleidingen voor hun chauffeurs goed op orde hebben.

In veel gevallen grijpen deze bedrijven de stillere winterperiode aan om de chauffeurs op te leiden. In deze laatste periode moesten er nog hooguit enkele chauffeurs de laatste uurtjes volmaken. Er waren echter ook bedrijven voor wie de actie van FSO gewerkt heeft als wake-up call. Na het telefoontje van FSO werd contact gezocht met de rijkschool om de hoek of collega-bedrijven in de directe omgeving om samen de opleidingen op te pakken. Een aantal, met name wat kleinere,

bedrijven heeft gebruik gemaakt van het aanbod om de cursussen via FSO te laten organiseren. Ook een enkele individuele chauffeur heeft op deze manier de code 95 een stapje dichterbij weten te brengen.

### Welke cursussen?

FSO heeft in samenwerking met een gerenommeerde opleider een pakket samengesteld met nascholingscursussen die zich specifiek richten op de touringcarchauffeur. Daarbij werd niet altijd voor de goedkoopste optie gekozen, maar ook naar een kwalitatief goed alternatief gekeken dat misschien iets duurder uitviel. Zo werd voor de cursus Omgaan met agressie gekozen voor de variant waarbij gebruik gemaakt wordt van een acteur. Een touringcarchauffeur



die al de hele dag sociaal vaardig bezig is zal niet erg snel warmlopen voor een reguliere cursus sociale vaardigheden. Maar juist door de inzet van een acteur krijgen de rollenspellen een levensechtheid die de deelnemers soms doet vergeten dat ze op een cursus zitten. Op die wijze komen de ware emoties naar boven en heeft de cursus ook voor de professional een meerwaarde. Deze cursus bleek de drukstbezochte theoriecursus te worden die FSO heeft verzorgd.



Foto: Pasteur

Een andere topper was de cursus Rijoptimalisatie met e-learning. Bij deze cursus wordt het theoriegedeelte aangeboden via e-learning. De kandidaten ontvangen ongeveer 10 dagen voor de praktijkdag via e-mail een inlogcode. Met deze code kan de theorie online bestudeerd worden op het moment dat het de deelnemer het beste uitkomt. Er wordt geregistreerd of de deelnemer wel voldoende tijd besteedt aan alle onderwerpen en ter controle wordt er voorafgaand aan het praktijkgedeelte een korte toets afgelegd. Vervolgens gaat de instructeur met

de deelnemer in de touringcar op pad om het geleerde in de praktijk toe te passen. Deze werkwijze is de deelnemers heel goed bevallen omdat de cursist zelf kan bepalen wanneer de theorie geleerd wordt. Bijkomend voordeel voor de ondernemer is dat de instructeur op één dag drie in plaats van twee deelnemers kan onderwijzen. En dat drukt natuurlijk de prijs aanzienlijk.

#### Na 10 september 2015

Als na 10 september 2015 alle touringcarchauffeurs de code 95 op het rijbewijs hebben staan is het niet

gedaan met de opleidingen. Vanaf het moment dat de code op het rijbewijs is gezet gaat de volgende periode van vijf jaar in waarbinnen de beroepschauffeur wederom 35 uur nascholing dient te volgen.

FSO beraadt zich momenteel op de manier waarop zij de branche hierbij van dienst kan zijn. Er zijn plannen om een abonnementsvorm in het leven te roepen waarmee bedrijven of chauffeurs zich verzekeren van goede opleidingen die jaarlijks afgenomen kunnen worden. U leest hierover op een later moment meer in de FSO-krant.

## NIEUWS VAN CAO PARTIJEN BESLOTEN BUSVERVOER



Eind vorig jaar kwamen partijen betrokken bij de CAO Besloten Busvervoer (KNV Busvervoer, CNV Vakmensen en het FNV) een nieuwe 2-jarige CAO overeen. Om er voor te zorgen dat deze CAO van toepassing is op de gehele bedrijfstak werd in de loop van januari een algemeen verbind-

dend-verklaring aangevraagd. Met de publicatie in de Staatscourant van 13 mei 2015, nummer 4109 is dit inmiddels een feit.

