

FSOKRANT

In deze uitgave onder andere:

- 1 Heeft u vacatures?
- 3 Europa past richtlijn aan
- 4 Code 95 opleidingen
- 6 Betrokken bij een ongeval..
- 8 Intersectorale mobiliteit
- 11 Hoe zit het met?



FSOKRANT is een uitgave van Stichting FSO | 4e Jaargang 2018 | Nummer 1

HEEFT U VACATURES?

Door het aantrekken van de economie stijgt de vraag naar chauffeurs!

Niet alleen is dit te merken in het goederenvervoer maar ook bij het personenvervoer wordt de arbeidsmarkt krap. De diversiteit in werkzaamheden in de bedrijfstak wordt groter en de piekperiodes rekken op. Daarom start FSO met het continu laten instromen van nieuwe chauffeurs. Hou er rekening

”

“De instroom-
trajecten van FSO
zijn op ieder
moment in
te zetten!”

mee dat het wervings- en selectie en opleidingstraject minimaal **3 en soms wel 6 maanden** in beslag kan nemen. En daarna is een nieuwe chauffeur pas inzetbaar.





Als u vacatures heeft, laat ons u dan helpen om aan enthousiaste medewerkers te komen!

HEEFT U VACATURES? ...vervolg pagina 1

De belangrijkste voorwaarden op dit moment zijn:

- De werkgever is bereid om de deelnemer na het behalen van het rijbewijs D in dienst te nemen voor minimaal 32 uur per week voor 2 jaar.
- Na de indiensttreding is de werkgever verantwoordelijk voor een voldoende en degelijke praktijkervaring van de touringcarchauffeur.
- Gedurende de looptijd van arbeidsovereenkomst wordt de chauffeur voor maximaal 30% ingezet op Openbaar Vervoerwerkzaamheden. De werving- en opleidingskosten (inclusief Code95 en Tour nationaal en Internationaal) van de chauffeur bedragen € 7.500,-.
- € 2.500,- wordt door FSO betaald. De resterende € 5.000,- wordt betaald door de werkgever, die zelf weer de helft daarvan kan verhalen op de deelnemer.

Ziet u dat er in uw bedrijf in de toekomst behoefte is aan nieuwe touringcarchauffeurs, heeft u concrete vacatures of wilt u gewoon meer weten?

Neem dan contact op met FSO via aeno@stichtingfso.nl of T 0345 478 487

EUROPA PAST RICHTLIJN VOOR CODE 95 AAN



Het Europees Parlement heeft begin dit jaar toegestemd met een voorstel om de opleiding en nascholing van bestuurders van personen- en goederenvervoer over de weg te verbeteren. De voorgestelde veranderingen hebben betrekking op de rij-opleiding, maar ook op de Code95 opleidingen. De nadruk van de aanpassing van de opleidingen en trainingen ligt bij veiligheid op de weg en duurzaamheid. Bijvoorbeeld bij het beschermen van kwetsbare verkeersdeelnemers en het gebruik van assistentiesystemen. Een voorbeeld voor wat betreft duurzaamheid is vergroten van de aandacht voor het beperken van brandstofverbruik tijdens opleiding én nascholing.

De verplichting voor Code95 blijft 35 uur nascholing, waarvan ten minste één praktijktraining. En dit blijft 5 jaar geldig. De grootste veranderingen ten opzichte van de huidige richtlijn voor Code95 zijn:

- Een opleidingsdag van 7 uur mag binnen de nieuwe richtlijn opgeknipt worden in twee halve opeenvolgende opleidingsdagen.
- Als er gebruik gemaakt wordt van e-learning moet dit worden aangeboden door een erkend opleidingsinstituut. De maximale lengte van e-learning is 12 uur.
- Per nascholingsperiode (5 jaar) moet er minstens een training worden gevolgd met een verkeersveiligheidsthema.
- De keuze van de onderwerpen voor nascholing moet passen bij de specifieke dagelijkse werkzaamheden van het door de bestuurder uitgevoerde vervoer en de ontwikkelingen op het gebied van geldende regelgeving en technologie.
- De onderwerpen van een opleiding moeten zoveel mogelijk toegespitst zijn op de individuele behoeften van de chauffeur.
- De nieuwe richtlijn vermeldt dat er diverse onderwerpen aan bod moeten komen in de

35 uur nascholing. Een herhalingsopleiding is wel toegestaan als blijkt dat de chauffeur een specifieke update nodig heeft.

