

Van Arnhemuiden naar Appelscha

Van 55 naar 48 uur
in het beroepsgoederenvervoer

Andere tijden



Van Arnhem naar Appelscha

Andere tijden

Van 55 naar 48 uur in het beroepsgoederenvervoer



Inleiding

Andere tijden. Al in de loop van 2010 krijgen wij ermee te maken: de invoering van de 48-uursnorm in onze transportsector. Er wordt al jaren over gepraat, er zijn dikke rapporten geschreven over de gevolgen. En tegelijk is er nog veel onduidelijkheid.

Wat houdt die 48-uursnorm precies in? Wat zijn de gevolgen? Wat betekent het voor je uren, voor je loonstrookje, voor je manier van werken?

Dit boekje probeert hier meer duidelijkheid over te geven. Zodat je een beetje weet wat er op ons afkomt. Voor de een zullen de gevolgen misschien ingrijpend zijn, voor de ander valt het allemaal erg mee. Hoe dan ook, we krijgen er allemaal mee te maken.

Mijn overtuiging is dat de 48-uursnorm – naast de nodige onrust en onduidelijkheid – ook grote kansen biedt voor de Nederlandse transportsector. Kansen voor vernieuwingen op het terrein van arbeidstijden en vervoerssystemen. Maar misschien nog breder: kansen voor een andere manier van (slimmer) werken. Met een mooi woord: sociale innovatie.

Als we met elkaar – werkgevers én werknemers – die kansen grijpen, wordt het Nederlandse wegtransport slimmer, efficiënter en productiever. En blijft het bovendien een aantrekkelijke sector om in te werken.

Ik hoop dan ook dat de invoering van de 48-uursnorm een goede prikkel voor sociale innovatie zal zijn.

Joost van Egmond

CNV Beroepsgoederenvervoer





INTERNATIONAAL CHAUFFEUR

Ebel Kremer

*Woont in Spijk
Werkt bij De Vries Transport*

Wat meer vrije tijd vind ik niet zo erg

“Voor mij maakt het waarschijnlijk niet zoveel uit. Ik maak nu zo’n 53 uur per week. En dat mag straks nog steeds, als je gemiddeld maar binnen die 48 uur blijft. En ach, ik ben nu 56, een beetje meer vrije tijd vind ik eigenlijk helemaal niet zo erg. Hobby’s genoeg, ik zal me niet vervelen.

Maar om me heen merk ik dat die 48-urige werkweek onder chauffeurs veel onrust geeft. Stel dat je net een huis hebt gekocht en stevig in de schulden zit. Krijg je het dan straks financieel nog rond? Ik kan me best voorstellen dat collega’s zich daar zorgen over maken.

euro per maand, maar kijk dan eens hoeveel uren je daarvoor moet maken. Het zou mooi zijn als we met het uurloon een flinke stap omhoog kunnen maken. Als chauffeur ben je dan minder afhankelijk van je overuren. En de sector wordt aantrekkelijker om in te werken. Want ik zie nu helaas nogal eens – vooral jonge – chauffeurs afhaken omdat het thuisfront moeite heeft met die lange dagen van huis.

Een ander punt is de planning. Transportbedrijven zullen op een andere manier moeten gaan plannen. In het ene bedrijf zal dat wat makkelijker zijn dan het andere. Ik zit bijvoorbeeld veel op lange afstanden,

“Met een rit naar Zuid-Spanje zit ik al op 30 uur. En dan moet ik nog terug. Hoe je dat moet oplossen, weet ik eerlijk gezegd niet.”

Tegelijk denk ik dat het allemaal wel mee zal vallen. Er is voorlopig nog steeds een groot tekort aan chauffeurs. Dus om te beginnen zal het basisuurloon omhoog moeten, zo simpel is het. Want dat lijkt nu natuurlijk nergens naar. Het klinkt leuk hoor, 2.300

dan is het niet zo eenvoudig te regelen. Met een rit naar Zuid-Spanje, inclusief laden en lossen, zit ik al op 30 uur. En dan moet ik nog terug. Hoe je dat moet oplossen, weet ik eerlijk gezegd niet. Maar laten we wel zijn: dat is ook een probleem van de werkgever.”