De tekst van de algemeen verbindendverklaring is te vinden op de website van: [www.caotour.nl](http://www.caotour.nl) en op de website: [www.stichtingfso.nl](http://www.stichtingfso.nl)

Naast de digitale tekst van de nieuwe CAO Besloten Busvervoer, die op de website te raadplegen is, is recent een gedrukte versie verschenen. Deze 'voorlichtingsbrochures' zijn inmiddels verstuurd naar alle bedrijven met personeel.

Mocht u er nog geen ontvangen hebben of heeft u meer exemplaren nodig, dan kun u een e-mailbericht sturen naar [info@caotour.nl](mailto:info@caotour.nl).

”

“Onderdeel van de CAO-afspraken is een loonsverhoging van 1,5% per 1 juli 2015!”





*Is het een ziekte? Zijn de symptomen makkelijk waar te nemen? Wordt het zwaar overdreven? Wat heeft het met veiligheid te maken?*

## SNURKEN, GEVAARLIJKER DAN JE DENKT

We snurken allemaal wel eens toch? En ben je regelmatig moe, dan is een klein dutje overdag niet zo erg. Allemaal heel verklaarbare kwaaltjes die horen bij het leven van een chauffeur. Of wat dacht je van een energieloos gevoel? Stemningswisselingen en concentratieproblemen? Met ons beroep zijn dit nou eenmaal herkenbare dingen. We maken lange uren, hebben een zittend beroep en sommige groepen die wij vervoeren vragen veel energie.

**Dus kom op, niet zeuren en gewoon doorgaan.**

Maar wat als deze kwalen de symptomen zijn van een zeer serieuze ziekte? Kan je je er dan wel 'even' overheen zetten? Het antwoord hierop is volmondig nee. Apneu is een onderschatte ziekte, die nare tot ernstige gevolgen kan hebben. Wist je bijvoorbeeld dat een niet behandelde apneu kan leiden tot arbeidsongeschiktheid?

### Wat is apneu

Een apneu zorgt voor een abnormaal aantal ademstilstanden tijdens je slaap. Iedereen heeft wel eens een ademstop tijdens zijn slaap, maar bij apneu is het aantal zogenaamde stops erg hoog. Dit loopt op tot soms wel 20 stops per uur! Nu merk je van deze stops niet veel terwijl je slaapt, maar je lichaam kan door de onderbrekingen niet volledig in de diepe slaap komen. Je blijft in de eerste slaafase hangen en komt dus niet volledig tot rust.

### Hoe herken je apneu?

De symptomen van apneu worden vaak niet direct herkend. De klachten zijn er niet van de één op de andere dag, waardoor de ziekte zich langzaam toont. Mocht je klachten herkennen en wil je uitsluiten dat het om een apneu gaat, dan is een afspraak met de huisarts raadzaam. Deze kan beslissen of het nodig is om een slaaptest te doen. Dat kan in een slaapinstituut, maar ook in vele ziekenhuizen.

De apparatuur wordt daar aangebracht, maar het slapen mag gewoon thuis. Gedurende de nacht worden er verschillende soorten activiteit gemeten, van zuurstof tot aan oogbewegingen.

### Behandeling van apneu

De behandeling van apneu kan op verschillende manieren, maar de meest gebruikte manier is de cpap (continuous positive airway pressure). Dit is een apparaat dat tijdens de nacht ervoor zorgt dat de luchtwegen opgehouden worden. Hiervoor moet je een soort masker dragen tijdens het slapen. Deze oplossing is effectief, maar zal wel voor de rest van het leven gebruikt moeten worden. Bij matige apneu wordt ook wel een soort beugel aangemeten, een mra (mandibulair repositie apparaat). Deze draag je over je tanden en hij zorgt ervoor dat de onderkaak naar voren gepositioneerd wordt. Deze oplossing is echter niet voor iedere apneu-patiënt geschikt.



