

# Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Taxichauffeur

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Ruud van der Aa  
Etienne van Nuland  
Thijs Viertelhausen

Rotterdam, 27 maart 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 Bedrijfsorganisatorisch	16
<b>5 Advies over BCP</b>	<b>17</b>
5.1 Inleiding	17
5.2 Advies	17
<b>Bijlage 1 Lijst van geraadpleegde bronnen en personen</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage 2 Overzicht van geïnventariseerde trends en innovaties</b>	<b>21</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 taxichauffeur 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. Ten slotte 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 taxichauffeur 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 taxichauffeur 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 inhoudelijke 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 drie wijzigingen in de wetgeving die reeds hun intrede hebben gedaan en een op handen zijnde verandering.

#### *Invoering Boordcomputer Taxi*

De Boordcomputer Taxi moet ervoor zorgen dat een aantal aspecten op het gebied van taxivervoer wordt verbeterd. Een aantal verbeterpunten zijn relevant voor de taxi-chauffeur, andere punten zijn meer relevant voor de taxiondernemer, de klant of de branche als geheel. De boordcomputer wordt verplicht voor al het taxivervoer in Nederland, ook het contractvervoer.

Een van de aspecten die door invoering van de boordcomputer zullen veranderen, is naleving. Handhavende instanties kunnen door middel van de Boordcomputer Taxi beter nagaan of iedereen zich aan de regels houdt. Ook kunnen inspecteurs van verschillende overheidsinstanties gemakkelijker gegevens van elkaar gebruiken, waardoor de controle efficiënter wordt. Deze betere en meer volledige controle moet leiden tot een verbetering van gelijkheid in concurrentievoorwaarden. Verder kunnen taxiondernemers betrouwbare informatie uit de boordcomputer halen voor hun bedrijfsadministratie. Dit leidt tot administratieve lastenverlichting voor ondernemers.

Automatische digitale registratie van ritgegevens en rij- en rusttijden zorgt ervoor dat de chauffeur na invoering niet langer zelf de rittenstaat en werkmap hoeft in te vullen. Omdat de naleving van de rij- en rusttijden beter in de gaten gehouden kan worden wordt meer inzicht verkregen in de mate waarin chauffeurs te lang achter het stuur zitten. Dit leidt tot meer inzicht in de veiligheid van het taxivervoer.

Ten slotte krijgt de klant voortaan een bon met daarop uitgebreide informatie over prijs en afstand. Hij kan dan precies zien waaruit het bedrag is opgebouwd. Tevens zal informatie over de onderneming op de bon getoond worden. Tot slot zal ook het

klachtennummer vermeld worden. De verbeterde transparantie voor de klant bij afrekening van de rit is niet zozeer van invloed op de chauffeur als wel op de klant en de branche als geheel.

De representativiteit van deze ontwikkeling is hoog, aangezien alle taxichauffeurs met de Boordcomputer Taxi te maken zullen krijgen.

#### *Nieuwe tariefstructuur*

Per 1 januari 2007 is een nieuwe tariefstructuur voor het straattaxivervoer ingevoerd. De nieuwe tarieven zijn op 1 februari 2008 in werking getreden. In de nieuwe structuur zijn maximumtarieven vastgesteld. De nieuwe structuur heeft als doel ritprijzen meer transparant en consistent te maken. De duur van een rit is binnen de nieuwe structuur niet van invloed op de ritprijs. Alle taxichauffeurs in het straattaxivervoer hebben met deze ontwikkeling te maken, wat de representativiteit van de ontwikkeling hoog maakt.

#### *Nieuwe regelgeving gordelgebruik*

Sinds 1 maart 2006 zijn de regels omtrent gordelgebruik en kinderbeveiligingssystemen aangepast in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Deze veranderingen hebben gevolgen voor het taxivervoer. Het betreft hier een verandering in de wet waarvan in principe alle taxichauffeurs weet van zouden moeten hebben. Voor chauffeurs in het contractvervoer van bijvoorbeeld leerlingen geldt dit natuurlijk in het bijzonder. De representativiteit van de ontwikkeling is hoog.