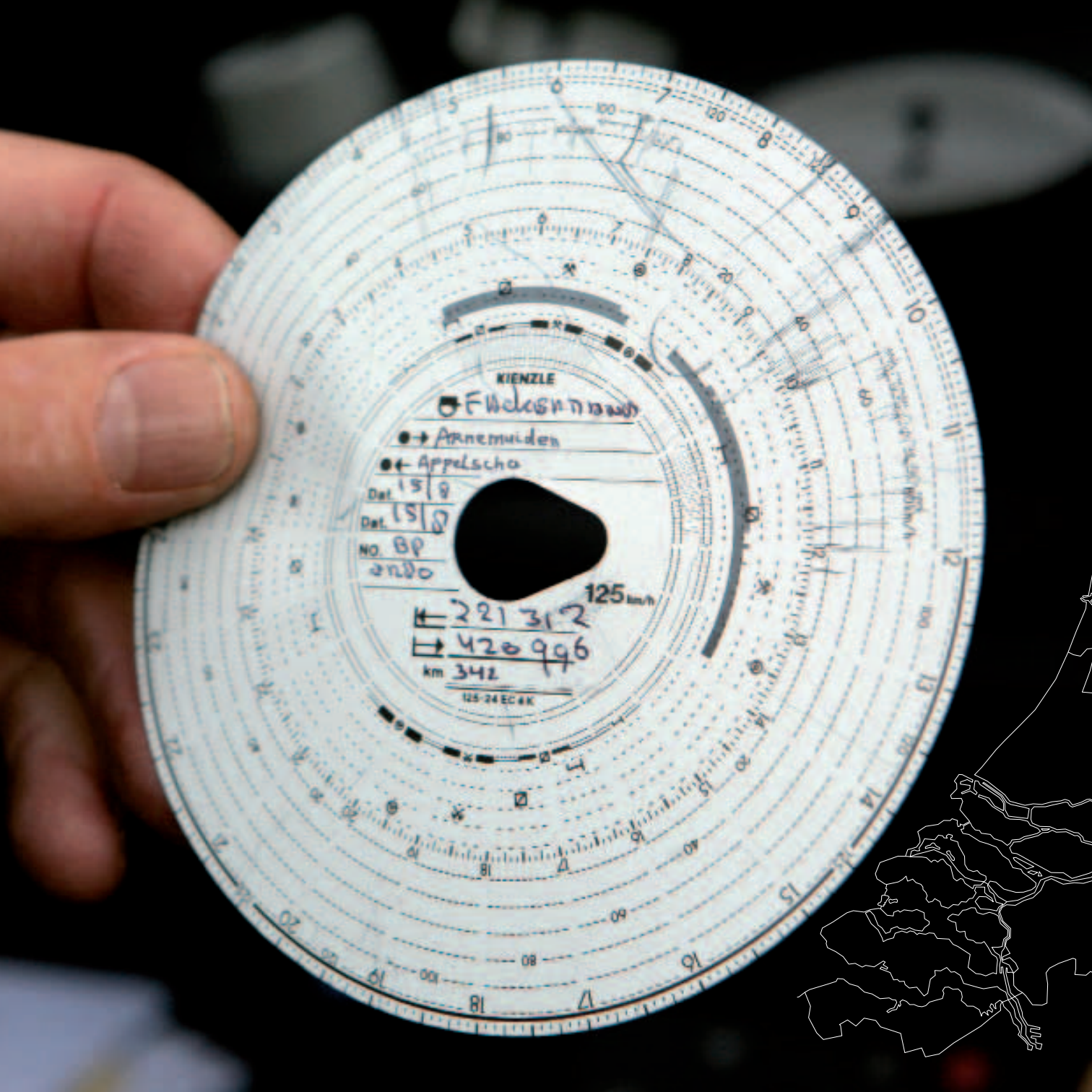
Chauffeurs

“Om 3 uur 's ochtends weg en om 9 uur 's avonds weer thuis. Die tijd heb ik ook meegemaakt, zo'n twintig jaar geleden. Ik dacht toen weleens: gek eigenlijk, de een heeft geen werk en de ander werkt voor drie. Wat dat betreft is het wel goed dat die uren wat getemperd worden. Maar aan de andere kant: die 48 uur is veel te betuttelend. De leuke dingen van het vak raken we kwijt. Als ik elke keer in een andere auto moet stappen, gaat voor mij de lol er wel af. Dan ga ik serieus op zoek naar ander werk.”

Johan Top, internationaal chauffeur bij Boonstra Transport

“Het raakt mij niet direct. Ik zit zo rond de 50 uur per week, dus met die uren komen we wel uit. Wat me meer zorgen baart, is hoe ze die verhoging van het basisuurloon willen gaan financieren. Als ze maar niet aan de toeslagen komen, bijvoorbeeld voor het weekendwerk. Dat is echt geen optie, want in het RMO-vervoer (rijdende melkontvangst) waar ik in zit, moeten we het juist hebben van het weekend- en nachtwerk. Als ze aan die toeslagen gaan morrelen, is er straks geen hond meer die dit werk wil doen.”

Folkert van Dijk, Melkweg Transport



1 Andere tijden: wat verandert er precies?

De '48 uur' houdt de gemoederen bezig. Waar komt die 48-uursnorm vandaan en wat houdt de regeling precies in? En wat betekent het financieel? In dit hoofdstuk lees je hier meer over.

Waarom 48 uur?

De norm van gemiddeld maximaal 48 uur arbeidstijd per week is bedoeld om werknemers te beschermen. Die afspraak is wettelijk vastgelegd en geldt voor alle werknemers in Europa. De transportsector heeft lange tijd een uitzonderingspositie gehad, en hoefde zich niet aan die norm te houden. Na jarenlange discussies heeft 'Europa' echter besloten dat de 48-uursnorm ook voor de transportsector moet gelden. Zowel voor de werknemers in het beroepsgoederenvervoer, als voor het eigen vervoer en de eigenrijders.

