

# Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Chauffeur goederenvervoer

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Ruud van der Aa  
Etienne van Nuland  
Thijs Viertelhauzen

Rotterdam, 8 januari 2009



ECORYS Nederland BV

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00

F 010 453 07 68

E [asb@ecorys.com](mailto:asb@ecorys.com)

W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Arbeid & Sociaal Beleid

T 010 453 88 05

F 010 453 88 34



# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>7</b>
<b>2 Methodologie</b>	<b>9</b>
2.1 Inleiding	9
2.2 Analyse kader	9
2.3 Aanpak	10
<b>3 Analyse trends en innovaties</b>	<b>11</b>
3.1 Inleiding	11
3.2 Wet- en regelgeving	11
3.3 Arbeidsmarkt	12
3.4 Technologie	13
3.5 Bedrijfsorganisatorisch	13
3.6 Internationale ontwikkelingen	14
<b>4 Gevolgen voor het BCP</b>	<b>15</b>
4.1 Inleiding	15
4.2 Wet- en regelgeving	15
4.3 Arbeidsmarkt	16
4.4 Technologie	16
4.5 Bedrijfsorganisatorisch	16
4.6 Internationale ontwikkelingen	17
<b>5 Advies over BCP</b>	<b>19</b>
5.1 Inleiding	19
5.2 Advies	19
<b>Bijlage 1 Lijst van geraadpleegde bronnen en personen</b>	<b>21</b>
<b>Bijlage 2 Overzicht van geïnventariseerde trends en innovaties</b>	<b>23</b>



# 1 Inleiding

## *Aanleiding*

Een beroepscompetentieprofiel (BCP) is nooit af. De sectoren transport en logistiek zijn voortdurend in beweging. Daarnaast zijn ook de inzichten over het ontwikkelen van competenties - zowel in het onderwijs als in de beroepspraktijk - geen statisch gegeven. Dit leidt ertoe dat de BCP's die voor de sectoren transport en logistiek zijn opgesteld van tijd tot tijd serieus tegen het licht gehouden moeten worden en waar nodig dienen te worden aangepast aan de nieuwe actualiteit. Aanpassingsvermogen is een belangrijke kernwaarde van de BCP's. Immers, een van de belangrijke uitgangspunten bij de ontwikkeling van de BCP's is geweest dat deze – naast transparant en duurzaam – flexibel dienen te zijn, dat wil zeggen dat nieuwe ontwikkelingen in de beroepsuitoefening snel in het competentieprofiel en vervolgens in het kwalificatiedossier kunnen worden verwerkt.

## *Actualiteitsanalyse*

Een BCP is een beschrijving van de beroepspraktijk van een vakvolwassen beroepsbeoefenaar. Een actuele, duidelijke, gedragen BCP is belangrijk voor de sector, voor VTL en voor de onderwijsinstellingen. Het BCP is een uitgangspunt voor de ontwikkeling van het kwalificatiedossier dat op haar beurt de basis vormt voor het curriculum van de opleiding. Een BCP is dan ook een dynamisch document. Onder invloed van allerlei factoren verandert de beroepspraktijk en daarmee mogelijk ook het competentieprofiel.

Om de sociale partners adequaat te kunnen adviseren over het vernieuwen van het BCP van de chauffeur goederenvervoer is een actualiteitsanalyse uitgevoerd. In het volgende hoofdstuk is de aanpak van deze analyse beschreven. Hoofdstuk 3 bestaat uit een analyse van de geïnventariseerde ontwikkelingen die zich de laatste jaren in het beroep hebben voorgedaan. In het vierde hoofdstuk komen de gevolgen van de gevonden trends en innovaties op het BCP aan bod. Dit mondt uit in een advies in hoofdstuk 5. Tenslotte is er een bijlage met een overzicht van geraadpleegde bronnen en een overzicht waarin alle geïnventariseerde trends en innovaties uitgebreid zijn beschreven.



## 2 Methodologie

### 2.1 Inleiding

Voor het BCP van de chauffeur goederenvervoer is een actualiteitsanalyse uitgevoerd. De methodiek waarmee deze analyse is uitgevoerd en de criteria die de basis ervoor vormen, worden in dit hoofdstuk uiteengezet.

### 2.2 Analyse kader

Om te bepalen of actualisatie van het BCP voor de chauffeur goederenvervoer nodig is en zo ja, op welke onderdelen, zijn twee stappen gevolgd. Ten eerste is op systematische wijze nagegaan welke voor het beroep relevante trends en innovaties zich hebben voorgedaan sinds het vaststellen van het huidige BCP. De trends en innovaties zijn in kaart gebracht aan de hand van vijf thema's, te weten: wet- en regelgeving, arbeidsmarkt, technologie, bedrijfsorganisatorische en internationale ontwikkelingen.

Nadat trends en innovaties zijn geïnventariseerd, heeft de beoordeling van de gevolgen van iedere trend of innovatie op het beroepscompetentieprofiel plaatsgevonden. Bij de beoordeling is gelet op representativiteit en relevantie.

Bij representativiteit gaat het erom te bepalen in welke mate de geconstateerde ontwikkeling zich in het beroep of in de sector voordoet. Een trend of innovatie kan namelijk ingrijpende gevolgen hebben voor een beroep. Wanneer de innovatie zich beperkt tot een klein aantal bedrijven, dan is voorzichtigheid met aanpassing van het BCP op zijn plaats. Ook is het van belang om mee te wegen of een ontwikkeling betrekking heeft op de gehele beroepsgroep of slechts op een deel ervan. Representativiteit is in dit geval niet in statistische zin onderzocht, maar in meer kwalitatieve zin meegenomen.