Het Europese Parlement wil een elektronisch systeem opzetten waarmee eenvoudig in heel Europa snel kan worden gecheckt of een chauffeur de juiste opleiding en nascholing heeft gevolgd. Dit systeem kan ook worden gebruikt bij handhavingsinstanties. Iedere lidstaat van de Europese Unie moet binnen twee jaar de nieuwe regels implementeren in nationale regelingen.

FSO houdt de ontwikkelingen rond de nieuwe regelgeving nauwlettend in de gaten en houdt bedrijven en medewerkers op de hoogte en past haar subsidie- en scholingsprogramma erop aan.

Ontwikkelingen herziening vrijstelling Code 95

Voor chauffeurs geboren voor 1 juli 1955 en die al een vrijstelling hebben van Code95 is nog steeds onduidelijk of de verleende vrijstelling in stand kan worden gehouden.

Er zijn door de Europese Commissie kanttekeningen geplaatst bij de vrijstelling die Nederland heeft verleend op Code95.

De Nederlandse regering heeft nog niet officieel gereageerd. De minister zal hierover naar verwachting nog voor het zomerreces een besluit nemen en dit in een brief aan de Kamer en Europese Commissie communiceren.

”

Wilt u op de hoogte blijven van de actuele ontwikkelingen, meld u dan aan voor onze digitale nieuwsbrief via: www.stichtingfso.nl





”

“Er kan nu al ingeschreven worden voor een aantal opleidingen “Gastvrijheid” in het najaar van 2018 en het voorjaar van 2019! “

Vanaf komend najaar biedt Stichting FSO een uitgebreid programma van code 95 opleidingen voor touringcarchauffeurs aan.

CODE 95 OPLEIDINGEN VOOR TOURING-CARCHAUFFEURS

Deze kwaliteitsopleidingen zijn ook nog eens scherp geprijsd! Ten opzichte van vorig jaar is het programma uitgebreid en wordt ook voorzien in de mogelijkheid om praktijkopleidingen te volgen. Op de website www.stichtingfso.nl/opleidingen kan worden ingeschreven voor de daarop vermelde code 95 opleidingen. Heeft u als bedrijf belangstelling voor een van deze opleidingen en wilt u deze bij u op locatie laten verzorgen, neem dan contact op per mail: aeno@stichtingfso.nl of per telefoon 0345 478 471.

Heeft u zelf geen geschikte trainingslocatie dan kan Stichting FSO dat voor u regelen. Om ook bedrijven met een klein aantal chauffeurs en/of individuele chauffeurs die tijdelijk geen werkgever hebben te kunnen laten

deelnemen, vraagt FSO aan een organiserend bedrijf om enkele plaatsen vrij te laten voor deze categorie belangstellenden.

Op het programma staan:

1. **BHV/EHBO**
theorieopleiding
2. **Digitale tachograaf**
theorieopleiding
3. **Gastheerschap**
theorieopleiding
4. **Gehandicapten vervoer**
theorieopleiding
5. **Duurzame inzetbaarheid**
theorieopleiding
6. **Baantraining**
theorieopleiding
7. **Het nieuwe rijden (W01)**
praktijkopleiding
8. **Behavior Based Safety (W02)**
praktijkopleiding

Voor de precieze inhoud en de prijzen van de opleidingen kunt u terecht op de website:

www.stichtingfso.nl/opleidingen

Er kan nu al ingeschreven worden voor een aantal opleidingen “Gastvrijheid” in het najaar van 2018 en het voorjaar van 2019!