#### *Invoering 'Tijdelijke beleidsregel leerwerktraject taxi'*

Nieuwe chauffeurs kunnen gebruik maken van het leerwerktraject taxi. Hierbij kunnen deze chauffeurs reeds werkervaring opdoen in delen van het contractvervoer zonder in het bezit te zijn van het taxichauffeursdiploma. De maatregel is ingevoerd in december 2006. Het leerwerktraject heeft een maximale duur van vier maanden en deelname aan het traject is eenmalig. Doordat de regeling slechts relevant is voor nieuwkomers in het contractvervoer, is de representativiteit laag.

### 3.3 Arbeidsmarkt

Op de arbeidsmarkt van taxichauffeurs is slechts een trend geïdentificeerd, namelijk die van een toenemende krapte op de arbeidsmarkt voor chauffeurs in het contractvervoer.

#### *Toenemende krapte op de arbeidsmarkt in het contractvervoer*

“De taxibranche maakt sinds enkele jaren melding van personeelstekorten in het contractvervoer. Krapte op de arbeidsmarkt leidt ertoe dat sectoren waar de primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden het minst gunstig zijn (denk aan tijdelijke contracten, variabele uren en diensten en lage lonen), het eerste met personeelstekorten zullen kampen. Dit probleem hangt in hoofdzaak samen met de conjunctuur.”

Dit is een citaat van pagina 16 van het rapport *Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer*. Invoering van de chauffeurspas heeft de drempel om taxichauffeur verhoogd, bijvoorbeeld voor studenten die voordien als bijbaan als taxichauffeur werkten.

Door toegenomen prijsdruk bij het gunnen van contracten en beperkte looptijd van contracten lijkt het erop dat arbeidsvoorwaarden nadeliger zijn geworden. Dit maakt werken in het contractvervoer mogelijk minder interessant, zodat de instroom afneemt en krapte toeneemt. In delen van het contractvervoer heeft de taxichauffeur in de praktijk te maken met een groter aantal verantwoordelijkheden dan is vastgelegd. In het leerlingenvervoer kunnen leerlingen zich zodanig gedragen dat de chauffeur als ‘politieagent’ moet optreden of tijdens ziekenvervoer kan iemand onwel worden zodat de chauffeur genoodzaakt wordt om medicijnen toe te dienen tijdens het vervoer. Deze extra verantwoordelijkheden kunnen werken in het contractvervoer minder interessant maken, zodat verloop hoger wordt en het aanbod van chauffeurs daalt.

Gebrek aan voldoende aanbod heeft ook geleid tot meer werving via re-integratietrajecten met loonkostensubsidie. Deze loonkostensubsidie kan weer het negatieve bijeffect hebben dat ondernemers hun diensten onder de marktprijs aanbieden. De arbeidsmarktkrapte verschilt sterk van regio tot regio. In de randstad spelen krapte en verloop van personeel meer dan daarbuiten. De representativiteit van de trend is gering, aangezien het slechts regionaal speelt, samenhangt met de conjunctuur en enkel betrekking heeft op het contractvervoer.

#### *Neerwaardse prijsbeweging bij de contractvorming*

Opdrachtgevers van contractvervoer sturen op prijs en “de ervaring is dat vervoerders door de jaren heen bereid zijn gebleken om tegen een steeds lagere prijs in te tekenen” (pagina 19 rapport *Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer*). Dit zorgt voor druk op de loonruimte, wat weer leidt tot grotere krapte op de arbeidsmarkt.

### 3.4 Technologie

Er hebben zich nieuwe technologische trends of ontwikkelingen voorgedaan sinds het vaststellen van de huidige BCP in september 2003.