Wanneer gaat de regeling in?

Voor Nederland gaat de 48-uursnorm in de loop van 2010 in. Hoog tijd dus voor de nodige voorbereidingen, want de nieuwe regeling heeft grote gevolgen voor de transportsector. CNV Beroepsgoederenvervoer voert hierover intensief overleg met zijn leden en met werkgeversorganisaties. Tot aan de invoering van de 48-uursnorm geldt een overgangsregeling en mag je nog een gemiddelde arbeidstijd hebben van 55 uur. Tenminste, als je daar schriftelijk mee hebt ingestemd.

Belangrijke begrippen: arbeidstijd, beschikbaarheidstijd, dienstdtijd en rijtijden

Een belangrijk begrip in de nieuwe regeling is 'arbeidstijd'. Want dat is namelijk niet hetzelfde als je dienstdtijd (de uren die je volgens de cao krijgt uitbetaald). Hoe zit dat precies? Sommige uren die je wél krijgt uitbetaald, vallen niet onder de arbeidstijd. En tellen ook niet mee voor de norm van 48 uur. Bijvoorbeeld: een werkweek van 56 uur betekent niet automatisch dat je te veel uren hebt gemaakt. Het hangt er maar vanaf waar die uren uit bestaan. Dus eerst een aantal belangrijke definities.

Wel of geen arbeidstijd?

Wel arbeidstijd

(deze uren tellen wel mee voor de '48 uur')

Rijtijd

Laden/lossen

Overige werkzaamheden

Bijvoorbeeld toezicht op laden/lossen, schoonmaak, onderhoud, administratie, magazijnwerk

ONVOORZIENE wachttijd

Dit is wachttijd waarbij je niet zelf over je tijd kunt beschikken en je op je werkplek moet blijven, klaar om aan het werk te gaan. Bijvoorbeeld wachttijd tijdens het laden en lossen. Het gaat hier om wachttijd waarvan de duur **niet vooraf** bekend is. Vooraf wil zeggen: vóór vertrek of net voor het begin van de wachttijd.