Bij relevantie gaat het erom te bepalen of op basis van de geconstateerde trend of innovatie een inhoudelijk noodzaak is om het BCP aan te passen. Een nieuwe wet of technologie bijvoorbeeld kan voor een hele beroepsgroep tot een verandering in de manier van werken leiden, maar desondanks geen wezenlijke invloed op het beroep of BCP hebben. In een ander geval leidt een trend of innovatie misschien tot een verschuiving in het relatieve belang van een bepaalde beroepscompetentie, maar blijft de omschrijving ervan accuraat. Het BCP blijkt in zo'n geval robuust en duurzaam genoeg om de invloed van een nieuwe trend of innovatie op het beroep te kunnen absorberen.

De criteria relevantie en representativiteit dienen zodoende als een kritische filter op de gesignaleerde trends en innovaties en de consequenties daarvan op de BCP's. De

gehanteerde aanpak is consistent aan het Protocol beroepscompetentieprofielonderzoek van Colo.

## 2.3 Aanpak

De inventarisering van trends en innovaties heeft plaatsgevonden op basis van desk research. De desk research van onder meer arbeidsmarktonderzoeken, vakbladen, wetteksten en websites is aangevuld met expertinterviews. De interviews met stakeholders uit de sector hadden een tweeledig doel. Naast het aanvullen van hiaten in reeds op basis van bestaande bronnen geïnventariseerde trends en innovaties, waren de interviews vooral bedoeld om de eventuele gevolgen van trends en innovaties voor het BCP te beoordelen. De stakeholders zijn steeds gevraagd te reflecteren op de in kaart gebrachte trends en innovaties voor wat betreft de herkenbaarheid en volledigheid ervan, waarna in het interview is nagegaan in hoeverre een BCP verandering behoeft om te beantwoorden aan de gesignaleerde trends en innovaties.

Om de inventarisatie en beoordeling van trends en innovaties af te sluiten, is een discussiebijeenkomst met stakeholders uit de sector en/of kenniswerkers van VTL georganiseerd. De bijeenkomst had als doel de relevantie van trends en innovaties te toetsen en te valideren. Door de visie van de sectordeskundigen, de kenniswerkers en de visie van ECORYS met elkaar te combineren ontstaat een intersubjectieve beoordeling van de benodigde actualisering van het BCP.

## 3 Analyse trends en innovaties

### 3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft en analyseert de geïnventariseerde trends en innovaties. Per thema worden de trends en innovaties en hun relatie tot het beroep beschreven. Daarnaast komt ook de representativiteit in dit hoofdstuk aan bod. De analyse van de gevolgen per trend en innovatie op het BCP vindt plaats in het volgende hoofdstuk.

### 3.2 Wet- en regelgeving

Op het vlak van wet- en regelgeving zijn er vier ontwikkelingen gevonden. Het gaat om twee wijzigingen in de wetgeving die reeds hun intrede hebben gedaan en twee op handen zijnde veranderingen.

#### *Digitale tachograaf*

De invoering van de digitale tachograaf is sinds 1 mei 2006 een feit. Vanaf die datum dienen alle nieuwe bussen en vrachtwagens met een digitale tachograaf zijn uitgerust. De representativiteit van deze ontwikkeling is hoog. Na verloop van tijd worden steeds meer vrachtwagens die na deze datum zijn geproduceerd in bedrijf genomen, zodat behalve degenen die tot hun pensioen op een oudere vrachtwagen blijven rijden alle chauffeurs met de nieuwe wetgeving te maken krijgen.

#### *Richtlijn vakbekwaamheid*

Vanaf 8 september 2009 geldt de Europese Richtlijn vakbekwaamheid voor alle vrachtautochauffeurs. De richtlijn bestaat uit een basiskwalificatie die relevant is voor de aankomende beroepsbeoefenaar, maar niet zozeer voor reeds gediplomeerde chauffeurs. Deze basiskwalificatie vervangt het huidige chauffeursdiploma en geldt voor alle voertuigen waarvoor rijbewijs C of D vereist zijn. Het huidige chauffeursdiploma is alleen vereist voor het besturen van voertuigen vanaf 7,5 ton, terwijl de Richtlijn vakbekwaamheid van toepassing is op bestuurders van voertuigen met een gewicht van 3,5 ton en hoger.

Het tweede onderdeel van de Richtlijn is de verplichte nascholing. Vanaf 10 september 2008 zijn buschauffeurs verplicht iedere vijf jaar minimaal 35 uur nascholing te volgen. Voor vrachtautochauffeurs gaat deze verplichting in per 10 september 2009. Er is afgesproken dat alle bezitters van het huidige Nederlandse chauffeursdiploma in hun eerste periode van verplichte nascholing geen vijf, maar zeven jaar de tijd krijgen om aan de nascholing te voldoen. Met de invoering van de Richtlijn verdwijnt het papieren chauffeursdiploma voor beroepschauffeurs. In plaats hiervan komt er een code

vakbekwaamheid op het rijbewijs. De representativiteit van de ontwikkeling is hoog. Alle houders van een rijbewijs D, afgegeven vóór 10 september 2008 en rijbewijs C, afgegeven vóór 10 september 2009, zijn vrijgesteld van het behalen van de basis-kwalificatie vakbekwaamheid. Zij hoeven vanaf die data nog géén geldige code vakbekwaamheid op het rijbewijs te hebben. Alle toekomstige chauffeurs krijgen met de basiskwalificatie te maken. Verder krijgen vanaf 10 september 2009 alle beroepsmatige chauffeur te maken met de verplichting tot het volgen van nascholing. De representativiteit van de Richtlijn neemt hierdoor toe met de tijd.

