

Actualiteitsanalyse Beroepscompetentieprofiel Transportmanager

Opdrachtgever: VTL

ECORYS

Etienne van Nuland
Karel Kans

Rotterdam, 28 maart 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
W 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) transportmedewerker. 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 rondetafelbijeenkomst

Sector	BCP's	Benaderde partijen	Deelnemers
Beroepsgoederenvervoer	Transportmanager	Tielbeke, VTL., Willems transport.	Dhr. E.-J. Dorgelo, Tielbeke Dhr. A. van Rijn, Willems Transport Rijkevoort Dhr. J. van Rijn, VTL Mevr. Marjon Baan, 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	<p>1. Ten gevolge van de 48-urige werkweek moet personeel flexibeler worden ingezet. Het personeelsbeleid is hiermee volledig veranderd. Hetzelfde werk moet door meer mensen gedaan worden doordat de chauffeur geen volledige week meer kan maken. Personeel maakt minder uren waardoor het noodzakelijk is extra personeel aan te nemen.</p> <p>De definitie van een 48-urige werkweek is niet altijd helemaal scherp, er bestaan hierover onduidelijkheden, bv. met betrekking tot wachttijden. Voorziene wachttijd valt er niet onder.</p> <p>Een 48-urige werkweek leidt ertoe dat chauffeurs minder gaan verdienen wat tot problemen in de privésfeer en tot meer ziekteverzuim kan leiden. Dat is voor de manager een probleem. CAO-loon zou omhoog moeten om beroep / sector aantrekkelijk te houden. Dat is ook een manier om arbeidsmarktcrisp op te vangen.</p>	J	J	J
	<p>2. Code 95: De transportmanager moet tijdig op inspelen op de verplichte nascholing van 35 uur. Hij moet ten eerste inhoudelijk rekening houden met de opleidingsbehoefte van zijn chauffeurs en van het bedrijf. De nascholing (zoals ladingzekering, arbo) bestaat uit een keuzepakket. Deel van de nascholing is door werkgever bepaald, voor een deel kan de chauffeur kiezen. 1 dag (7 uur) praktijktraining is verplicht waarvan de chauffeur minimaal 2,5 uur gereden moet hebben. Ten tweede moet hij er voor zorgen dat de nascholing tijdig georganiseerd wordt, vanuit bedrijfsmatig oogpunt rekening houdend met de mogelijkheid dat een chauffeur onmiddellijk na de nascholing door een concurrent wordt weggekocht.</p>	J	J	J
	<p>3. Regelgeving over ladingzekering verschilt per land. In België en Duitsland zijn strengere richtlijnen wat betreft ladingzekering en het opvangen van krachten bij remmen en uitwijken. Ten eerste moet transportmanager op de hoogte zijn van de geldende procedures en er voor zorgen voor verspreiding van de kennis binnen het bedrijf, in het bijzonder naar de chauffeurs.</p> <p>Ten tweede moet bij de aanschaf van het wagenpark rekening gehouden worden met de normen die in verschillende landen gelden. Het wagenpark moet toegerust zijn voor de markten die je wilt bedienen.</p>	J	J	J

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representatief	Gevolg voor BCP Ja / nee
Arbeidsmarkt	4. Het arbeidsaanbod verandert. Er komt onder andere meer personeel uit andere landen (vooral goedkoper personeel uit nieuwe EU lidstaten), andere lagen van de bevolking en meer vrouwen. Dit is deels een gevolg van verruimde wet en regelgeving en van de 48-urige werkweek. Het werk wordt interessanter voor mensen voor wie in het verleden de lange werkweken een obstakel waren.	N	J	N
	5. De verwachting is dat de sector straks chauffeurs tekort gaat komen. Een verbreding van het aanbod is noodzakelijk; er worden nieuwe markten aangeboord en er zijn meer wettelijke mogelijkheden om buitenlands personeel in te zetten. Ook moeten er meer BBL'ers en zij-instromers opgeleid worden om voldoende instroom te realiseren.	N	J	N
Technologie	6. Het is complex om alle gebruikte informatie en systemen op elkaar te laten aansluiten. Bijvoorbeeld het berekenen van de CO2-uitstoot per lading of per pakketje is erg complex. Ook is de uitwisseling van informatie over levering van een pakketje complex (zoals track & trace systemen): informatie moet aan meerdere personen (klanten en partners in het buitenland) worden verstrekt.	J	J	J