Vakantie en bijzonder verlof

Ziekte

Geen arbeidstijd

(deze uren tellen niet mee voor de '48 uur')

Rust en pauze

ATV- en feestdagen

Tijd voor tijd

De gewerkte uren zijn al eerder meegeteld, dus tellen ze voor nul uren als je ze als tijd-voor-tijd opneemt.

VOORZIENE wachttijd

Dit is wachttijd waarbij je niet op je werkplek hoeft te blijven, maar wel beschikbaar moet zijn voor eventuele oproepen of andere werkzaamheden. Bijvoorbeeld:

- wachttijd voor laden en lossen
- wachttijd bij de grens
- wachttijd bij de begeleiding van je voertuig op de boot of de trein

Het gaat hier om wachttijd die **vooraf** bekend is. Vooraf wil zeggen: vóór vertrek of net voor het begin van de wachttijd.

Tijd als bijrijder (bij dubbele bemanning)

Dit is de tijd die je als tweede chauffeur doorbrengt naast je collega of in de slaapcabine.

Beschikbaarheidstijd

Het gekleurde blok wordt ook wel de 'beschikbaarheidstijd' genoemd. Je zit dan niet achter het stuur, maar je bent wel beschikbaar voor je werk. Die uren krijg je gewoon volgens de cao uitbetaald, maar tellen niet mee voor de '48 uur'.

Diensttijd

Diensttijd is bepalend voor de uitbetaling van je loon. Diensttijd staat los van arbeidstijd of beschikbaarheidstijd. Alle diensturen worden uitbetaald, na aftrek van de pauzetijden conform de pauzestafel en van de (wettelijk voorgeschreven) aaneengesloten rusttijden.

Rijtijden

Dan is er natuurlijk nog de definitie rijtijden. Hierin verandert niets met de invoering van de 48-urige werkweek. De maximale rijtijd blijft:

- 9 uur per dag en 2 maal per week 10 uur
- per week maximaal 56 uur
- per 2 weken maximaal 90 uur

'48 uur' – wat betekent dat concreet?

De nieuwe regeling komt in hoofdlijnen op het volgende neer:

- 1) De **arbeidstijd** per week is maximaal 60 uur. Een week begint op maandag 0.00 uur en eindigt op zondag 24.00 uur.
- 2) De **arbeidstijd** per week is **gemiddeld** maximaal 48 uur. Het gemiddelde wordt berekend over een periode van een half jaar. Dit heet de 'referentieperiode'. Daarbij geldt dat aan de eis van gemiddeld maximaal 48 uur op elk moment moet worden voldaan. Dus of je nu beoordeelt of over 3 maanden, steeds moet het gemiddelde over de afgelopen 26 weken op of onder de 48 uur liggen.

- 3) Bij nachtdiensten (dat wil zeggen: werk tussen 1.00 en 5.00 uur) is de *arbeidstijd* per dag maximaal 10 uur. In overleg met de ondernemingsraad of de personeelsvertegenwoordiging kan dit worden uitgebreid naar 12 uur.

Registratie

Voor de berekening van de '48 uur' is een goede administratie noodzakelijk. Je moet je werkzaamheden zorgvuldig registreren (rijtijd, pauze, beschikbaarheidstijd), omdat dit veel uitmaakt voor de uiteindelijke berekening.

Je werkgever is verplicht om een registratie bij te houden van de arbeidstijd. Deze gegevens moeten twee jaar bewaard blijven. Het ligt voor de hand om de gegevens van de tachograaf en/of boordcomputer te gebruiken. Maar dat zal niet voldoende zijn, want de tachograaf en/of boordcomputer leveren geen gegevens over vakantie- en ziekte-dagen of over een dagje helpen in het magazijn. Daar zal je werkgever dus rekening mee moeten houden.