### 3.5 Bedrijfsorganisatorisch

#### *Opkomst van de huisartsenchauffeur*

Een relatief nieuwe ontwikkeling in de markt is het taxivervoer voor huisartsenposten door de zogenaamde huisartsenchauffeur. De huisartsenchauffeur heeft bij spoedgevallen de taak om zorgverleners veilig en snel te vervoeren, eventueel met gebruikmaking van optische- en geluidssignalen. Goede rijvaardigheid, voertuigbeheersing en verkeersinzicht zijn hierbij van belang. Van huisartsenchauffeurs worden ook specifieke assisterende en communicatieve vaardigheden verwacht. De arts moet zich volledig met patiëntenzorg bezig kunnen houden, terwijl de chauffeur voor de rest zorgt. Het assisteren van de arts bij het verrichten van medische handelingen, beheer van de materialen, sociale vaardigheden horen hierbij.

Sociaal Fonds Taxi houdt met ingang van januari 2009 een register bij van vakbekwame huisartsenchauffeurs die in het bezit zijn van geldige documenten van de volgende trainingen:

- CCV Algemene Rijvaardigheid Huisartsenchauffeur;
- CCV Bijzondere Rijvaardigheid Huisartsenchauffeur;
- Medisch Assisteren en Sociale Vaardigheden Huisartsenchauffeur;
- Reanimatie en AED;
- Eerste Hulpverlening (EHBO).

De representativiteit van deze trend is laag. Het aantal taxichauffeurs dat zich specialiseert tot huisartsenchauffeur is relatief klein.

*Toenemende mate van specialiatie van bedrijven in het straattaxivervoer enerzijds en het contractvervoer anderzijds*

Bedrijven zijn zich in toenemende mate gaan specialiseren op een van de twee deelmarkten binnen de taxibranche, te weten het straattaxivervoer en het contractvervoer. Voor taxichauffeurs houdt dit in dat afhankelijk van de deelmarkt waarin ze werken, een aantal kerntaken en beroepscompetenties in meer of juist in mindere mate van belang zijn voor de beroepsuitoefening. De ontwikkeling raakt een groot deel van de taxichauffeurs, zodat de representativiteit ervan hoog is.

### 3.6 Internationale ontwikkelingen

Er zijn geen internationale ontwikkelingen gesignaleerd die relevant zijn voor het beroep taxichauffeur of het BCP.

## 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 in twee gevallen hoog is en in twee gevallen laag. De relevantie van de vier veranderingen in wet- en regelgeving is echter in alle vier de gevallen laag.

Voor de invoering van de Boordcomputer Taxi geldt dat het om een ontwikkeling gaat die voor alle taxichauffeurs een kleine verandering teweeg brengt. Alle taxichauffeurs krijgen er op termijn mee te maken en zullen hun manier van werken licht aan moeten passen. Automatische registratie zorgt ervoor dat de chauffeur na invoering niet langer zelf de rittenstaat en werkmap hoeft in te vullen en gaat het om een lastenverlichting. De kerntaken en beroepscompetenties die in het BCP taxichauffeur staan beschreven, blijven ongemoeid door de ontwikkeling. Er zijn geen kerntaken of beroepscompetenties die na invoering van de Boordcomputer Taxi kunnen vervallen of gewijzigd zouden moeten worden en nieuwe kerntaken of beroepscompetenties zijn ook niet vereist. Deze ontwikkeling op het gebied van wet- en regelgeving heeft zodoende geen gevolg voor het BCP.

Voor de nieuwe tariefstructuur geldt ook dat het gaat om een ontwikkeling met hoge representativiteit. Alle taxichauffeurs in het straattaxivervoer hebben ermee te maken. Op het beroep of op het BCP heeft de nieuwe tariefstructuur geen invloed.

De relevantie van de nieuwe regelgeving voor gordelgebruik en het gebruik van kinderbeveiligingssystemen is laag. Kerntaak twee van het BCP geeft een algemene beschrijving van het gordelgebruik en gebruik van vastzetsystemen. De nieuwe wetgeving heeft daarom geen consequenties voor het huidige BCP.