Heeft u belangstelling voor een van de andere aangeboden opleidingen of staat er voor u geen geschikte datum bij, neem dan contact met ons op. FSO kijkt dan of er maatwerk mogelijk is.



NIEUWE EUROPESE REGELS?

Op 30 mei heeft de Transportcommissie van het Europees Parlement een besluit genomen over de manier waarop de wetgeving voor het vervoer over de weg moet worden aangepast.

Dit is het voorlopige resultaat:

Detacheringsrichtlijn

- Voor bus en tour een totale uitsluiting van de detacheringsrichtlijn en cabotage.

Met andere woorden: buitenlandse bedrijven mogen hier onbeperkt werk uitvoeren, maar ze hoeven hun chauffeurs niet het Nederlandse cao loon te betalen.

- De verschillende meldingsverplichtingen voor het minimum loon in diverse landen worden gelijk getrokken. De Europese Commissie gaat een standaard meldingsformulier maken.

Arbeids- en rusttijden

De referteperiode zal verlengd worden van 2 naar 4 weken.

Dit kan tot gevolg hebben dat het werk als volgt ingedeeld kan gaan worden:

6 dagen werken - 24 uur rust - 6 dagen werken - 24 uur rust - 6 dagen werken - 87 uur rust. De 87 uur zijn dan opgebouwd uit 45 uur rust en daaraan toegevoegd 21 uur compensatie van week 1 en 21 uur compensatie van week 2. Deze 21 uur worden nu verrekend met de dagen in de 2 weken waarin je de maximum diensttijd niet haalt. Deze mogelijkheid komt te vervallen.

- Tweemaal per week mag de diensttijd verlengd worden van 15 uur naar 16 uur. Deze 16 uur dient dan wel opgevolgd te worden door 9 uur rust. Het betreft hier een voorgestelde uitbreiding van de diensttijd, niet van de rijtijd.
- Indien de 13 uur diensttijd opgehoogd moet worden naar 14 uur is het nu zo dat er dan een periode van 3 uur aaneengesloten niet gereden mag worden. Dit gaat veranderen in 1x 1 uur en 1 x 2 uur niet rijden.

- De 3 kwartier verplichte pauze mag opgedeeld gaan worden in 3 x 1 kwartier.
- De 12 dagen regeling met 1 groep die nu alleen voor het buitenland geldt, gaat ook voor het binnenland gelden.
Het probleem hier is dat het niet te controleren is of het daadwerkelijk om 1 groep gaat.
- Verplichting om rij- en rustgevens te registreren tot 56 dagen terug. De huidige termijn is 28 dagen.

Hoe nu verder?

De voorgestelde nieuwe regels zijn nog niet definitief. De Transportraad, dit zijn alle Ministers van de 27 EU-lidstaten, moet er nog over beslissen en wellicht over onderhandelen. Een ander scenario is ook nog mogelijk als besloten wordt dat het hele Europese Parlement de behandeling van de voorstellen op zich neemt. Dit laatste staat bekend als een trialoog.

Wilt u op de hoogte blijven van de actuele ontwikkelingen schrijf u dan in voor de nieuwsbrief op www.stichtingfso.nl.



Vanaf nu hebben ook chauffeurs die (tijdelijk) geen werk hebben recht op subsidie voor Code 95!

OOK FSO SUBSIDIE VOOR CHAUFFEURS DIE TIJDELIJK GEEN WERK HEBBEN

Naast bedrijven kunnen ook individuele chauffeurs die (tijdelijk) geen werkgever hebben, maar toch hun Code95

scholing op peil willen houden, zich inschrijven voor deze Code 95 opleiding. Heeft u als individuele chauffeur be-

langstelling stuurt u dan een berichtje naar aeno@stichtingfso.nl of neem telefonisch contact op: 0345 478 487.





”

“Jeroen begon sneller te ademen, te zweten en zat hij met bevende handen achter het stuur van zijn touringcar.”

Op het fatale moment reed zij met haar fiets in een voor Jeroen 'dode hoek' en had hij haar helemaal niet opgemerkt.