#### *Wijziging Wet Goederenvervoer over de Weg*

De belangrijkste wijzigingen in de bestaande wetgeving zijn:

- Schrappen van de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer.
- Schrappen van de aparte vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer.
- Schrappen van de verplichte gegevensverstrekking.
- Verlaging van de eisen voor de financiële draagkracht tot het Europese minimum van € 9.000 voor de eerste vrachtauto en € 5.000 voor iedere volgende vrachtauto.
- Invoering van de integriteitsverklaring goederenvervoer en het afschaffen van het strafpuntenstelsel.
- Introductie van de strafrechtelijke mede-aansprakelijkheid van de opdrachtgever voor overbelading.

Het wetsvoorstel is op 28 oktober 2008 door de Eerste Kamer als hamerstuk afgedaan en treedt vermoedelijk per 1 januari 2009 in werking. De representativiteit van de wetwijziging is hoog. De wet geldt namelijk voor het gehele goederenvervoer over de weg en daarmee voor alle chauffeurs goederenvervoer. De wijziging heeft slechts een kleine invloed op werknemers en is meer van belang voor werkgevers.

#### *Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiel personeel*

Eén van de belangrijkste veranderingen in de nieuwe Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiel personeel (2002/15/EG) is het vervallen van de standaard- en overlegnormen. De oude wet gaf de standaardnormen, maar bij CAO konden ruimere normen worden afgesproken, de zogenaamde overlegnormen. In de nieuwe wet bestaat alleen nog de standaardnorm, die gelijk of ruimer is dan de overlegnorm uit de oude wet. Deze is dus niet langer gebonden aan overeenstemming met een vakbond of medezeggenschapsorgaan. Artikel vier van de richtlijn bepaalt dat de maximale wekelijkse arbeidstijd gemiddeld over vier maanden de 48 uur per week niet mag overschrijden. De wetwijziging kent een hoge mate van representativiteit, aangezien de wet betrekking heeft op de hele beroepsgroep.

### 3.3 Arbeidsmarkt

#### *Instroom van buitenlandse chauffeurs*

Eenvoudig A naar B vervoer over de weg wordt vaker door buitenlandse chauffeurs of via buitenlandse (vestigingen van) bedrijven uitgevoerd of per trein of schip gedaan. Voor de Nederlandse chauffeur houdt dit in dat gemiddeld genomen het niveau van het werk stijgt. Werk dat tijdgebonden is en waar de betrouwbaarheid en stiptheid van de chauffeur van belang is, blijft bij de Nederlandse chauffeur. De representativiteit van de trend is laag. De ontwikkeling is met name van invloed op internationaal chauffeurs die relatief

eenvoudig A naar B vervoer doen, maar niet van belang voor de rest van de beroepsgroep.

#### *Mentaliteitsverandering*

Een tweede trend op de arbeidsmarkt is dat jongere chauffeurs een andere mentaliteit hebben dan oudere chauffeurs. Jongere chauffeurs willen niet meer zulke lange werkweken maken als gebruikelijk was voor de beroepsgroep. De representativiteit van de trend is hoog. De trend geldt voor (een deel van de) jonge chauffeurs goederenvervoer. Over de tijd neemt het aandeel chauffeurs met een andere mentaliteit ten opzichte van de hele beroepsgroep toe.

### 3.4 Technologie

#### *Toenemend gebruik van communicatiemiddelen*

Communicatiemiddelen zijn in toenemende mate geïntegreerd in de vrachtauto. Het gaat hier om een trend die al langer zichtbaar is, maar zich de laatste jaren sterk heeft gemanifesteerd. De chauffeur goederenvervoer maakt steeds meer gebruik van moderne communicatiemiddelen als een boordcomputer, satellietnavigatie etcetera. De chauffeur moet deze hulpmiddelen kunnen bedienen, maar hoeft deze niet door en door te kennen. Kaartlezen bijvoorbeeld blijft een belangrijke competentie als terugvaloptie wanneer het navigatiesysteem het laat afweten. De representativiteit van deze trend is hoog.

#### *Technische innovaties die het werk makkelijker maken*

Het betreft hier een breed scala van technologische innovaties, bijvoorbeeld op het gebied van het vastzetten van lading, een steeds modernere motor met hoger vermogen, EBS (Electronically controlled Brake System) en Adaptive Cruise Control. Het gaat om innovaties die zich langzaam op de markt ontwikkelen en al langer spelen dan de laatste vijf jaar. Door deze ontwikkelingen is er een verandering van ambachtelijke kennis met betrekking tot voertuigcontrole en kennis van techniek naar meer nadruk op gedisciplineerd rijden, vooruitdenken en communiceren. Ook de representativiteit van deze trend is hoog, aangezien vrijwel alle chauffeurs hiermee te maken hebben in de dagelijkse uitvoering van hun beroep.

### 3.5 Bedrijfsorganisatorisch

#### *Toenemend aantal éénpitters en groei van grote bedrijven*

Grote contracten worden tegenwoordig doorgaans via tenderprocedures aanbesteed. Alleen grote bedrijven zijn in staat om deze opdrachten binnen te halen. Kleine werkgevers werken hooguit als onderaannemer mee in de uitvoering van grote contracten. De trend van een toenemend aantal éénpitters en groei van grote bedrijven hangt hiermee samen. Een chauffeur goederenvervoer in een groot bedrijf heeft doorgaans meer te maken met werkprocedures. Chauffeurs in een klein bedrijf hebben vaker een eigen vrachtauto, terwijl deze koppeling in grote bedrijven minder vaak voorkomt. De trend is daardoor niet zozeer van invloed op de chauffeur, maar kent wel een hoge mate van representativiteit.

#### *Toenemend belang van werkprocedures*

Met name voor grote bedrijven geldt een trend dat in toenemende mate werkprocedures gehanteerd worden. Deze trend houdt ook verband met een toenemende mate van certificering in de sector. Aangezien een groot deel van de beroepsgroep bij grote bedrijven werkzaam is, is de representativiteit van de ontwikkeling hoog.