Invoering van de beleidsregel leerwerktraject taxi verlaagt de drempel om taxichauffeur in het contractvervoer te worden. Op het beroep van taxichauffeur of op het BCP heeft de ontwikkeling geen effect.

### 4.3 Arbeidsmarkt

De twee trends op het gebied van de arbeidsmarkt, de toenemende krapte op de arbeidsmarkt in het contractvervoer en de neerwaardse prijsbeweging bij contractvorming zijn geen van beide van invloed op het BCP. De eerstgenoemde trend zorgt wellicht voor een toename in de gemiddelde werkdruk van chauffeurs, maar heeft geen invloed op de inhoud van het beroep. De toegenomen prijsdruk bij het tot stand komen van contracten in het contractvervoer heeft slechts een tweede orde effect op de taxichauffeur. In eerste instantie is de trend van invloed op taxiondernemers, wat tot verslechtering van arbeidsvoorwaarden van chauffeurs kan leiden. Op het beroep zelf heeft de trend echter geen effect.

### 4.4 Bedrijfsorganisatorisch

Er is een bedrijfsorganisatorische trend gevonden die te maken heeft met taak-specialisatie, namelijk de opkomst van de huisartsenchauffeur. De huisartsenchauffeur heeft specialistische taken die voortbouwen op het BCP taxichauffeur. Deze extra taken worden door middel van de aanvullende registratie van vakbekwame huisartsenchauffeurs vastgelegd. Deze aanvullende vakbekwaamheidseisen zijn niet relevant voor reguliere taxichauffeurs en voor de eisen is geen plaats in het huidige BCP voor allround taxichauffeurs. De ontwikkeling heeft derhalve geen gevolgen voor het BCP.

Een tweede bedrijfsorganisatorische trend is de toename in de mate waarin bedrijven zich toeleggen op een van de twee deelmarkten binnen de taxibranche. Bedrijven zijn zich meer gaan specialiseren op de markt voor straattaxivervoer enerzijds of op de markt voor contractvervoer anderzijds. De geconstateerde ontwikkeling overstijgt het niveau van de kerntaken en beroepscompetenties waaruit het BCP is opgebouwd. De trend leidt echter wel tot de vraag of het nodig is om het BCP op te splitsen in een afzonderlijk BCP voor taxichauffeurs die werkzaam zijn in een bedrijf dat zich toelegt op straattaxivervoer en een BCP voor chauffeurs die in het contractvervoer werkzaam zijn. In hoeverre een dergelijke verandering van het BCP gerechtvaardigd is, hangt mede af van de draagkracht hiervoor binnen de branche.

## 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 taxichauffeur 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 taxichauffeur raken. Veranderingen in wet- en regelgeving, bewegingen op de arbeidsmarkt en bedrijfsorganisatorische verschuivingen 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 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 beperkte veranderingen in de manier van werken van de taxichauffeur hebben geleid. Deze veranderingen zijn evenwel niet van dusdanige invloed op het beroep, de kerntaken

en competenties dat een inhoudelijke wijziging van het BCP noodzakelijk wordt geacht. De trend naar meer specialisatie op de deelmarkt voor straattaxivervoer of contractvervoer doet echter de vraag rijzen of het nodig is om het BCP voor taxichauffeurs op te splitsen in een BCP voor straattaxichauffeurs en een BCP voor chauffeurs werkzaam in het contractvervoer.

Ten slotte is het zo dat taxichauffeurs in zowel het straattaxivervoer als in het contractvervoer opereren in een sterk beweeglijke markt en beleidsveld. Recentelijk is de markt voor straattaxivervoer uitgebreid onderzocht door de 'Taskforce Taxi' en is ook het contractvervoer onder de loep genomen door een 'Ronde Tafel'. De komende jaren zullen hieruit beleidswijzigingen voortvloeien die van invloed kunnen zijn op het beroep van taxichauffeur en op het BCP.