BETROKKEN BIJ EEN VERKEERSONGEVAL, EN DAN?

Zowel als beroepschauffeur maar ook als mens hoop je uit de grond van je hart dat het jou nooit zal overkomen: betrokken raken bij een ernstig verkeersongeval. Toch vinden er dagelijks ongevallen plaats waarbij ernstige gewonden en dodelijke slachtoffers te betreuren zijn. De tijd staat dan stil en je wereld op zijn kop.

Betrokkenheid bij een dergelijk ongeval overkwam ook touringcarchauffeur Jeroen*.

Hij raakte betrokken bij een ernstig verkeersongeval met dodelijke afloop. Niet alleen voor de nabestaanden was het ongeval een groot drama, ook bij Jeroen heeft het diepe sporen nagelaten. Na het ongeval moest Jeroen al snel zijn werkzaamheden hervatten. Tel-

kens beleefde hij weer het moment waarop hij het slachtoffer, een meisje van 15 jaar, overreed. Op zulke momenten begon Jeroen sneller te ademen, te zweten en zat hij met bevende handen achter het stuur van zijn touringcar. Niet verwonderlijk overigens, het slachtoffer was immers op slag dood. Op het fatale moment reed zij met haar fiets in een voor Jeroen 'dode hoek' en had hij haar helemaal niet opgemerkt. Nadat de politie was gearriveerd werd hij formeel als verdachte aangehouden en zijn rijbewijs ingevorderd. Vanaf dat moment was echt alles een warboel en allerlei negatieve gedachten en vragen schooten door zijn hoofd. “Waar kan ik terecht voor hulp? Hoe zal mijn werkgever reageren? Wie moet mijn werk overnemen?” Niet alleen voor slachtoffers maar

ook voor veroorzakers van ernstige verkeersongevallen betekent het meemaken van een dergelijk verkeersongeval een enorme schok. Het is een traumatische ervaring die altijd in iemands herinnering zal blijven. Veel beroepschauffeurs zeggen na zo'n ingrijpende gebeurtenis vrijwel altijd: “Ik stop met dit vak, ik ben hier altijd al bang voor geweest”.

FSO heeft afspraken gemaakt met RaNed, onder gunstige voorwaarden hulp te kunnen aanbieden. Via stichting FSO kunnen touringcarbedrijven bij calamiteiten '24/7' een beroep doen op de hulp van RaNed. RaNed trauma- en herstelbegeleiding is een landelijk werkende hulpverleningsinstantie en is gespecialiseerd in begeleiding van beroepsmatige verkeersdeelnemers. Met een team van verkeer-

en ongeval deskundigen verlenen zij professionele bijstand na ernstige incidenten en voeren mede re-integratie begeleidingstrajecten uit. Heeft u vragen of wenst u direct hulp, neemt u dan gerust contact met RaNed op!

RaNed Verkeersbegeleidingen 24/7 Chauffeurshulp

Algemene vraag: 0252 533 044

SPOED: +31 6 54 360 660

www.raned.nl / info@raned.nl

** Op verzoek van betrokkene is de naam 'Jeroen' om privacy redenen gefingeerd.*



WAT IS ER VERANDERD? IN DE PENSIOEN-REGLING VANAF 1 JANUARI 2018?

Op 1 januari wijzigde de pensioenregeling van Pensioenfonds Vervoer. Hieronder zetten we de belangrijkste veranderingen op een rij.

Je hebt nu één pensioen dat is berekend alsof het ingaat op je 68e. Het pensioen dat je bij Pensioenfonds Vervoer vanaf 1 januari 2018 opbouwt, heeft een richtleeftijd van 68 jaar. Laat je het pensioen eerder ingaan (wat gewoon kan), dan zal het lager zijn dan het bedrag dat je op je Uniform Pensioenoverzicht ziet staan. Het pensioen dat je al hebt opgebouwd (behalve het prepensioen), is omgerekend naar pensioen met de richtleeftijd van 68 jaar.