#### *Toenemend belang van accuraat leveren*

De klant wil tegenwoordig exact weten wanneer een bepaalde order geleverd wordt. De levering van een order gaat niet zozeer vaker met haast gepaard, maar de ontvanger moet in toenemende mate het logistiek proces op de ontvangst van goederen aanpassen en daarom weten wanneer een levering precies plaatsvindt. Ook geldt bij het leveren in steden dat in toenemende mate venstertijden gelden. Het is vrachtauto's dan alleen binnen gezette tijden toegestaan om in het centrum van steden te laden en lossen. De trend is voor een groot aandeel chauffeurs van belang en daarom in hoge mate representatief.

### 3.6 Internationale ontwikkelingen

#### *Afzetmarkt dichterbij huis*

Door toegenomen concurrentie op de Europese markt met andere vervoerders en een toename in intermodaal vervoer (per trein en per schip) neemt de gemiddelde afstand waarover Nederlandse bedrijven aan internationaal transport doen, af. Voor chauffeurs betekent dit dat ze gemiddeld genomen minder lang van huis zijn. De representativiteit van de trend is laag, de trend geldt alleen voor een deel van de internationaal chauffeurs.

## 4 Gevolgen voor het BCP

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen per thema de gevolgen van trends en innovaties voor het BCP aan de orde. De afweging of een geconstateerde trend of innovatie een aanpassing van het BCP rechtvaardigt, kortweg geduid als de relevantie, wordt eveneens in dit hoofdstuk beschreven.

### 4.2 Wet- en regelgeving

In het vorige hoofdstuk is voor de vier geïnventariseerde ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving gesteld dat de representativiteit ervan hoog is. De relevantie van de vier veranderingen in wet en regelgeving is echter in alle vier de gevallen laag.

Voor de invoering van de digitale tachograaf geldt dat het om een ontwikkeling gaat die voor de chauffeur goederenvervoer relevant is. Voor chauffeurs die ermee te maken krijgen, betekent het namelijk een verandering in de manier van werken bij het overschakelen naar een digitale tachograaf. De verandering is echter geen noodzaak tot het aanpassen van het BCP. Het beroep van chauffeur goederenvervoer zoals beschreven in de kerntaken en beroepscompetenties van het BCP verandert namelijk niet door de wijziging. Deze ontwikkeling op het gebied van wet- en regelgeving heeft zodoende geen gevolg voor het BCP.

De invoering van de Richtlijn vakbekwaamheid is voor de Nederlandse beroepsbeoefenaar slechts beperkt van invloed. Ten opzichte van de huidige situatie en het huidige chauffeursdiploma, zijn de wijzigingen gering. Er komt wat meer aandacht voor techniek en het examen wordt theoretischer en daardoor minder praktijkgericht. De Richtlijn is echter geen aanleiding tot wijziging van het BCP. Ook hier zal de ontwikkeling geen dusdanige invloed hebben op het beroep dat een aanpassing van het BCP is.

Ook de Wijziging Wet Goederenvervoer over de Weg heeft een lage relevantie voor het BCP. De veranderende verantwoordelijkheid voor de maximale belading is relevant voor de chauffeur goederenvervoer. Deze verandering in verantwoordelijkheid heeft geen invloed op het beroep als zodanig. De beschrijving van kerntaken 1 en 2, het vervoeren van lading en het laden en lossen, volstaat ook na de wijziging in de wet, zodat geen noodzaak bestaat om het BCP aan te passen.

De aangepaste Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiel personeel tenslotte heeft invloed op de rij- en rusttijden en de gemiddelde duur van de werkweek van de chauffeur goederenvervoer. Hoewel een chauffeur praktische kennis zou moeten hebben van geldende rij- en rusttijden en arbeidstijden, is het niet nodig dat een chauffeur de details erachter kent. Daarnaast is het toepassen van rij- en rusttijden in het huidige BCP beschreven in een van de beroepscompetenties.

### 4.3 Arbeidsmarkt

De twee trends op het gebied van de arbeidsmarkt, de instroom van buitenlandse chauffeurs en de mentaliteitsverandering onder jonge chauffeurs zijn geen van beide van invloed op het BCP. De eerstgenoemde trend zorgt gemiddeld genomen voor stijging in het niveau van het werk doordat eenvoudig A naar B vervoer vaker door buitenlandse chauffeurs of per trein of schip wordt uitgevoerd. Het huidige BCP omvat ook het meer complexe goederenvervoer, zodat geen noodzaak tot wijziging voortvloeit uit de trend. De mentaliteitsverandering onder jonge chauffeurs heeft geen invloed op de uitoefening van het beroep door jonge chauffeurs met andere mentaliteit ten aanzien van de gewenste duur van de werkweek en daarom geen inhoudelijk gevolg voor het BCP.

### 4.4 Technologie

Op het gebied van technologie zijn twee innovaties geïnventariseerd en beschreven in hoofdstuk drie. Het gaat om communicatiemiddelen die in toenemende mate zijn geïntegreerd in de vrachtauto en om een breed aantal technologische innovaties die allen het werk in de praktijk vergemakkelijken en een verandering van ambachtelijke kennis naar een grotere nadruk op gedisciplineerd rijden, vooruitdenken en communiceren teweeg hebben gebracht. Dit proces heeft zich over een wat langere periode voltrokken. Voor beide ontwikkelingen geldt dat de innovaties de dagelijkse werkzaamheden beïnvloeden, maar geen van allen een fundamentele invloed hebben op het beroep of BCP.

