

Structureel tekort nog niet verholpen

# Chauffeurs uit nieuwe EU landen geen oplossing

**Het gemakkelijk kunnen aantrekken van chauffeurs uit de nieuwe EU landen lost het structurele tekort aan chauffeurs, dat op middellange termijn ontstaat in ons land, niet op. Het tekort betreft vooral nationaal transport. De meeste uitzendbureaus constateren een lichte opleving van de vraag naar inleenchauffeurs in zowel eigen als beroepsvervoer.**

"Het aantal niet vervulde vacatures voor chauffeurs ligt met rond de 1500 op ongeveer de helft van wat het vorig jaar was. Het gaat daarbij voor een belangrijk deel om chauffeurs voor binnenlands vervoer en distributie", stelt Ferdi van Wersch, manager Onderzoek en Beleid van VTL. "We gaan dan ook gewoon door met onze activiteiten om mensen voor het beroep van chauffeur te interesseren." Opleider VTL organiseerde onlangs samen met Randstad Transportdiensten en CWI een succesvolle Banenmarkt Transport en Logistiek. Men hoopt daarmee soelaas te kunnen bieden aan de traditioneel toenemende vraag naar chauffeurs in de zomerperiode. Verder is de voorlich-

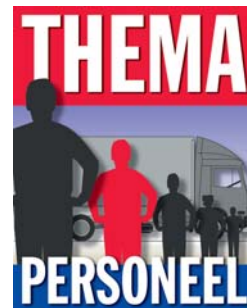
tingsactiviteit "Chauffeur worden" haar derde jaar ingegaan. Van Wersch: "Dat doen we nu vooral vanuit het perspectief middellange termijn. We vragen daarbij de werkgevers onder andere aandacht voor vrouwelijke en allochtone chauffeurs. De praktijk wijst uit dat zij goede chauffeurs zijn!" Van Wersch zegt nog niet zoveel te merken van de komst van chauffeurs uit de nieuwe EU-landen. Zoals bekend geldt voor het aantrekken daarvan een vereenvoudigde procedure. Van Wersch: "Buitenlandse chauffeurs lossen ons probleem niet op. Voor nationaal transport en binnenlandse distributie moet je bijvoorbeeld Nederlands spreken". Van Wersch wijst er verder op dat volgens prognoses het wegtransport in ons land tussen nu en 2020 zal verdubbelen terwijl tegelijkertijd de bevolking vergrijsd. Dat laatste is een belangrijke factor

want traditioneel worden chauffeurs vooral uit jongere bevolkingsgroepen geworven. Van Wersch verwacht overigens niet dat de komende 48 uur limiet

tot meer vraag naar chauffeurs zal leiden.

Aantal inleenchauffeurs gedaald  
Vooral door de dalende conjunctuur is de inzet van inleenchauffeurs in de afgelopen twee jaar gedaald. Volgens schattingen zijn in ons land nog altijd een 11.000 tot 12.000 chauffeurs via één of ander flexibel contract werkzaam. Ruwweg de helft daarvan werkt op uitzendbasis, de andere helft is ZZP-er of wordt collegiaal ingeleend. Willem de

Vries van Randstad Transportdiensten, met gemiddeld 1600 chauffeurs aan het werk de grootste in ons land, schat deze aantallen wat lager in: "Wij gaan ervan uit dat het aantal uitzendkrachten ongeveer 3,5 procent van het totale personeelsbestand is en dan kom je uit op 3000 tot 4000."



Kleine uitzenders

Tot 1998 waren er allerlei wettelijke beperkingen waardoor het uitzenden van chauffeurs eigenlijk geheel in handen was van Start en Randstad Transportdiensten. Na die datum zijn er in diverse delen van het land nieuwe bedrijven ontstaan die zich hebben gespecialiseerd in uitzenden, detacheren en andere flexibele diensten voor het wegtransport. Willem de Vries van Randstad vindt het prima dat er concurrentie is, maar wijst er wel op dat Randstad de enige is die landelijk opereert en klanten dus ook landelijk kan bedienen. Verder is volgens De Vries een zekere schaalgrootte vereist om een goed niveau van dienstverlening te kunnen bieden.