Let op: richtleeftijd is geen AOW-leeftijd

De richtleeftijd staat los van de AOW-leeftijd. De AOW-leeftijd kruipt langzaam omhoog naar 67 jaar en 3 maanden. Mogelijk stijgt de AOW-leeftijd in de toekomst nog verder.

Prepensioen wordt ook omgerekend, tenzij je dat niet wilt

Misschien heb je prepensioen opgebouwd. Het prepensioen is nog niet omgerekend naar 68 jaar. Het

prepensioen gaat in het personenvervoer standaard in op je 62e en keert uit tot je 65 jaar wordt. Omdat dit niet meer aansluit bij de rest van het pensioen, is ervoor gekozen ook het prepensioen in 2018 om te zetten in een 'gewoon' pensioen met de richtleeftijd 68 jaar, tenzij je bezwaar maakt. Het wordt dus een pensioen dat je levenslang ontvangt vanaf het moment dat je het in laat gaan, in plaats van tijdelijk.

Wat betekent dit voor jou?

Allereerst: je raakt geen pensioen kwijt door het omrekenen. En ten tweede: je kunt nog steeds zelf kiezen wanneer je je pensioen laat ingaan. Omdat veel mensen hun pensioen tegelijk in willen laten gaan met hun AOW, stuurt het pensioenfonds je 6 maanden voordat je voor het eerst AOW ontvangt een bericht. Zo weet je dat je je pensioen al zou kunnen aanvragen. Je pensioen nog eerder laten ingaan dan op je AOW-leeftijd kan ook. Als je dat wilt, moet je zelf het formulier 'Vervroegd pensioen aanvragen' downloaden van de website (www.pfvervoer.nl) en opsturen naar het pensioenfonds. Dit voorjaar krijg je van Pensioenfonds Vervoer een overzicht van je

pensioen (en eventueel prepensioen) vóór en na het omrekenen. Wil je niet dat jouw prepensioen wordt omgerekend? In de brief die je in het voorjaar krijgt lees je hoe je bezwaar maakt tegen de omrekening. Als je bezwaar maakt, wordt jouw prepensioen niet omgerekend.



”

Ga naar pfvervoer.nl/68 voor meer informatie!

Meer weten over de veranderingen in de pensioenregeling?

Ga naar de speciale website:
pfvervoer.nl/68

Hier vind je handige rekenvoorbeelden en het antwoord op veel gestelde vragen.





FSO ARBEIDS- MOBILITEIT PROJECT



Europese Unie
Europees Sociaal Fonds

Dit project wordt mede mogelijk gemaakt met subsidie uit het Europees Sociaal Fonds, bekend onder nr: 2016 EUSF 20164

FSO druk bezig met een project gericht op intersectorale samenwerking.

INTERSECTORALE MOBILITEIT

Er komt op de arbeidsmarkt steeds meer nadruk te liggen op werkzekerheid in plaats van baanzekerheid. Daarbij hoort een werknemer die steeds beter in staat is zelf de regie te nemen over de loopbaan en die zich kan aanpassen aan nieuwe situaties. Werknemers die bereid zijn om steeds nieuwe vaardigheden te leren en kennis op te doen, dragen bij aan een cultuur van blijvend leren op de werkvloer.

Een betere arbeidsmobiliteit van werknemers leidt tot een bredere inzetbaarheid en bevordert dat medewerkers langer, productiever en gezonder aan het werk blijven in sectoren waar de vraag naar 'werk' groot is.

Dit geldt ook voor de sector, bedrijven, medewerkers in de touringcarsector. Arbeidsmarktproblemen kunnen niet alleen opgelost worden binnen de sector zelf.

Regio Rotterdam

In de regio Rotterdam heeft FSO op 3 juni een instroom event georganiseerd. Mogelijk wordt deze aanpak later dit jaar ook in andere regio's gebruikt.