In de workshop is uitvoerig besproken of bijvoorbeeld een moderne vrachtauto met krachtige motor en voorzien van EBS, boordcomputer en navigatiesysteem, die behoorlijk verschilt in de manier waarop deze bestuurd moet worden ten opzichte van een vrachtauto die deze voorzieningen ontbeert, een andere beschrijving in het BCP vereist. De conclusie is dat het voor de beschrijving van het beroep in het BCP echter niet uitmaakt of een vrachtauto voorzien is van deze technologische innovaties of niet. Hoewel ze de manier van besturen, navigeren en communiceren beïnvloeden, zijn de innovaties niet van essentiële invloed op het beroep, de kerntaken of beroepscompetenties.

### 4.5 Bedrijfsorganisatorisch

Bedrijfsorganisatorisch zijn drie trends gevonden. Er is een groeiend aantal éénpitters en tegelijkertijd een groei van grote bedrijven, daarnaast stijgt het belang van

werkprocedures en neemt het belang van tijdig leveren van orders toe. De trends zijn niet dermate van invloed op de uitoefening van de functie van chauffeur goederenvervoer dat een wijziging in het BCP noodzakelijk is. Voor de chauffeur leidt het werken in een klein bedrijf niet tot een zodanige verbreding van het takenpakket dat deze het huidige BCP te buiten gaan. Voor de werkprocedures geldt dat zaken in werkprocedures worden vastgelegd, maar zonder dat dit van invloed is op het beroep of BCP. Het toenemend belang dat klanten aan het tijdig leveren van orders toekennen en het leveren binnen venstertijden in steden, kunnen van invloed zijn op de dagelijkse praktijk van een chauffeur. Het op tijd leveren van de lading krijgt in het huidige BCP voldoende aandacht, zodat de trends geen wijziging in het BCP tot gevolg hebben.

## 4.6 Internationale ontwikkelingen

De geconstateerde afname in gemiddelde afstand waarover goederen vervoerd worden en de toename van accuratesse in het leveren van orders door een toegenomen schaal en complexiteit van de logistieke keten van de klant, zijn de twee internationale ontwikkelingen die zijn geïnventariseerd. De kortere afstanden en daarmee gepaard gaande ontwikkeling dat chauffeurs gemiddeld genomen minder lang van huis zijn, heeft geen invloed op het beroep of het BCP.



## 5 Advies over BCP

### 5.1 Inleiding

Het beroepscompetentieprofiel beschrijft de beroepspraktijk van een vakvolwassen beroepsbeoefenaar. Het BCP is zo opgesteld dat het duurzaam, flexibel en transparant is. Enerzijds is het BCP robuust en bestand tegen beperkte veranderingen in de beroepspraktijk die over een periode van enkele jaren plaatsvinden. Anderzijds dient het BCP van tijd tot tijd tegen het licht te worden gehouden om ontwikkelingen in de sector en in de beroepsuitoefening waar nodig te kunnen doorvoeren in het profiel. Bij onderhoud aan het BCP kunnen ontwikkelingen in het beroep snel verwerkt worden. De vaste structuur van beroepscompetentieprofielen maakt ze onderling vergelijkbaar en daarmee ook transparant.

Voor het BCP van chauffeur goederenvervoer is een actualiteitsanalyse uitgevoerd om na te gaan of, en zo ja op welke punten, het nodig is om het profiel aan te passen als gevolg van ontwikkelingen in de sector en in het beroep. Hiertoe is desk research verricht, zijn interviews met stakeholders uit de sector gehouden en is ter validatie en beoordeling van de gevonden ontwikkelingen een workshop gehouden. In hoofdstuk drie zijn de gevonden trends en innovaties beschreven. Ook is bepaald in welke mate de trends en innovaties zich in de sector of het beroep voordoen. Het voorgaande hoofdstuk beschrijft de gevolgen voor het BCP. Deze beschrijving vormt de input voor het advies.

### 5.2 Advies

Hoofdstuk vier laat zien dat er allerlei trends en innovaties spelen die het beroep van chauffeur goederenvervoer raken. Veranderingen in wet- en regelgeving, bewegingen op de arbeidsmarkt, technologische innovaties, bedrijfsorganisatorische verschuivingen en internationale ontwikkelingen doen zich voor. De criteria relevantie en representativiteit zijn als kritische filter op de gesignaleerde trends en innovaties geplaatst. Uit het toepassen van dit filter blijkt dat een groot deel van de geconstateerde ontwikkelingen een hoge mate van representativiteit kennen. Veel van de trends en innovaties hebben betrekking op de gehele beroepsgroep of een groot deel ervan. Voor de relevantie ligt dit anders. De kritische beoordeling of de geïnventariseerde trends en innovaties leiden in geen enkel geval tot de conclusie dat er een inhoudelijke noodzaak tot het aanpassen van het BCP is.

Uit deze beoordeling volgt het advies om het beroepscompetentieprofiel inhoudelijk niet te wijzigen. De laatste vijf jaar hebben zich ontwikkelingen in de sector voorgedaan die tot kleine veranderingen in de manier van werken van de chauffeur goederenvervoer

hebben geleid. Deze veranderingen zijn evenwel niet van dusdanige invloed op het beroep, de kerntaken en competenties dat een wijziging van het BCP nodig is. Aan de hand van deze rapportage kan de bestaande beschrijving van trends en innovaties in het BCP worden herzien. Een aantal van de genoemde trends en innovaties in het huidige BCP zijn namelijk niet meer up-to-date.

# Bijlage 1 Lijst van geraadpleegde bronnen en personen

## *Geïnterviewde personen:*

de heer J. v. Rijn (VTL);  
mevrouw I. Stomp (TLN);  
de heer R. Gartner (VTL).