Voorbeeld van een betrekkelijk nieuw bedrijf in dit segment is Transactiv in Amsterdam, onderdeel van Consolid. "Inleenchauffeurs hebben nog vaak het imago slecht en duur te zijn. Wij proberen het tegendeel te bewijzen", zegt Remco Ilcke van Transactiv, gespecialiseerd in 'het hele uitleentraject'. Transactiv biedt de transportsector flexibele

Nieuwe chauffeurs

**VTL gaat samen met Randstad en het CWI door met activiteiten om nieuwe chauffeurs aan te werven.**



# Spectaculaire daling van ziekteverzuim

## Visser Duiven stelt chauffeur centraal

**Logistiek dienstverlener Visser uit Duiven heeft aantoonbare resultaten geboekt met een plan dat tot doel had zowel het ziekteverzuim te reduceren als het aantal schades aan voertuigen en lading te verminderen.**

Visser heeft sinds de verhuizing naar Duiven in 1999 een flinke groei doorgemaakt. Dat leidde ertoe dat, zoals directeur Ben Hendriks het netjes omschrijft, “de mens en de werkomgeving enigszins achterbleven.” Met behulp van een adviseur van Logistiek Adviesbureau Nederland uit Heerenveen en met beleidsmensen van verzekeraar TVM uit Hoogeveen werd nauwkeurig in kaart gebracht hoe mensen efficiënter en effectiever kunnen functioneren, juist door zo menselijk mogelijk te werk te gaan. Zo werd er een chauffeurscommissie gevormd die mee ging denken over de aanschaf van voertuigen. Verder kregen de chauffeurs de beschikking over representatieve bedrijfskleding, die duidelijk herkenbaar is als behorende bij Visser. “Chauffeurs werden duidelijk als zodanig erkend binnen het bedrijf en ze werden zich daardoor zelf beter bewust van het belang van een goede kwaliteit van geleverd werk”, zegt Hendriks. “Met al onze chauffeurs worden op gezette tijden functioneringsgesprekken gevoerd.”

In eerste instantie ging het er natuurlijk om om het aantal schades te beperken. Hendriks en de mensen van TVM kwamen daarmee al snel tot klinkende resultaten. Het aantal autoschades werd in korte tijd met zestig procent geredu-



ceerd en het aantal ladingschades met veertig procent. Maar het meest spectaculair is de daling van het ziekteverzuim, die ertoe leidde dat er op jaarbasis 10.000 werkuren meer werden gerealiseerd dan in de periode voordat er actief naar de omgang met personeel werd gekeken. Verder verbeterde ook het gemiddelde brandstofverbruik van het tachtig trekkende eenheden omvattende wagenpark sterk. “In de jaren 2002 en 2003 is een totale brandstofbesparing van tien procent gerealiseerd. En voor dit jaar wordt een verbetering van nog eens drie procent voorzien. Bovendien is het ziekteverzuim in het eerste kwartaal van 2004 verder gedaald dan was beoogd.”

### Betrokkenheid

**Directeur Ben Hendriks (r): “De betrokkenheid van het personeel bij het bedrijf is door de maatregelen sterk toegenomen.” Links directeur Marcel Visser.**

Het geheim van de smid is onder andere sessies te organiseren met de chauffeurs met externe deskundigen, waarbij men aangesproken wordt op het ontstaan van schade en waarop de chauffeurs hun mening kunnen geven over de interne communicatie. “Op die manier, door de chauffeur dus serieus te nemen, hebben we een open en meer ontspannen sfeer gecreëerd waardoor de betrokkenheid van het personeel bij het bedrijf sterk is toegenomen”, aldus Hendriks. ■

contracten, tijdelijke detachering, structurele invulling van functies, werving & selectie, opleiding en bijscholing, payroll en poolmanagement. Volgens Icke doen transporteurs en eigen vervoerders er het best aan aan een ‘flexibele schil’ van 10 à 20 procent te creëren. De besparing bij de inzet van uitleenchauffeurs zit erin dat je daardoor voorkomt dat er in mindere tijden vaste chauffeurs duimen zitten te draaien”, aldus Icke. Over het slechte imago zegt Icke dat zijn bedrijf er alles aan doet om chauffeurs te screenen op vakbekwaamheid, opleiding en omgangsvormen. Desnoods regelt Transactiv zelf opleiding of bijscholing. Door de vraag naar kwaliteit verwacht Icke geen invasie van goedkope uitzendchauffeurs uit de nieuwe EU-landen:



### Flexibele schil

**Remco Icke van Transactiv raadt transporteurs aan een flexibele schil in de organisatie in te bouwen.**

“Alleen al het feit dat die mensen geen Nederlands spreken of schrijven is een probleem.”