Regio Oost

In de regio Oost is er een samenwerking tussen twee touringcarbedrijven en werknemersorganisatie FNV. De samenwerking is gericht op het bieden van perspectief aan werknemers en werkgevers. FNV spant zich in om werknemers van buiten de sector die ofwel in hun huidige werk 'bedreigd' zijn, dan wel toe zijn aan iets anders, op een goede manier te informeren over werken in de touringcarsector. Geïnteresseerden worden bij de twee touringcarbedrijven aangemeld voor een kennismaking. We zoeken hiermee naar creatieve oplossingen voor korte of langere termijn die we bij succes ook in de rest van de sector kunnen uitrollen.

Het is van belang om met werkgevers en werknemers te zoeken naar nieuwe wegen om de arbeidsmarkt van de sector goed te laten werken.

Daarom is FSO druk bezig met een project gericht op intersectorale samenwerking.

Denk aan samenwerking met de volgende sectoren: **uitvaartbranche, beveiliging, taxi, stads- en streekvervoer, cruiseschepen/vrachtschepen en gastvrijheidssector.**

”

Wil je ook meepraten?
Dat kan door je in te
schrijven op het online
plannersplatform:
planners.stichtingfso.nl.



Europese Unie
Europees Sociaal Fonds

Dit project wordt mede mogelijk gemaakt
met subsidie uit het Europees Sociaal
Fonds, bekend onder nr: 2016 EUSF 20164

De vitaliteit binnen de sector krijgt in de bijeenkomst vooral vorm door het probleem van de vergrijzing onder de chauffeurs.

ERGONOMISCH PLANNEN

FSO heeft een best-practice platform ergonomisch plannen in het leven geroepen. Hierin worden planners uitgenodigd om praktijkdilemma's en planningsproblemen te bespreken. Het is de bedoeling om binnen de kaders van de deelnemende bedrijven samen te zoeken naar oplossingen die bijdragen aan het optimaliseren van de planning en medewerkers meer grip te geven op hun werk-privé balans. Daarnaast dient het platform als een verbindend netwerk voor planners. Het project bestaat uit twee onderdelen, fysieke bijeenkomsten voor planners en een online plannersplatform.

Korte schets van de vorige planners-bijeenkomst bij FSO in Culemborg:
De vitaliteit binnen de sector krijgt in

de bijeenkomst vooral vorm door het probleem van de vergrijzing onder de chauffeurs. Iedereen merkt dat er een personeelstekort is, zeker in het hoogseizoen. Daarnaast is er behoefte aan meer kennis over wat onregelmatig werken doet met de gezondheid van mensen en hoe dit effect zoveel mogelijk kan worden voorkomen. De lage voorspelbaarheid van de werktijden is een terugkerend thema. De klantaanvragen komen steeds later binnen, waardoor het moeilijk is de werktijden verder van te voren bekend te maken. Mogelijk kan hier in de toekomst een verbetering in worden aangebracht. Binnen de groep worden de nut en noodzaak gevoeld om samenwerking binnen de sector te bevorderen. Tegelijkertijd ligt deze samenwerking

gevoelig gezien de concurrentie. Een online platform kan bijdragen aan het laagdrempelig opzoeken van elkaar, daar is iedereen het over eens.

Zodat lege ritten zoveel mogelijk voorkomen kunnen worden. Elkaar kennen sterkt het vertrouwen in de toekomst meer met elkaar samen te werken.

De volgende keer gaan we verder in op deze thema's en stippen we nog een aantal belangrijke punten aan in de sector, zoals de ATB. Meepraten?

Wil je deelnemen aan een plannersbijeenkomst meld je dan aan per email (e.heuves@syntro.nl)

Gebruik van de RI&E van FSO bespaart bedrijven tijd én geld!

IS UW BRANCHE RI&E NOG UP-TO-DATE?

Waarom heeft FSO een branche RI&E-instrument?