# Bijlage 1 Lijst van geraadpleegde bronnen en personen

## *Geïnterviewde personen:*

de heer R. de Haan, *Sociaal Fonds Taxi*

## *Geraadpleegde bronnen:*

Bleker, A. den, *Leerlingenvervoer 2007*, Eindrapportage, Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Personenvervoer, Den Haag, 2008.

Poort, J. en J. Weda, *Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer*, Rapport van de Rondetafel Contractvervoer, onder voorzitterschap van prof. dr. Hugo B. Roos, SEO Economisch onderzoek in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en KNV Taxi, Amsterdam, 2008.

Poort, J. en J. Weda, *Toekomst voor de taxi*, Rapport van de Taskforce Toekomstvisie Taxi, onder voorzitterschap van prof. dr. Hugo B. Roos, SEO Economisch onderzoek in opdracht van KNV Taxi en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Amsterdam, 2008.

Staatscourant 28 december 2006, nr. 252 / pag. 85, gedownload via <http://www.taxiopleidingen.nl/taxi/downloads/leerwerktraject.pdf>

Verslag van een gesprek tussen dhr. de Haan van SFT en dhr. Woudenberg van KBB TenL (niet openbaar)

[http://www.ivw.nl/onderwerpen/taxi/boordcomputer\\_taxi](http://www.ivw.nl/onderwerpen/taxi/boordcomputer_taxi);  
<http://www.boordcomputertaxi.nl>;

<http://www.skkp.nl/>;  
<http://www.ivw.nl/actueel/nieuws/invoeringboordcomputertaxipernovember2009.aspx>

<http://www.sociaalfondstaxi.nl/index.php?id=690>.

[http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/invoering%20tariefstructuur\\_tcm195-174058.pdf](http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/invoering%20tariefstructuur_tcm195-174058.pdf);



## Bijlage 2 Overzicht van geïnventariseerde trends en innovaties

### Wet- en regelgeving

#### *Trend/innovatie*

Invoering boordcomputer taxi.

#### *Representativiteit*

Hoog: op termijn (binnen maximaal twee jaar na invoering, die nu voor november 2009 gepland staat) worden alle taxi's uitgerust met een boordcomputer, waardoor alle taxichauffeurs er in principe mee te maken krijgen.

#### *Omschrijving ontwikkeling*

De Boordcomputer Taxi moet ervoor zorgen dat een aantal aspecten op het gebied van taxivervoer wordt verbeterd, zoals:

- Verbeteren gelijke concurrentievoorwaarden  
Omdat op dit moment niet alles even goed en volledig gecontroleerd kan worden is er nu sprake van dat een aantal ondernemers het voor de rest van de markt bederft. Door betere en meer volledige controle zal dit minder het geval zijn.
- Vermindering van administratieve lasten voor de taxiondernemer  
De taxiondernemers kunnen uit de boordcomputer betrouwbare informatie halen voor hun bedrijfsadministratie en hoeven niet meer een uitgebreide papierwinkel bij te houden. Door gerichte inspectie zullen ondernemers die hebben aangetoond de administratie goed op orde te hebben minder met controles te maken krijgen.
- Verbrede en verbeterde controle  
Door de invoering van de boordcomputer kunnen de handhavende instanties beter nagaan of iedereen zich aan de regels houdt. Bovendien kunnen inspecteurs van verschillende overheidsinstanties gemakkelijker gegevens van elkaar gebruiken, waardoor de controle efficiënter wordt.
- Vergroot inzicht in de veiligheid van het taxivervoer  
Omdat de naleving van de rij- en rusttijden beter in de gaten gehouden kan worden wordt meer inzicht verkregen in de mate waarin chauffeurs te lang achter het stuur zitten. Dit leidt tot meer inzicht in de veiligheid van het taxivervoer.
- Verbeterde transparantie voor de klant bij afrekening van de rit  
De klant krijgt voortaan een bon met daarop uitgebreide informatie over prijs en afstand. Hij kan dan precies zien waaruit het bedrag is opgebouwd. Tevens zal informatie over de onderneming op de bon getoond worden. Tot slot zal ook het klachtennummer vermeld worden.