Transactiv beschikt over een bestand van 300 tot 350 gekwalificeerde chauffeurs van wie op dit moment ongeveer de helft is ingezet. Volgens Icke begint de vraag naar inleenchauffeurs - los gezien van de gebruikelijke seizoensinvloeden - voorzichtig weer aan te trekken en lijkt de transportbranche de grootste dip achter de rug te hebben. Van een tekort aan chauffeurs, zoals dat in de voorbije jaren bestond, is volgens

# Uitzendbureaus, opleidingen

## VTL

Postbus 112,  
2400 AC Alphen a/d Rijn  
Tel. (0900)14 42  
www.vtl.nl  
www.chauffeurworden.nl

## Flexchauffeurs

Molenstraat 15,  
7541 DJ Enschede  
Tel. (053)430 48 48  
www.flexchauffeurs.nl

## Consolid/Transactiv

Radarweg 511-513,  
1043 NZ Amsterdam  
Tel. (020)586 11 99  
www.consolid.nl

## BTS

Voltastraat 4  
4004 KA Tiel  
Tel. (0344) 62 16 51  
bts.tiel@hetnet.nl

## Worktrans BV

Nieuwe Gouw 4,  
1442 LE Purmerend  
Tel. (0299) 66 01 88  
www.worktrans.nl

## ABAZ

Blekersvaartweg 9,  
2101 CA Heemstede  
Tel. (023) 548 25 44  
www.ABAZ.nl

## Randstad Transportdiensten

Hoekenrode 7,  
1102 BR Amsterdam Zuid-  
Oost  
Tel. (020) 569 59 11  
www.randstadtransportdien-  
sten.nl

## TUS Uitzendservice

Robiniahof 7,  
2451 XA Leimuiden  
Tel. (0172) 50 71 82  
www.tus.nl

## Eksakt BV

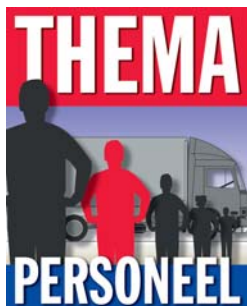
Emma Goldmanweg 8,  
5032 MN Tilburg  
Tel. (013) 54 35 30  
www.eksakt.nl

## Amix BV

Jan Weltkamplaan 8,  
7772 SE Hardenberg  
Tel. (0523) 21 61 66  
www.amix.nl

## Otto BV

Keizersveld 51,  
5803 AP Venray  
Tel. (0478) 52 99 99  
www.ottowerkt.nl



hem echter nog geen sprake. Wel verwacht hij een toename van de vraag wanneer de werkweek tot maximaal 48 uur wordt gelimiteerd.

Niet te grootschalig  
“Wij weten heel goed welke chauffeurs bij welke klanten passen”, zegt J.A. Dalenoort van FlexChauffeurs uit Enschede. Het drie jaar oude bedrijf, met vestigingen in Deventer en Dronten, is actief op het gebied van logistiek personeel en heeft dagelijks 45 à 50 vrachtautochauffeurs aan het werk. Dalenoort: “Wij screenen natuurlijk op kwaliteit en diploma's en we kijken heel goed of een chauffeur past in de cultuur van het bedrijf van een klant. Je moet zowel chauffeur als klant goed kennen en je kunt zo



Werk voor minderheden  
**Vrouwen en alloctonen blijken het als chauffeur prima te doen.**

gezien dus eigenlijk maar een beperkt aantal bedrijven bedienen.” Dalenoort vertelt verder dat de inleenchauffeur anno 2004 vaak een ander persoon is dan 10 jaar geleden: “De meeste van die jongens doen dit werk omdat ze van afwisseling houden of

omdat hun vrouw werkt en ze daardoor zelf ook flexibeler willen kunnen plannen. We hebben trouwens ook een aantal chauffeurs zelf op de payroll staan die vervolgens door ons worden gedetacheerd.” Flexchauffeurs kan via een samenwerking met opleidingsinstituut Kehrbach desgewenst ook voor training en opleiding zorgen.

Over de toetreding van de nieuwe EU-landen maakt Dalenoort zich wel zorgen: “Er is voor een aantal categorieën personeel uit die nieuwe landen een vereenvoudigde procedure mogelijk. Ook vrachtautochauffeurs vallen daaronder. Als je die hierheen haalt moet je ze wel volgens de Nederlandse CAO betalen en zijn ze dus niet goedkoper. Je moet het dan dus zuiver hebben van een betere werkmentaliteit.”

Dalenoort constateert ook dat de vraag naar inleenchauffeurs, los van de seizoensinvloeden, toeneemt. Wat de 48 uren limiet voor zijn bedrijf precies gaat betekenen weet hij nog niet maar hij verwacht wel een toename van de vraag naar flexibel personeel. ■

P.C. Wieman