Ieder bedrijf is verplicht een Risico-Inventarisatie en –Evaluatie (RI&E) uit te voeren. Een RI&E vormt als het ware het fundament van hun arbobeleid. Pas als bedrijven weten waar de risico's liggen, kunnen ze de juiste maatregelen nemen. Veel bedrijven vinden het uitvoeren van een RI&E niet gemakkelijk. Daarom heeft FSO een branche

RI&E ontwikkeld. Het instrument is afgestemd op de veelvoorkomende risico's in een branche. Als bedrijven dit instrument gebruiken weten ze dat er geen risico's over het hoofd gezien worden en niet lastig gevallen worden met vragen over onderwerpen die niet relevant zijn. Dit maakt het opstellen van een RI&E nét even makkelijker. De RI&E van FSO is een erkend instrument. Hierdoor krijgen bedrijven

met maximaal 25 werknemers die het erkende RI&E-instrument gebruiken, toetsingsvrijstelling voor hun ingevulde RI&E. Dit scheelt tijd. En geld!

**Meer informatie op:
[www.stichtingfso.nl/
arbeidsomstandigheden/rie](http://www.stichtingfso.nl/arbeidsomstandigheden/rie)**





208589.98349

663112.98900

656738.7631

990261.98651

544272.985541



Europese Unie
Europees Sociaal Fonds

Dit project wordt mede mogelijk gemaakt met subsidie uit het Europees Sociaal Fonds, bekend onder nr: 2016 EUSF 20164

In de touringcarbranche is het hoogseizoen (april – oktober) een periode waarin een groot deel van de chauffeurs die dagtochten rijden of meerdaagse ritten gedurende langere tijd relatief veel uren werken en vaak op onregelmatige uren van het etmaal het werk aanvangen, uitvoeren en beëindigen.

VITALER HET HOOGSEIZOEN DOOR!

In opdracht van FSO voert het Coronel Instituut voor Arbeid en Gezondheid (gespecialiseerde afdeling van het AMC Amsterdam) een onderzoek uit naar de vitaliteit van touringcarchauffeurs in het hoogseizoen. Naarmate deze periode voortschrijdt, kan de vermoeidheid toenemen en de vitaliteit afnemen.

Naast een mogelijke afname in vitaliteit komt een regelmatig en gezond eetpatroon, en de werk-herstel-rustbalans onder druk te staan. De partners in de touringcarbranche willen in het kader van de 'ESF subsidie Duurzame Inzetbaarheid in Regio's en Sectoren' onderzoeken of het mogelijk is om touringcarchauffeurs zelfhulp interventies aan te bieden gedurende het hoogseizoen. Het doel is om de vitaliteit tijdens deze piekperiode te verbeteren of in ieder geval te behouden.

De zelfhulpinterventies steken in op drie gebieden die relevant zijn om duurzaam inzetbaar te blijven als touringcarchauffeur:

1. **Persoonlijke inspanning-herstel-rust balans;**
2. **Voedings- en drankinname;**
3. **Lichamelijke vitaliteit.**

Deze interventie is aangepast naar de mogelijkheden die touringcarchauffeurs hebben om aan deze drie gebieden te kunnen werken. Een gecontroleerd onderzoek met een voor- tussen- en nameting wordt uitgevoerd, waarbij 1 groep chauffeurs de zelfhulpinterventies krijgt aangeboden (de interventiegroep) en 1 groep chauffeurs niet (de controle- of schaduwgroep). Hierdoor wordt de volgende vraag beantwoord: Is het mogelijk om door middel van zelfhulpinterventies gericht op bij het werk passende

werk-rustverhouding, voedingsgewoonten en lichamelijke activiteit de mate van vitaliteit minimaal te onderhouden gedurende het hoogseizoen van een touringcarchauffeur ten opzichte van de controlegroep? Daarbij wordt de effectiviteit van de verschillende tips onderzocht, om zo tot een hulpmiddel te komen dat chauffeurs kan helpen hun vitaliteit te behouden tijdens het hoogseizoen.

Het onderzoek is inmiddels van gestart en de voormeting en de indeling van de chauffeurs in een groep met en een groep zonder zelfhulpinterventies is gemaakt. In het hoogseizoen vinden nog twee metingen plaats. Als alle gegevens verzameld zijn vindt er een statistische analyse plaats waarna de resultaten van het onderzoek bekend worden gemaakt aan de touringcarbranche.