Vraag	Antwoord
Is het een ziekte?	Ja zeker, en een onderschatte ziekte ook.
Zijn de symptomen makkelijk waar te nemen?	Ja, alleen worden ze vaak niet als zodanig herkend.
Wordt de ziekte overdreven?	Nee, ze wordt nauwelijks als ziekte gezien.
Wat heeft het met de veiligheid te maken?	Alles is het enig juiste antwoord. Door de ziekte daalt de alertheid van de chauffeur.

Bron: Apneu vereniging

Naast deze hulpmiddelen, zijn er ook verschillende soorten operaties die oplossingen bieden. Denk aan een kaakoperatie, een kno-ingreep of een maagverkleining. Een arts bepaalt per patiënt welke behandeling het meest succesvol is.

### Apneu en het rijbewijs

Doordat mensen met apneu zich overdag vaak slaperig voelen,

hebben zij zes tot zeven keer meer kans op een verkeersongeval dan normaal. **Erg gevaarlijk dus!** Daarom is sinds 2008 in de wet vastgelegd, dat apneu-patiënten die minder dan twee maanden succesvol behandeld zijn geen motorvoertuig mogen besturen. Bij bestuurders van een touringcar, bus of vrachtwagen geldt zelfs een succesvolle behandelperiode van drie maanden.

### meer weten?

Apneu is een serieuze ziekte die helaas nog te vaak onderschat wordt. Behandeling is vaak snel en effectief, waardoor de kwaliteit van leven met sprongen vooruit gaat. Wil je meer weten over apneu of een online apneu-test doen, dan zijn deze websites erg handig:

[www.apneuvereniging.nl](http://www.apneuvereniging.nl)

[www.snurken.org](http://www.snurken.org)

[www.cbr.nl](http://www.cbr.nl)

## MEEST GECONSTATEERDE CAO OVERTREDINGEN DEEL 2

In de voorgaande editie van deze krant is aandacht besteed aan de twee hoogst scorende kernbepalingen qua overtreding in het kalenderjaar 2013: het voeren van een deugdelijke en inzichtelijke administratie en de toepassing van de overurenregeling uit de CAO. In de rest van de top 5 van de overtreden kernbepalingen in 2013 - zo kwam naar voren uit de onderzoeksresultaten van de afdeling CAO-controle van Stichting FSO - stonden achtereenvolgens de toepassing van de (pre)pensioenregeling (K10), de tijdige betaling van het functieloon (K01) en de toekenning van toeslagen (K07).

### De (pre)pensioenregeling

Kernbepaling 10 gaat over de correcte aansluiting bij het Pensioenfonds Vervoer. Dit pensioenfonds zorgt voor de pensioenen van de werknemers uit verschillende vervoerssectoren, waar onder ook die van de sector besloten busvervoer. De pensioenregeling is een belangrijke arbeidsvoorwaarde waar veel geld mee gemoeid is, vandaar de aanwijzing als kernbepaling. Uit de controles blijkt dat het vaak mis gaat bij de afdracht voor M.U.P.-krachten en bij de afdracht van pensioenpremies bij de afrekening van extra gewerkte uren door parttime werknemers. Ook komt het wel eens voor dat werknemers onder een andere sector worden opgegeven. Indien Stichting FSO dit

soort afwijkingen constateert worden er uiteraard correcties verlangd.

### De tijdige betaling van het juiste functieloon

Deze kernbepaling bestaat feitelijk uit twee elementen. In de eerste plaats moet het loon tijdig betaald worden. En daarnaast moet het juiste functieloon betaald worden. Artikel 15 van de huidige CAO bevat onder lid 7 de bepaling dat de werknemer uiterlijk op de eerste dag van de betalingsperiode volgend op de betalingsperiode waarin arbeid is verricht de beschikking moet hebben over het loon, met dien verstande dat de betaling van de toeslagen maximaal 1 betalingsperiode later plaatsvindt. Een concreet voorbeeld: het loon over de maand april zal uiterlijk 1 mei betaald moeten zijn. Voor wat betreft de betaling van het juiste functieloon zal aansluiting gezocht moeten worden bij de loontabellen uit de CAO. Er zijn tabellen voor rijdend en niet-rijdend personeel. De eerste categorie betreft uiteraard de chauffeur, de laatste categorie kent vele functies. Afhankelijk van de functie is het loon uit een bepaalde functiegroep van toepassing. Voor een Medewerker Service Desk A is bijvoorbeeld functiegroep III van toepassing en voor een Personeelsfunctionaris A functiegroep V.