## *Geraadpleegde bronnen:*

<http://www.ivw.nl/onderwerpen/vrachtauto/digitale%5Ftachograaf/>;  
Rapport 'Arbeidsmarkt en scholing in het Beroepsgoederenvervoer over de weg',  
ECORYS, 2008;  
'Adviesnotitie Richtlijn Vakbekwaamheid 2003/59' gedownload van:  
<http://cbr3.imedia.nl/pdf/AdviesVBRdef.pdf>;  
[http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20082597\\_tcm195-223412.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20082597_tcm195-223412.pdf);  
<http://www.cbr.nl/10474.pp>; <http://www.cbr.nl/10540.pp>;  
<http://www.antwoordvoorbedrijven.nl/product/nieuwe-wet--en-regelgeving/venw/VenW--Wet-wegvervoer-goederen>;  
[http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/30896\\_wet\\_wegvervoer\\_goederen](http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/30896_wet_wegvervoer_goederen);  
[http://www.tln.nl/economie\\_en\\_belastingen.html?id=13681](http://www.tln.nl/economie_en_belastingen.html?id=13681);  
[http://www.tln.nl/media/PDF/Advies/Personeel\\_en\\_arbeid/artikel\\_atw\\_Pagina\\_26-27.pdf](http://www.tln.nl/media/PDF/Advies/Personeel_en_arbeid/artikel_atw_Pagina_26-27.pdf);  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:080:0035:0039:NL:PDF>;  
[http://www.volvo.com/trucks/indonesia-market/en-id/trucks/safety/preventing\\_accidents/EBS\\_efficient\\_brakes.htm](http://www.volvo.com/trucks/indonesia-market/en-id/trucks/safety/preventing_accidents/EBS_efficient_brakes.htm);  
[http://www.nieuwsbladtransport.nl/nieuws/id23999-Zware\\_tijden\\_voor\\_transport,\\_maar\\_ook\\_kansen.html](http://www.nieuwsbladtransport.nl/nieuws/id23999-Zware_tijden_voor_transport,_maar_ook_kansen.html);  
[http://www.logistiek.nl/nieuws/id6370-Logistieke\\_Top\\_\\_Schaalvergroting\\_is\\_trend.html](http://www.logistiek.nl/nieuws/id6370-Logistieke_Top__Schaalvergroting_is_trend.html).



# Bijlage 2 Overzicht van geïnventariseerde trends en innovaties

## Wet- en regelgeving

### Trend / innovatie

Invoering van de digitale tachograaf

#### *Representativiteit*

Hoog: na verloop van tijd krijgen vrijwel alle chauffeurs hiermee te maken (uitgezonderd degenen die tot hun pensioen op een oudere vrachtwagen blijven rijden)

#### *Omschrijving ontwikkeling*

Vanaf 1 mei 2006 moeten alle nieuwe bussen en vrachtwagens met een digitale tachograaf zijn uitgerust.

#### *Relevantie*

Laag: Relevant voor chauffeurs die in een vrachtauto rijden die na 1 mei 2006 in gebruik is genomen, maar niet direct op het beroep of BCP van invloed

#### *Gevolgen voor BCP*

Korte vermelding in het BCP is overwogen, maar niet noodzakelijk bevonden

#### *Bijbehorende kerntaak / -taken*

Kerntaak 1 (Vervoert lading)

#### *Beroepscompetentie*

2 (professioneel rijgedrag), 5 (uitvoeren van ritten), 10 (vervoersdocumenten afhandelen)

#### *Kernopgave(n)*

1 (Snelheid versus veiligheid en milieu)

#### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL); Mw. I. Stomp (TLN);

<http://www.ivw.nl/onderwerpen/vrachtauto/digitale%5Ftachograaf/>

## Wet- en regelgeving

### Trend / innovatie

Invoering van de Richtlijn vakbekwaamheid

#### *Representativiteit*

Hoog: Alle houders van een rijbewijs D, afgegeven vóór 10 september 2008 en rijbewijs C, afgegeven vóór 10 september 2009, zijn vrijgesteld van het behalen van de basiskwalificatie vakbekwaamheid. Zij hoeven vanaf die data nog géén geldige code vakbekwaamheid op het rijbewijs te hebben. Werken zij beroepsmatig als chauffeur, dan dienen zij wel nascholing te gaan volgen. Vrijwel alle toekomstige chauffeurs krijgen te maken met de richtlijn.

#### *Omschrijving ontwikkeling*

Vanaf 8 september 2009 geldt de Europese Richtlijn vakbekwaamheid voor alle vrachtautochauffeurs. De richtlijn bestaat uit een basiskwalificatie die relevant is voor de aankomende beroepsbeoefenaar, maar niet zozeer voor reeds gediplomeerde chauffeurs. Deze basiskwalificatie vervangt het huidige chauffeursdiploma en geldt voor alle voertuigen waarvoor rijbewijs C of D vereist zijn. Het chauffeursdiploma is alleen vereist voor het besturen van voertuigen vanaf 7,5 ton. Het tweede onderdeel van de richtlijn is de verplichte nascholing. Vanaf 10 september 2008 zijn buschauffeurs verplicht iedere vijf jaar minimaal 35 uur nascholing te volgen. Voor vrachtautochauffeurs gaat deze verplichting in per 10 september 2009. Er is afgesproken dat alle bezitters van het huidige Nederlandse chauffeursdiploma in hun eerste periode van verplichte nascholing geen vijf, maar zeven jaar de tijd krijgen om aan de nascholing te voldoen. Met de invoering van de Richtlijn verdwijnt het papieren chauffeursdiploma voor beroepschauffeurs. In plaats hiervan komt er een code vakbekwaamheid op het rijbewijs.

#### *Relevantie*

Laag. Voor Nederlandse chauffeurs is de richtlijn relatief weinig ingrijpend. Ten opzichte van de huidige situatie en het huidige chauffeursdiploma, zijn de wijzigingen gering. Er komt meer aandacht voor techniek en het examen wordt theoretischer en daardoor minder praktijkgericht. Richtlijn is geen aanleiding tot wijziging van het BCP.

