

# Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Touringcarchauffeur/Reisleider

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Etienne van Nuland  
Karel Kans

Rotterdam, 21 september 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

# 1 Actualisatie BCP's

In opdracht van VTL heeft ECORYS voor 37 beroepscompetentieprofielen (bcp's) een actualiteitsanalyse uitgevoerd. Het gaat om 37 bcp's uit 8 verschillende branches. Voor 5 thema's is nagegaan of zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die een aanpassing van het bcp noodzakelijk maken. De thema's zijn:

- Wet- en regelgeving.
- Arbeidsmarkt.
- Technologie.
- Bedrijfsorganisatorische of bedrijfseconomische ontwikkelingen.
- Internationale ontwikkelingen.

## *Onderzoeksaanpak*

De actualiteitsanalyse is in twee stappen uitgevoerd:

- Desk research waarin openbare bronnen zijn geraadpleegd, zoals informatie van nationale en internationale sectororganisaties (werkgevers- en werknemersverenigingen), wet- en regelgeving en branchespecifieke arbeidsmarktonderzoek.
- Rondetafelbijeenkomsten waarin de uitkomsten van het desk research is voorgelegd aan experts en eventueel aan gevuld. Alle geïnventariseerde ontwikkelingen zijn getoetst op relevantie (is er inhoudelijk de noodzaak het bcp aan te passen) en op representativiteit (in hoeverre doet de gesignaleerde ontwikkeling zich in de gehele sector voor).

De rondetafelbijeenkomsten zijn begeleid door Etienne van Nuland en Karel Kans, die ook de desk research hebben uitgevoerd. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de voor deze sector benaderde partijen en de deelnemers.

Tabel 1.1 Overzicht rondetafelbijeenkomsten

Sector	BCP's	Benaderde partijen	Deelnemers
Wegvervoer en logistiek – Touringcar	Touringcarchauffeur/Reisleider	KNV, Ministerie V en W	Dhr. H. Visscher, STAOBB, onderwijscoördinator Mevr. S. Helmes – Van Asperen, VTL

Tabel 1.2 Overzicht van geïnventariseerde ontwikkelingen, de relevantie en representativiteit ervan en eventuele gevolgen voor het BCP per toetsingscriterium en go/ no go beslissing

