

# Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Chauffeur openbaar vervoer

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Etienne van Nuland  
Karel Kans

Rotterdam, 16 februari 2011

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

## 1.1 Inleiding

In opdracht van VTL heeft ECORYS een actualiteitsanalyse uitgevoerd voor het beroepscompetentieprofiel (BCP) chauffeur openbaar vervoer. 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.

## 1.2 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 en op representativiteit.

**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.

De rondetafelbijeenkomst is begeleid door Etienne van Nuland en Karel Kans. Zij hebben ook de desk research 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
Personenvervoer	Chauffeur Openbaar Vervoer	VTL, Connexxion, Veolia.	Dhr. Hein Peltenburg, Coördinator opleiding Connexxion Dhr. Lourens Banus, Veolia transport Nederland, HR manager Dhr. John van Rijn, Kenniswerker VTL

### 1.3 Geïnterpreteerde ontwikkelingen en gevolgen voor het BCP

Tabel 1.2 Overzicht van geïnterpreteerde ontwikkelingen en eventuele gevolgen voor het BCP per toetsingscriterium

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representatief	Gevolg voor BCP Ja / nee
Wet- en regelgeving	1. Nieuw is de verplichte bijscholing in het kader van code 95. Het code 95 rijbewijs betekent o.a. verlenging van de opleidingsroute, langere duur en hogere kosten voor het behalen van het rijbewijs. Tegenwoordig gaat het theoretische gedeelte voor de praktijk, vroeger kon men het rijbewijs halen en daarna de code verkrijgen. Nieuw is dat elke vijf jaar 35 uur verplichte bijscholing moet worden gevolgd om de vakbekwaamheid te behouden (5 keer 7 uur waarvan 1 praktijkdag, door CBR goedgekeurde modules, door CCV gecertificeerd). Inhoudelijk is er overlap tussen MBO lesstof en inhoud cursussen.	N	J	N
	2. Pilot van Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen V en W) waarbij het mogelijk is vanaf 18 jaar buschauffeur te worden onder begeleiding (1e drie maanden, door ervaren chauffeurs). Pilot duurt maximaal zes jaar. Doel is de instroom van jonge chauffeurs te bevorderen en de populatie te verjongen. Probleem nu is dat op hun 21e veel jongeren al voor een ander beroep hebben gekozen. Ervaren chauffeurs hoeven geen extra bekwaamheden te ontwikkelen om jongeren te begeleiden, want zij doen al de begeleiding van nieuwkomers.	N	J	N
Arbeidsmarkt	1. In tijden van hoogconjunctuur is het lastig om chauffeurs te vinden, in tijden van laagconjunctuur is er veel aanbod. Is een wetmatigheid in de sector. Tekorten op arbeidsmarkt leiden niet tot functiewijziging.	N	J	N

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representatief	Gevolg voor BCP Ja / nee
Technologie	1. Invoering OV chipkaart. Chauffeur gaat daardoor ook meer voorlichting / informatie geven aan klanten. In plaats van losse strippenkaarten / plaatsbewijzen gaat de chauffeur waarschijnlijk losse chipkaarten verkopen. Voorlichting krijgt een zwaarder accent. 'Ontwaardingsapparatuur' verdwijnt. Omdat het gefaseerd gebeurt in verschillende regio's krijgen sommige chauffeurs er eerder mee te maken dan anderen. Gevolg is ook dat er wat minder contact is met de klant, de contacten die er zijn, zijn vaker negatief (als er iets niet klopt).	N	J	N
	2. Technologie van de bus ontwikkelt zich. Boordcomputers worden geavanceerder, moeten ingesteld worden. Interface ervan is vrij eenvoudig. Technologie is gemoderniseerd, maar maakt het werk niet zozeer complexer voor chauffeur.	N	J	N
	3. Hybride (aardgas / diesel) bussen vergen soms andere remtechniek. Afhankelijk van type bus. Heeft met voertuigbeheersing te maken. Wanneer je steeds moet schakelen tussen verschillende typen bussen zou dit aandacht vereisen van de chauffeur, maar het is de vraag of dit in de praktijk veel voorkomt. Overstappen naar ander type bus vergt slechts korte aanpassingstijd.	N	N	N
	4. Bij nieuwe routes word in aanvangsfase soms in de bus navigatieapparatuur gebruikt als hulpmiddel, maar dit is niet standaard.	N	N	N
Bedrijfsorganisatorisch en bedrijfseconomisch	1. Opvolgen van aanwijzingen van verkeersleiding is nogal strak in het huidige BCP beschreven. De mate waarin bepaalde beslissingen aan de chauffeur worden overgelaten verschilt per bedrijf. Bij sommige bedrijven moet de chauffeur meer in staat zijn om onafhankelijk van centrale / regiecentrum te werken dan bij andere. Dit speelt een rol bij het oplossen van problemen/incidenten. Bij echte calamiteiten geldt altijd dat er een protocol is en dat men contact opneemt met de centrale of het regiecentrum.	N	N	N

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representatief	Gevolg voor BCP Ja / nee
	2. Sommige maatschappijen werken met zelfsturende teams. Een groter scala aan taken wordt over de chauffeurs verdeeld. Er is geen trend naar het vaker toepassen van zelfsturende teams, er is eerder sprake van golfbewegingen: het komt en het gaat. Het werken van zelfsturende teams heeft geen grote invloed op BCP chauffeur an sich. Niet aan orde bij Connexxion. Zit ook een in, wordt hier en daar ook weer afgeschaft	N	N	N
Internationale ontwikkelingen	1. Inzet buitenlandse chauffeurs (Poolse chauffeur in Limburg / Duitse chauffeur in grensstreek) was en noodgreep en komt normaal niet voor bij bedrijven.	N	N	N
	2. Er vinden overname door buitenlandse bedrijven plaats. Dat heeft echter geen invloed op de beroepsinhoud van de chauffeur.	N	N	N
<b>Go / no go beslissing over verdere verdiepende analyse:</b>				<b>No go</b>

Advies go/no go:

- Ecorys adviseert geen aanvullend onderzoek te laten plaatsvinden. Ontwikkelingen geven geen aanleiding tot veranderingen in het BCP.