#### *Gevolgen voor BCP*

Geen

#### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL); Mw. I. Stomp (TLN); 'Adviesnotitie Richtlijn Vakbekwaamheid 2003/59' gedownload van: <http://cbr3.imedia.nl/pdf/AdviesVBRdef.pdf>;  
[http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20082597\\_tcm195-223412.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20082597_tcm195-223412.pdf);  
<http://www.cbr.nl/10474.pp>; <http://www.cbr.nl/10540.pp>

## Wet- en regelgeving

### Trend / innovatie

Wijziging Wet Goederenvervoer over de Weg

#### *Representativiteit*

Hoog: Geldt voor het goederenvervoer over de weg en daarmee voor alle chauffeurs goederenvervoer. De wijziging heeft slechts een kleine invloed op werknemers en is meer van belang voor werkgevers.

#### *Omschrijving ontwikkeling*

De wijziging van de regelgeving bestaat uit:

- Schrappen van de inschrijvingsplicht van het eigen vervoer.
- Schrappen van de aparte vergunning voor het binnenlands beroepsvervoer.
- Schrappen van de verplichte gegevensverstrekking.
- Verlaging van de eisen voor de financiële draagkracht tot het Europese minimum van € 9000 voor de eerste vrachtauto en € 5000 voor iedere volgende vrachtauto.
- Invoering van de integriteitsverklaring goederenvervoer en het afschaffen van het strafpuntenstelsel.
- Introductie van de strafrechtelijke mede-aansprakelijkheid van de opdrachtgever voor overbelading.

Het wetsvoorstel is op 28 oktober 2008 door de Eerste Kamer als hamerstuk afgedaan en gaat vermoedelijk per 1 januari 2009 in werking.

#### *Relevantie*

Laag: alleen de veranderende verantwoordelijkheid voor maximale belading is relevant voor de chauffeur goederenvervoer.

#### *Gevolgen voor BCP*

Geen

#### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL); <http://www.antwoordvoorbedrijven.nl/product/nieuwe-wet--en-regelgeving/venw/VenW---Wet-wegvervoer-goederen>;  
[http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/30896\\_wet\\_wegvervoer\\_goederen](http://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/30896_wet_wegvervoer_goederen);  
[http://www.tln.nl/economie\\_en\\_belastingen.html?id=13681](http://www.tln.nl/economie_en_belastingen.html?id=13681)

## Wet- en regelgeving

### Trend / innovatie

Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiel personeel

#### *Representativiteit*

Hoog: alle chauffeurs goederenvervoer vallen onder de wet

#### *Omschrijving ontwikkeling*

Eén van de belangrijkste veranderingen in de nieuwe Arbeidstijdenrichtlijn voor mobiel personeel (2002/15/EG) is het vervallen van de standaard- en overlegnormen. De oude wet gaf de standaardnormen, maar bij CAO konden ruimere normen worden afgesproken, de zogenaamde overlegnormen. In de nieuwe wet bestaat alleen nog de standaardnorm, die gelijk of ruimer is dan de overlegnorm uit de oude wet. Deze is dus niet langer gebonden aan overeenstemming met een vakbond of medezeggenschapsorgaan. Artikel vier van de richtlijn bepaalt dat de maximale wekelijkse arbeidstijd gemiddeld over vier maanden de 48 uur per week niet mag overschrijden.

#### *Relevantie*

Laag: richtlijn is vermeldenswaardig naast vermelding van rij- en rusttijdenverordening

#### *Gevolgen voor BCP*

Korte vermelding in het BCP is overwogen, maar niet noodzakelijk bevonden

#### *Bijbehorende kerntaak / -taken*

Kerntaak 1 (Vervoert lading)

#### *Beroepscompetentie*

2 (professioneel rijgedrag), 5 (uitvoeren van ritten), 10 (vervoersdocumenten afhandelen)

#### *Kernopgave(n)*

1 (Snelheid versus veiligheid en milieu)

#### *Bron(nen)*

Mw. I. Stomp (TLN);

[http://www.tln.nl/media/PDF/Advies/Personeel\\_en\\_arbeid/artikel\\_atw\\_Pagina\\_26-27.pdf](http://www.tln.nl/media/PDF/Advies/Personeel_en_arbeid/artikel_atw_Pagina_26-27.pdf)

[http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:080:0035:0039:NL:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:080:0035:0039:NL:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:080:0035:0039:NL:PDF)

## Arbeidsmarkt

### Trend / innovatie

Instroom van buitenlandse chauffeurs

### *Representativiteit*

Laag: Met name van invloed op internationaal chauffeurs die relatief eenvoudig A naar B vervoer doen

### *Omschrijving ontwikkeling*

Eenvoudig A naar B vervoer over de weg wordt vaker door buitenlandse chauffeurs / buitenlandse (vestigingen van) bedrijven uitgevoerd of per trein of schip gedaan. Voor de Nederlandse chauffeur houdt dit in dat gemiddeld genomen het niveau van het werk / type vervoer stijgt. Werk dat tijdgebonden is en waar de betrouwbaarheid en stiptheid van de chauffeur van belang is, blijft bij de Nederlandse chauffeur.

### *Relevantie*

Laag: ook het complexere vervoer / werk wordt door het BCP gedekt.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen

### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL)

## Arbeidsmarkt

### Trend / innovatie

Mentaliteitsverandering

#### *Representativiteit*

Hoog: geldt voor (een deel van) jonge chauffeurs goederenvervoer. Over de tijd neemt hun aandeel t.o.v. de hele beroepsgroep toe.