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representatief	Gevolg voor BCP Ja / nee
Bedrijfsorganisatorisch en bedrijfseconomisch	7. Een ander systeem van beheer van materieel is nodig in verband met de 48-urige werkweek. Het is niet langer mogelijk het materieel aan een vaste chauffeur te koppelen, hierin is meer flexibiliteit noodzakelijk (dit heeft allerlei consequenties, bijvoorbeeld bij schade).	J	J	J
	8. Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO): milieu wordt steeds belangrijker, bijvoorbeeld CO2-reductie. Dit is een trend die zich op het moment snel voltrekt. Steeds meer grote opdrachtgevers stellen eisen op dit gebied aan transportbedrijven (zoals grote producenten van consumentenartikelen, maar ook chemische industrie). Transportbedrijven die voorop lopen in deze ontwikkeling kunnen een lage CO2-emissie gebruiken als marketingtool. CO2-reductie is echter moeilijk meetbaar. Voor de transportmanager betekent MVO enerzijds dat hij het kan inzetten als marketingtool. Anderzijds heeft hij een taak om chauffeurs bewust te maken van het belang van MVO. Hij is verantwoordelijk voor de informatiestroom naar het personeel.	J	J	J
	9. De taak van de transportmanager wordt breder: sturing en motivering van personeel worden belangrijker kijken (meer soft skills). Hij is nu veel meer manager van voorheen, naar schatting valt tegenwoordig drie kwart van zijn taken onder personeelsbeleid. Ten gevolge van de 48-urige werkweek moeten chauffeurs hun werk vaak in minder dan 5 dagen doen. Dit is niet altijd wat de chauffeurs willen, zij spreiden de 48 uur het liefst uit over de week. Dit is voor organisatie echter niet praktisch. De transportmanager moet daarom meer rekening houden met de thuissituatie van chauffeur.	J	J	J
	10. Er is sprake van schaalvergroting in de sector, maar er blijft een markt voor kleinere en middelgrote bedrijven. Ten eerste willen grote opdrachtgevers zoals supermarktketens niet afhankelijk zijn van een transporteur. Ten tweede hebben de grote transportbedrijven een flexibele schil nodig die bestaat uit kleinere bedrijven. Wel is het zo dat middelgrote bedrijven gemiddeld groter worden omdat tegenwoordig een groter aantal vrachtwagens nodig is om quitte te spelen (vroeger bijvoorbeeld 20 auto's, dit ontwikkelt zich naar 50). De rol van een transportmanager is anders in groter bedrijf, in plaats van het volgen van een trend gaat het meer om het herkennen en vooruit lopen op trends.	N	J	N
	11. Er is sprake van een toename van het aantal kwaliteitssystemen. Vroeger was het vooral ISO, nu zijn er een veel groter aantal kwaliteitssystemen voor specifieke doelen. Er is sprake van versnippering.	N	J	N

Toetsingscriteria	Ontwikkelingen / trends / innovaties	Relevant	Representatief	Gevolg voor BCP Ja / nee
Internationale ontwikkelingen	12. Aanbod buitenlandse chauffeurs (zie arbeidsmarkt).	N	J	N
	13. Er zijn nog altijd veel verschillen tussen landen wat betreft wet- en regelgeving, maar ook binnen landen. Voorbeelden zijn wetgeving over ladingzekering die per land maar ook per regio kan verschillen (bv. Duitsland) of dagen waarop rijverboden gelden (bv. Luxemburg, regio's in Spanje). (zie wet- en regelgeving).	N	J	N
	14. Het vervoer van ladingpakketten wordt aanbesteed via systemen waar een groot aantal bedrijven op kan bieden. Dit maakt het contact met de klant onpersoonlijker aangezien je het werk niet zelf aanneemt maar dit via een veiling/raamcontract gebeurt.	N	N	N
	18. Ook door 48-urige werkweek verandert erop internationaal gebied het een en ander. Een rit naar Zuid Spanje is bijna niet meer mogelijk. Bedrijven kunnen dat alleen nog wanneer ze in Frankrijk een steunpunt oprichten.	N	J	N
	16. Er is veel concurrentie vanuit Oost-Europese landen zoals Polen en Litouwen.	N	J	N
Go / no go beslissing over verdere verdiepende analyse:		No go		

Naar aanleiding van de rondetafelbijeenkomst adviseert Ecorys geen verdiepend onderzoek uit te laten voeren.

Wel is in algemene zin is opgemerkt dat het BCP op verschillende punten ouderwets aandoet. Aanpassing van het BCP zou welkom zijn op de volgende punten:

- verwijzingen naar familiebedrijven in de sector,
- de lange werkweken,
- het hoge detailniveau van sommige beschrijvingen,
- sommige beoordelende uitspraken.

Het BCP zou volgens de deelnemers aan de bijeenkomst in zijn geheel herzien kunnen worden op deze punten.

Ecorys adviseert een actualisering van het BCP op de bovenstaande punten. Hierbij kan rekening gehouden kan worden met de geïnventariseerde ontwikkelingen in dit document waarvan is vastgesteld dat deze gevolgen hebben voor het BCP.