Vooraf bij verlofdagen en ziekte-dagen komt het erop aan dat je werkgever de administratie op orde heeft. Feestdagen, atv-dagen en tijd-voor-tijd-dagen moeten duidelijk worden geregistreerd, want deze dagen staan wel in de salarisadministratie (en krijg je uitbetaald), maar tellen niet mee voor de 48-uursnorm.

Let op! Er zijn chauffeurs die meer dan één baan hebben. Bij de beoordeling of een chauffeur gemiddeld maximaal 48 uur heeft gewerkt in de afgelopen 26 weken zal worden gekeken naar *alle* dienstbetrekkingen.

Controle op de naleving

De Inspectie Verkeer en Waterstaat controleert of de 48-uursnorm in de praktijk wordt nageleefd. Dit gebeurt niet in de vorm van wegcontroles, maar door middel van bedrijfsbezoeken. Tijdens zo'n bedrijfscontrole bekijken inspecteurs of de administratie aan de eisen voldoet en of de 48-uursnorm goed wordt nageleefd. Je kunt in het buitenland dus niet te maken krijgen met controles op naleving van de 48-uursnorm. Dat is een verschil met de controles op de rij- en rusttijden, die een veel hogere prioriteit hebben.



Echtgenoten

“Jochem heeft zijn hart gevolgd. Van kinds af aan wilde hij al vrachtwagenchauffeur worden. Ik heb zelf ook een drukke baan. Pas geleden hebben we een nieuw huis gekocht. De volgende stap wordt kinderen. Wat mij betreft een hele schare! Als wij het daar over hebben, levert dat wel eens stress op. Als ik in de toekomst minder wil gaan werken om voor de kinderen te zorgen, hebben we het inkomen van Jochem hard nodig.

Betekent invoering van de 48-uur dat Jochem minder gaat verdienen?

Tegelijkertijd vind ik het belangrijk dat Jochem ook tijd heeft voor de kinderen. Ik ben er nog niet uit.”

Linda Bosboom

“Mijn man Ger werkt al heel zijn leven als vrachtwagenchauffeur. Begonnen als bijrijder, daarna een paar jaar ongeregeld vervoer in Nederland, vervolgens de overstap naar internationaal en nu geregeld vervoer in Nederland. Ik zie dat het vak enorm is veranderd. Er zijn veel meer regels bijgekomen. Ger is nog steeds veel van huis weg, maar natuurlijk minder dan in de tijd dat hij op het buitenland reed. Nog een paar jaar en hij kan gebruik maken van de pensioenregeling. Ik ben heel benieuwd hoe dat zal gaan. Opeens een man 24 uur per dag in huis! Als de invoering van de 48-uur betekent dat hij meer thuis is, lijkt mij dat een goede zaak. Kunnen we alvast een beetje gaan wennen aan de periode dat hij met pensioen is.”

Lia van der Horst

“Jaap zit gemiddeld zo’n 50 uur in de week in de cabine. En als hij vrij heeft, dan is hij er eigenlijk nog steeds mee bezig. Zaterdag gaat hij vaak nog even naar de loods om zijn wagen na te kijken of om de cabine schoon te maken. Was hij thuis maar zo schoon! Rijden is Jaap’s lust en leven. Maar om eerlijk te zijn ben ik er niet altijd gelukkig mee. We hebben een goed inkomen, maar dat komt vooral door de vele uren die hij werkt. Als ik naar mijn omgeving kijk, zie ik mensen die met veel minder uren hetzelfde verdienen. En zij hebben meer een gezinsleven. Tja, dat mis ik wel eens. Op een doordeweekse avond met het hele gezin in de tuin zitten gebeurt bijvoorbeeld zelden. Tegen de tijd dat Jaap thuis komt, moeten de kinderen al naar bed!”