### *Relevantie*

Laag: niet direct op het BCP van invloed. De boordcomputer taxi zorgt voor digitale registratie van ritgegevens en rij-en rusttijden, zodat dit niet langer handmatig hoeft te gebeuren. Het apparaat is nog in ontwikkeling, maar moet juist administratieve verplichtingen vereenvoudigen. De bediening van de boordcomputer is dermate ongecompliceerd dat deze innovatie geen wijziging in het BCP vereist.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen

### *Bron(nen)*

[http://www.ivw.nl/onderwerpen/taxi/boordcomputer\\_taxi](http://www.ivw.nl/onderwerpen/taxi/boordcomputer_taxi);

<http://www.boordcomputertaxi.nl>; Dhr. R. de Haan, Sociaal Fonds Taxi;

<http://www.skkp.nl/>;

<http://www.ivw.nl/actueel/nieuws/invoeringboordcomputertaxipernovember2009.aspx>

## Wet- en regelgeving

### *Trend/innovatie*

Nieuwe tariefstructuur.

### *Representativiteit*

Hoog: van toepassing voor straattaxivervoer.

### *Omschrijving ontwikkeling*

Per 1 januari 2007 is een nieuwe tariefstructuur voor het straattaxivervoer ingevoerd. De nieuwe tarieven zijn op 1 februari 2008 in werking getreden. In de nieuwe structuur zijn maximumtarieven vastgesteld. De nieuwe structuur heeft als doel ritprijzen transparanter en consistentere te maken.

### *Relevantie*

Laag: niet op het BCP van invloed.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen.

### *Bron(nen)*

Poort, J. en J. Weda, *Toekomst voor de taxi*, Rapport van de Taskforce Toekomstvisie Taxi, onder voorzitterschap van prof. dr. Hugo B. Roos, SEO Economisch onderzoek in opdracht van KNV Taxi en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Amsterdam, 2008.

## Wet- en regelgeving

### *Trend/innovatie*

Nieuwe regelgeving gordelgebruik en kinderbeveiligingssystemen in Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens.

### *Representativiteit*

Laag: van invloed op een deel van het contractvervoer

### *Omschrijving ontwikkeling*

Sinds 1 maart 2006 zijn de regels omtrent gordelgebruik en kinderbeveiligingssystemen aangepast in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens. Deze veranderingen hebben gevolgen voor het taxivervoer.

### *Relevantie*

Laag: niet direct op het BCP van invloed.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen.

### *Bron(nen)*

Bleker, A. den, *Leerlingenvervoer 2007*, Eindrapportage, Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Personenvervoer, Den Haag, 2008.

## Wet- en regelgeving

### *Trend/innovatie*

Invoering 'Tijdelijke beleidsregel leer-werk-traject taxi' in december 2006.

### *Representativiteit*

Laag: alleen van belang voor aankomend chauffeurs die nog geen chauffeursdiploma hebben en contractvervoer gaan uitvoeren.

### *Omschrijving ontwikkeling*

Nieuwe chauffeurs kunnen gebruik maken van het leerwerktraject taxi. Hierbij kunnen deze chauffeurs reeds werkervaring opdoen in delen van het contractvervoer zonder in het bezit te zijn van het taxichauffeursdiploma. De maatregel is ingevoerd in december 2006. Het leerwerktraject heeft een maximale duur van vier maanden en deelname aan het traject is eenmalig.

### *Relevantie*

Laag: niet op het BCP van invloed.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen.