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
Wet- en regelgeving	1. Rij- en rusttijdenregelgeving is veranderd. De rijtijd is teruggebracht van 16 naar maximaal 15 uur. Ook zijn de rusttijden wat veranderd met het in werking treden van richtlijn 561/2006. Deze richtlijn bepaalde dat alle bus- en vrachtwagenchauffeurs in de Europese Unie na zes opeenvolgende werkdagen 45 uur rust moeten opnemen. Deze bepaling is teruggedraaid, zodat chauffeurs opnieuw 12 opeenvolgende dagen mogen rijden voordat ze een verplichte rustperiode van 45 uur moeten nemen. Regels voor nachtwerk zijn wat aangescherpt in ruil voor de meer flexibele regeling voor meerdaagse reizen.	Nee	Hoog	Nee
	2. De invoering van EU Richtlijn 2003/59/EG heeft als gevolg dat verplicht 7 uur scholing (35 uur per 5 jaar) gevolgd moeten worden vanaf september 2008 (in eerste instantie gaat het om 35 uur over een periode van 7 jaar). Minimaal twee van de vijf uur scholing moeten achter het stuur plaatshebben.	Nee	Hoog (Chauffeurs geboren voor 1955 vallen niet onder regeling)	Nee
	3. Gedegen kennis van rij- en rusttijdenregeling is van belang voor touringcarchauffeurs. Stilstaan in de file kan als rusttijd worden opgegeven in tachograaf. Niet alle chauffeurs zijn hiervan op de hoogte.	Nee	Hoog	Nee
Arbeidsmarkt	4. De sector is vergrijsd. Tegenwoordig kunnen chauffeurs tot na het 65 <sup>e</sup> levensjaar blijven werken, wat het vergrijzingsprobleem deels mitigeert.	Nee	Laag	Nee
	5. De minimale leeftijd voor het behalen van het diploma is omhooggegaan van 18 naar 21 jaar, wat negatief uitwerkt op de instroom in de sector. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Directoraat-Generaal Energie en Transport zijn op nationaal en EU-niveau op zoek naar een oplossing voor het overbruggen van de periode tussen 18 en 21 jaar om zo de instroom te handhaven of te bevorderen. Eveneens is er ook vrij veel instroom van 30- tot 40-jarigen uit andere beroepen.	Nee	Laag	Nee
	6. Nieuwe chauffeurs krijgen vanwege krapte niet overal voldoende tijd om het vak onder de knie te krijgen, maar worden te snel voor de leeuwen geworpen. Er is krapte waar het gaat om goede chauffeurs.	Nee	Laag	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
Technologie	7. Bij kerntaak 7 (Voert preventief en dagelijks onderhoud uit) van het huidige BCP is 'onderhoud' niet meer zo'n geschikt woord. Het gaat tegenwoordig meer om een controle van het voertuig. De chauffeur kan zelf in feite niet meer beoordelen of een voertuig technisch in orde is vanwege de toegenomen complexiteit.	Ja	Hoog	Ja
	8. Invoering van de digitale tachograaf. Dit apparaat is vrij complex. De touringcarchauffeur moet de tachograaf kunnen bedienen. Een complicerende bijkomstigheid is dat degene die tachograaf moet controleren (IVW, politie, autoriteiten in het buitenland) niet altijd voldoende kennis heeft van de apparatuur en het uitlezen ervan.	Nee	Hoog: geldt voor alle chauffeurs van touringcars die met een digitale tachograaf zijn uitgerust (nieuwe touringcars)	Nee
	9. Steeds meer touringcars hebben geen versnellingsbak meer, maar een automaat of semi-automaat. Deze ontwikkeling leidt ertoe dat de chauffeur meer aandacht op de weg kan vestigen en zuiniger kan rijden. Nog niet alle auto's zijn hiervan voorzien.	Nee	Hoog	Nee
	10. Zuinig rijden wordt steeds belangrijker, net als in het vrachtvervoer wordt zuinig rijden belangrijker. Er ontstaat meer aandacht voor, ondermeer in de vorm van cursussen om zuinig te leren rijden. Het belang van energiezuinig rijden wordt in het huidige BCP reeds genoemd als onderdeel van de beroepscompetentie 'Rijden met een touringcar'.	Nee	Hoog	Nee
Bedrijfsorganisatorisch en bedrijfseconomisch	11. Touringcarbranche heeft marktaandeel verloren ten opzichte van de trein, het vliegtuig en de eigen auto. Ouderen blijven langer dan vroeger gebruik maken van eigen vervoer en stappen minder snel in touringcarbus voor een uitstapje. Daarnaast heeft vervoer voor scholen een groter aandeel gekregen en is vervoer voor bijvoorbeeld plattelandsverenigingen en buurtverenigingen grotendeels verdwenen. Lijndiensten door Europa (Eurolines etc.) hebben marktaandeel verloren aan low cost airlines. Volgens het jaarverslag van KNV is het marktaandeel van de branche beneden de 5%.	Nee	Laag	Nee

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representativiteit	Gevolg voor BCP Ja / nee
	12. Trend dat touringcarbedrijven een touroperator-bedrijf opzetten om zo een eigen markt te creëren. Regionaal ontstaan kleinere touroperators zodat klanten vanuit een locatie in de buurt, zonder te hoeven overstappen en onder gelijkgestemden op reis kunnen gaan. Deze bedrijven opereren naast grote landelijke organisaties als OAD, Kras etc.	Nee	Laag	Nee
	13. Elke kerntaak heeft eigen type chauffeur nodig. Het is een uitdaging voor bedrijven om de juiste chauffeur bij juiste taak te vinden. Jongeren zijn bijvoorbeeld doorgaans geschikter voor het pendelen naar Spanje en ouderen voor dagtochten en meerdaagse reizen. Een goede match tussen type vervoer en chauffeur is van belang voor de werktevredenheid.	Nee	Laag	Nee
Internationale ontwikkelingen	14. Meer concurrentie door buitenlandse bedrijven, die door een Nederlandse touroperator ingehuurd worden.	Nee	Laag	Nee
<b>Go / no go beslissing over verdere verdiepende analyse:</b>				<b>Go / no go</b>

Advies go/no go: Behalve kleine aanpassing in kerntaak 7 is een aanpassing van het BCP op basis van de uitkomsten van de rondetafelbijeenkomst niet nodig. Een verdiepende analyse van trends en ontwikkelingen in het beroep lijkt ons daarom niet nodig.

**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.

**Representativiteit:** bij representativiteit gaat het erom te bepalen in welke mate de geconstateerde trend of innovatie zich in de sector of het beroep voordoet en in hoeverre een verandering van het BCP gerechtvaardigd is. Immers, een (technologische) innovatie kan ingrijpende gevolgen hebben voor een beroep, maar wanneer de innovatie zich beperkt tot een klein aantal bedrijven, dan is voorzichtigheid met aanpassing van het BCP op zijn plaats.