### Toekenning van toeslagen

De CAO Besloten Busvervoer kent diverse soorten toeslagen, zoals de onderbrekingstoelage van artikel 30, de onregelmatigheidstoelagen van artikel 31 en de vergoeding overige zakelijke kosten van artikel 32 lid 4. Bij een overtreding van deze kernbepaling gaat het meestal om het structureel 'vergeten' van een verschuldigde toelage.

### Onderzoeksresultaten 2014

Inmiddels zijn ook de onderzoeksresultaten van 2014 bekend. Deze zijn in onderstaand schema opgenomen. Voor een deel stemmen de resultaten van 2014 overeen met de bevindingen over 2013. Een tweetal kernbepalingen is echter nieuw in de top 5, hierover een volgende keer meer.

### Top 5 overtreden kernbepalingen 2014

**K11** Naleving van de afspraken m.b.t. de M.U.P.-krachten

**K07** Toekenning toeslagen

**K09** Arbeidsovereenkomst / eis van dienstbetrekking

**K10** Correcte aansluiting bij het Pensioenfonds Vervoer

**K03** Juiste toepassing van de overurenregeling

Bron: Stichting FSO, afdeling CAO-controle



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...

5 mei 2015?

**Vraag:** 5 mei is dit jaar een officiële feestdag, ben ik dan automatisch vrij?

**Antwoord:** Nee, u bent niet automatisch vrij. Slechts eens in de vijf jaar is 5 mei voor de sector Besloten Busvervoer een erkende feestdag, in 2015 is dat het geval. Omdat deze dag op een door-deweekse dag valt betekent dat concreet het volgende:

1) Als u dit jaar op vijf mei werkt of uw wekelijkse vrije dag geniet dan heeft u recht op een vervangende vrije dag. U krijgt dus de gewerkte

uren betaald plus u ontvangt een vervangende vrije dag van, naar rato van het dienstverband, 8 uren.

2) Als u dit jaar op vijf mei een extra vrije dag heeft is er sprake van een doorbetaalde vrije dag. Deze dag ontvangt u, naar rato van het dienstverband, 8 uren. De vervangende vrije dag geldt voor alle dienstverbanden (*fulltime, parttime en m.u.p.*) conform de uitspraak van de Geschillencommissie.



### Korte onderbreking bij openbaar vervoer?

**Vraag:** Onlangs bogen CAO-partijen zich over de vraag of er bij het verrichten van openbaar vervoer sprake is van een minimum lengte van een onderbreking korter dan 61 minuten, die conform het bepaalde in artikel 19 lid 3 van de CAO Besloten Busvervoer in mindering gebracht mag worden op de te betalen dienstduur. Dit mede gezien de in artikel 2 ab van de CAO aangegeven minimum pauzeduur van 15 minuten.

**Antwoord:** Partijen zijn van mening dat éénmaal per dienstduur een onderbreking van minder dan 61 minuten in mindering mag worden gebracht op de te betalen arbeidstijd. Zij verwijzen daarvoor naar de tekst van artikel 19 lid 3 sub a van de CAO. Deze bepaling staat naar het oordeel van partijen los van de in artikel 2 ab van de CAO aangegeven minimum pauzeduur. Ook een onderbreking van bijvoorbeeld 10 of 13 minuten op standplaats kan in mindering worden gebracht op de te betalen dienstduur. Eventuele andere onderbrekingen van minder dan 61 minuten dienen in dat geval te worden doorbetaald.



## COLOFON

Uitgever van de FSOKRANT  
Stichting FSO

### Teksten

O. Weterings  
J. van Hienen  
G. Hagedorn  
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](http://www.stichtingfso.nl)  
[info@stichtingfso.nl](mailto:info@stichtingfso.nl)

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