HOE ZIT HET MET...

DE CHAUFFEURSREGISTRATIE & WIE KRIJGT DE REKENING?

De laatste tijd wordt door werkgevers aan Stichting FSO en het Cao-partijensecretariaat geregeld de vraag voorgelegd in hoeverre het nog verplicht is om de chauffeursregistratie van artikel 48 van de Cao Besloten Busvervoer bij te houden, nu er - zo wordt de vraag veelal onderbouwd - geen Cao-controle meer plaatsvindt.

Het antwoord op deze vraag is eenvoudig. Die verplichting bestaat nog steeds, de afspraak is immers in de Cao vastgelegd en deze is bovendien algemeen verbindend verklaard.

Nog een opmerking in dit verband. Uit de huidige chauffeursregistraties bij Stichting FSO komt het beeld naar voren dat de beoogde omzetting van mup-arbeidsovereenkomsten naar parttime overeenkomsten, zoals afgesproken in de Cao Besloten Busvervoer (zie hiervoor artikel 8 lid 5), nog onvoldoende heeft plaatsgevonden. Heeft u uw mup-overeenkomsten nog niet omgezet naar een parttime overeenkomst of deze omzetting nog niet geregistreerd, dan dringen wij aan op passende

actie. Voor advies verwijzen wij u naar uw werkgeversorganisatie.

Kosten voor het rijbewijs, de geneeskundige verklaring en de bestuurderskaart

Wat is er in de Cao Besloten Busvervoer afgesproken over de vergoeding van de kosten van **A** het rijbewijs, **B** de geneeskundige verklaring en **C** de bestuurderskaart? Dit zijn veel gestelde vragen. Hoe zit het nu precies?

A De Cao kent geen verplichting voor de werkgever om het rijbewijs of de verlenging daarvan te vergoeden.

B De kosten van de vijfjaarlijkse geneeskundige verklaring (en die van alle andere door de werkgever nodig geachte medische keuringen) zijn voor rekening van de werkgever (*artikel 47 van de Cao*).

C De kosten van aanschaf en verlenging van de bestuurderskaart komen voor rekening van de werkgever. Bij het beëindigen van de arbeidsovereenkomst op eigen verzoek van de werknemer dient de werknemer de geldende waar-

de van de bestuurderskaart terug te betalen aan de werkgever.

Een eventuele nieuwe werkgever van deze werknemer dient vervolgens de nog geldende waarde van de kaart aan de werknemer te vergoeden (*artikel 43 lid 4 van de Cao*).

”

Mocht uw bedrijf niet meer over de voor de chauffeursmeldingen benodigde inloggegevens beschikken, neem dan contact op met Stichting FSO, bij voorkeur via info@stichtingfso.nl.



DIGITALE NIEUWSBRIEF VAN FSO!



Interessant voor iedereen die werkt in de touringcarbranche!

Op de hoogte blijven van de projecten van FSO? Meld u aan voor de digitale nieuwsbrief op:

www.stichtingfso.nl

HET TEAM VAN STICHTING FSO



Na een reorganisatie in 2017, waarbij de cao-nalevingsactiviteiten werden gestaakt, richt Stichting FSO haar aandacht in 2018 met name op de onderwerpen instroom nieuwe chauffeurs, opleidingen en arbeidsomstandigheden. Op bovenstaande foto ziet u de huidige medewerkers afgebeeld.

Van links naar rechts:

- 1 **Henk van Gelderen**
directeur
- 2 **Olaf Weterings**
secretaris
- 3 **Annemarie Ebbendorf**
beleidsmedewerker

COLOFON

Uitgever van de FSOKRANT
Stichting FSO

Redactie
Olaf Weterings
Annemarie Ebbendorf

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

Meld u aan voor onze
digitale nieuwsbrief op
www.stichtingfso.nl

”

Stichting FSO
T 0345 478 471
www.stichtingfso.nl
info@stichtingfso.nl



Arbeidsvoorwaarden voor
het Beslten Busvervoer