### *Bron(nen)*

*Staatscourant* 28 december 2006, nr. 252 / pag. 85, gedownload via <http://www.taxiopleidingen.nl/taxi/downloads/leerwerktraject.pdf>

## Arbeidsmarkt

### *Trend/innovatie*

Toenemende krapte op de arbeidsmarkt in het contractvervoer.

### *Representativiteit*

Hoog: Een tekort aan taxichauffeurs kan gevolgen hebben voor een grote groep chauffeurs (meer werkdruk, instroom van onvoldoende geschikt en gemotiveerd personeel) in het contractvervoer.

### *Omschrijving ontwikkeling*

“De taxibranche maakt sinds enkele jaren melding van personeelstekorten in het contractvervoer. Krapte op de arbeidsmarkt leidt ertoe dat sectoren waar de primaire en secundaire arbeidsvoorwaarden het minst gunstig zijn (denk aan tijdelijke contracten, variabele uren en diensten en lage lonen), het eerste met personeelstekorten zullen kampen. Dit probleem hangt in hoofdzaak samen met de conjunctuur.” Citaat van het rapport *Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer* (pagina 16). Invoering van de chauffeurspas heeft de drempel om taxichauffeur verhoogd, bijvoorbeeld voor studenten die voordien als bijbaan als taxichauffeur werkten. Door toegenomen prijsdruk bij het gunnen van contracten en beperkte looptijd van contracten lijkt het erop dat arbeidsvoorwaarden nadeliger zijn geworden. Dit maakt werken in het contractvervoer mogelijk minder interessant, zodat de instroom afneemt en krapte toeneemt. Gebrek aan voldoende aanbod heeft ook geleid tot meer werving via re-integratietrajecten met loonkosten-subsidie. Deze loonkostensubsidie kan weer het negatieve bijeffect hebben dat ondernemers hun diensten onder de marktprijs aanbieden. De arbeidsmarkt krapte verschilt sterk van regio tot regio. In de randstad spelen krapte en verloop van personeel meer dan daarbuiten.

### *Relevantie*

Laag: een krappere arbeidsmarkt heeft gevolgen voor ondernemers maar is niet direct van invloed op het BCP.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen.

### *Bron(nen)*

Poort, J. en J. Weda, *Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer*, Rapport van de Rondetafel Contractvervoer, onder voorzitterschap van prof. dr. Hugo B. Roos, SEO Economisch onderzoek in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en KNV Taxi, Amsterdam, 2008.

## Arbeidsmarkt

### *Trend/innovatie*

Toegenomen prijsdruk / neerwaardse prijsbeweging bij de contractvorming.

### *Representativiteit*

Hoog: betreft het contractvervoer.

### *Omschrijving ontwikkeling*

Opdrachtgevers van contractvervoer sturen op prijs en “de ervaring is dat vervoerders door de jaren heen bereid zijn gebleken om tegen een steeds lagere prijs in te tekenen.” (*Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer*, p. 19). Dit zorgt voor druk op de loonruimte, wat weer leidt tot grotere krapte op de arbeidsmarkt.

### *Relevantie*

Laag: niet op het BCP van invloed.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen.

### *Bron(nen)*

Poort, J. en J. Weda, *Handreikingen voor hoogwaardig contractvervoer*, Rapport van de Rondetafel Contractvervoer, onder voorzitterschap van prof. dr. Hugo B. Roos, SEO Economisch onderzoek in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en KNV Taxi, Amsterdam, 2008.

## Technologie

*Trend/innovatie*

Geen nieuwe trends

## Bedrijfsorganisatorisch

### *Trend/innovatie*

Opkomst van de huisartsenchauffeur.

### *Representativiteit*

Laag: dit betreft slechts een klein deel van de taxichauffeurs.