#### *Omschrijving ontwikkeling*

Een trend op de arbeidsmarkt is dat jongere chauffeurs een andere mentaliteit hebben dan oudere chauffeurs. Jongere chauffeurs willen niet meer zulke lange werkweken maken als gebruikelijk was voor de beroepsgroep.

#### *Relevantie*

Laag: inhoudelijk heeft dit geen direct gevolg voor de inhoud van het beroep

#### *Gevolgen voor BCP*

Geen

#### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL)

## Technologie

### Trend / innovatie

Toenemend gebruik van communicatiemiddelen / ICT

#### *Representativiteit*

Hoog

#### *Omschrijving ontwikkeling*

Communicatiemiddelen zijn in toenemende mate geïntegreerd in de vrachtauto. De chauffeur goederenvervoer maakt steeds meer gebruik van moderne communicatiemiddelen als een boordcomputer, satellietnavigatie etc. Chauffeur goederenvervoer moet deze hulpmiddelen kunnen bedienen, maar hoeft deze niet door en door te kennen. Kaartlezen blijft een belangrijke competentie als terugvaloptie wanneer het navigatiesysteem het laat afweten.

#### *Relevantie*

Laag: het gaat om een trend die al langer speelt

#### *Gevolgen voor BCP*

Geen

#### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL)

## Technologie

### Trend / innovatie

Technische innovaties die het werk makkelijker maken.

#### *Representativiteit*

Hoog

#### *Omschrijving ontwikkeling*

Het betreft bijvoorbeeld technologische innovaties op het gebied van het vastzetten van lading, een steeds modernere motor met hoger vermogen, EBS (Electronically controlled Brake System, wat meer omvat dan ABS alleen) en Adaptive Cruise Control. Het gaat om innovaties die zich langzaam op de markt ontwikkelen en al langer spelen dan de laatste vijf jaar. Door deze ontwikkelingen is er een verandering van ambachtelijke kennis met betrekking tot voertuigcontrole en kennis van techniek naar meer nadruk op gedisciplineerd rijden, vooruitdenken en communiceren.

#### *Relevantie*

Laag: niet direct op beroep van invloed, mede doordat het hier om langlopende trends gaat. De ontwikkelingen beïnvloeden de manier van werken, maar niet het beroep of BCP.

#### *Gevolgen voor BCP*

Geen

#### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL); [http://www.volvo.com/trucks/indonesia-market/en-id/trucks/safety/preventing\\_accidents/EBS\\_efficient\\_brakes.htm](http://www.volvo.com/trucks/indonesia-market/en-id/trucks/safety/preventing_accidents/EBS_efficient_brakes.htm)

## Bedrijfsorganisatorisch

### Trend / innovatie

Toenemend aantal éénpitters en groei van grote bedrijven

### *Representativiteit*

Hoog

### *Omschrijving ontwikkeling*

Grote contracten worden via tenderprocedures aanbesteed. Alleen grote bedrijven zijn in staat om deze opdrachten binnen te halen. Een chauffeur goederenvervoer in een groot bedrijf heeft doorgaans meer te maken met werkprocedures. Chauffeurs in een klein bedrijf hebben vaker een eigen vrachtauto, terwijl deze koppeling in grote bedrijven minder vaak voorkomt.

### *Relevantie*

Laag: niet direct op beroep van invloed.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen

### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL); [http://www.nieuwsbladtransport.nl/nieuws/id23999-Zware\\_tijden\\_voor\\_transport,\\_maar\\_ook\\_kansen.html](http://www.nieuwsbladtransport.nl/nieuws/id23999-Zware_tijden_voor_transport,_maar_ook_kansen.html)

## Bedrijfsorganisatorisch

### Trend / innovatie

Toenemend belang van werkprocedures

### *Representativiteit*

Hoog: geldt voor chauffeurs goederenvervoer die werkzaam zijn in grote bedrijven

### *Omschrijving ontwikkeling*

Grote bedrijven hanteren in toenemende mate werkprocedures / handboeken, ook in verband met certificering.

### *Relevantie*

Laag: niet direct op beroep van invloed.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen

### *Bijbehorende kerntaak / -taken*

### *Beroepscompetentie*

9 (verantwoordelijk handelen), 10 (afhandelen van vervoersdocumenten)

### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL)

## Bedrijfsorganisatorisch

### Trend / innovatie

Accurate levering / venstertijden

### *Representativiteit*

Hoog: van belang voor grote groep chauffeurs

### *Omschrijving ontwikkeling*

Klant wil exact weten wanneer iets geleverd wordt. Levering gaat niet zozeer vaker met haast gepaard, maar ontvanger moet logistiek proces op ontvangst goederen aanpassen en daarom weten wanneer een levering precies plaatsvindt. Ook geldt bij het leveren in steden dat in toenemende mate venstertijden gelden.

### *Relevantie*

Laag: het gaat om een trend die al langer speelt

### *Gevolgen voor BCP*

Geen

### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL)

## Internationale ontwikkelingen

### Trend / innovatie

Afzetmarkt dichterbij huis

### *Representativiteit*

Laag: Met name van invloed op internationaal chauffeurs

### *Omschrijving ontwikkeling*

Door toegenomen concurrentie op de Europese markt met andere vervoerders en een toename in intermodaal vervoer (trein, schip) neemt de gemiddelde afstand waarover Nederlandse bedrijven aan internationaal transport doen, af. Voor chauffeurs betekent dit dat ze gemiddeld genomen minder lang van huis zijn.

### *Relevantie*

Laag: niet direct op beroep van invloed.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen

### *Bron(nen)*

Dhr. J. v. Rijn (VTL); [http://www.logistiek.nl/nieuws/id6370-Logistieke\\_Top\\_\\_Schaalvergroting\\_is\\_trend.html](http://www.logistiek.nl/nieuws/id6370-Logistieke_Top__Schaalvergroting_is_trend.html)