### *Omschrijving ontwikkeling*

Een relatief nieuwe ontwikkeling in de markt is het taxivervoer voor huisartsenposten door de zg. huisartsenchauffeur. De huisartsenchauffeur heeft bij spoedgevallen de taak om zorgverleners veilig en snel te vervoeren, eventueel met gebruikmaking van optische- en geluidssignalen. Goede rijvaardigheid, voertuigbeheersing en verkeersinzicht zijn hierbij van belang. Van huisartsenchauffeurs worden ook specifieke assisterende en communicatieve vaardigheden verwacht. De arts moet zich volledig met patiëntenzorg bezig kunnen houden, terwijl de chauffeur voor de rest zorgt. Het assisteren van de arts bij het verrichten van medische handelingen, beheer van de materialen, sociale vaardigheden horen hierbij.

Sociaal Fonds Taxi houdt met ingang van januari 2009 een register bij van vakbekwame huisartsenchauffeurs die in het bezit zijn van geldige documenten van de volgende trainingen:

- CCV Algemene Rijvaardigheid Huisartsenchauffeur;
- CCV Bijzondere Rijvaardigheid Huisartsenchauffeur;
- Medisch Assisteren en Sociale Vaardigheden Huisartsenchauffeur;
- Reanimatie en AED;
- Eerste Hulpverlening (EHBO).

### *Relevantie*

Laag: door de lage representativiteit (kleine groep huisartsenchauffeurs ten opzichte van het totaal aantal taxichauffeurs) en de specialistische aanvullende taken (o.m. medisch assisteren en spoedvervoer) is de relevantie van de ontwikkeling voor het BCP laag. De ontwikkeling bouwt voort op het BCP, door middel van de aanvullende registratie van vakbekwame huisartsenchauffeurs. Deze aanvullende vakbekwaamheidseisen zijn niet relevant voor reguliere taxichauffeurs, zodat de ontwikkeling geen aanpassing van het BCP vergt.

### *Gevolgen voor BCP*

Geen.

### *Bron(nen)*

<http://www.sociaalfondstaxi.nl/index.php?id=690>; Dhr. R. de Haan

## Bedrijfsorganisatorisch

### *Trend/innovatie*

Toenemende mate van specialiatie van bedrijven in het straattaxivervoer enerzijds en het contractvervoer anderzijds.

### *Representativiteit*

Hoog: dit betreft een groot deel van de taxichauffeurs.

### *Omschrijving ontwikkeling*

Bedrijven zijn zich in toenemende mate gaan specialiseren op een van de twee deelmarkten, straattaxivervoer en contractvervoer. Voor taxichauffeurs houdt dit in dat afhankelijk van de deelmarkt waarin ze werken, een aantal kerntaken en beroepscompetenties meer of juist minder belangrijk zijn voor de beroepsuitoefening.

### *Relevantie*

Bij relevantie gaat het erom te bepalen of er op basis van de geconstateerde trend of innovatie een inhoudelijk noodzaak is om de kerntaak, kernopgave of beroepscompetentie te wijzigen. De geconstateerde ontwikkeling overstijgt het niveau van de kerntaken en beroepscompetenties waaruit het BCP is opgebouwd. De trend leidt echter wel tot de vraag of het nodig is om het BCP op te splitsen in een afzonderlijk BCP voor taxichauffeurs die werkzaam zijn in een bedrijf dat zich toelegt op straattaxivervoer en een BCP voor chauffeurs die in het contractvervoer werkzaam zijn. In hoeverre een dergelijke verandering van het BCP gerechtvaardigd is, hangt mede af van de draagkracht hiervoor binnen de branche.

### *Gevolgen voor BCP*

Mogelijk gevolg van de ontwikkeling is het in tweeën delen van het BCP, zodat voor beide deelmarkten een afzonderlijke BCP ontstaat.

### *Bron(nen)*

Dhr. R. de Haan; Verslag van een gesprek tussen dhr. de Haan van SFT en dhr. Woudenberg van KBB TenL.

## Internationale ontwikkelingen

*Trend/innovatie*

Geen nieuwe trend.