Suzan Bogaards



BINNENLAND-CHAUFFEUR

Harry van der Poel

*Woont in Roosendaal
Werkt bij De Groot Logistiek*

Je verprutst vaak veel tijd in de file

"Ik maak al gauw 60 uur per week, van mij mag dat best wel wat minder."

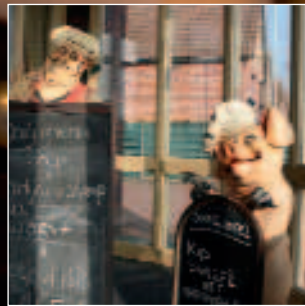
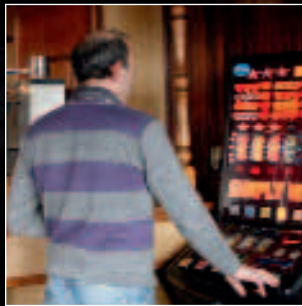
"Ik wil koste wat kost op tijd bij mijn eerste klant zijn. Dat betekent dat ik 's ochtends al vroeg vertrek. Of ik rijd die avond ervoor alvast richting mijn eerste adres en dan overnacht ik daar in mijn truck. Dan weet ik zeker dat ik de eerste lading op tijd kan lossen. En daarna moet je het gewoon maar afwachten. Je verprutst vaak veel tijd in de file.

Ons bedrijf heeft zes combinaties, waarmee we grote spullen vervoeren door heel Nederland en soms ook België: personenliften, werkcontainers en complete kantines, vooral voor bouwterreinen. Die lossen we dan zelf, met een laadkraan. Er is veel werk, ik maak al gauw 60 uur per week, van mij mag dat best wel wat minder. Een vierdaagse werkweek lijkt me wel wat. Het leven zou er een stuk rustiger door worden, je hebt dan wat meer tijd voor je gezin en voor hobby's. Ik heb een jaarabonnement gehad bij een sport-school, maar het kwam er bijna nooit van. Geen tijd,

te laat thuis. Zonde natuurlijk, want je betaalt er wel voor.

Eigenlijk vind ik dat je in 48 uur gewoon een goed salaris moet kunnen verdienen. Maar ja, in ons vak werkt dat helaas niet. Dat blijkt wel uit het CNV-onderzoek: ons uurloon ligt maar liefst 28 procent lager dan dat van onze collega's in het openbaar vervoer. Terwijl we voor een groot deel hetzelfde werk doen! Daar zit duidelijk iets scheef. Als dat wordt rechtgetrokken, heb ik helemaal geen problemen met die 48 uur. Het lijkt me eerlijk gezegd ook goed voor de branche, het zal meer mensen trekken.

Ik voorzie trouwens wel praktische problemen, want hoe ga je het werk organiseren? Bij ons zou het kunnen betekenen dat we een aantal 'springers' of partimers in dienst moeten nemen, die dan de trucks overnemen. Want die moeten natuurlijk wel blijven rijden."





2 Wat zijn de gevolgen?

Wat de gevolgen van de 48-uursnorm zullen zijn, is moeilijk te voorspellen. Het hangt er maar vanaf hoeveel uren je nu maakt. En of die uren wel of niet meetellen als arbeidstijd.

Voor elke chauffeur anders

Per chauffeur kunnen de gevolgen verschillend uitpakken. Zit je bijvoorbeeld in het nationaal of internationaal transport? Doe je eendaags of meerdaags vervoer? Moet je zelf laden en lossen? Heb je te maken met wachttijd, bij de grens of op een boot? Het zijn allemaal factoren die een rol spelen.

Gevolgen voor de uren

In 2008 heeft het bureau Policy Research Corporation in opdracht van vakbonden en werkgevers een analyse gemaakt van de branche. Daaruit is onder andere gebleken dat chauffeurs gemiddeld beduidend meer dan 48 uur per week maken. Afhankelijk van het soort vervoer varieert de gemiddelde werkweek van 52 uur (nationaal distributievervoer) tot zo'n 62 uur (tanktransport).

Maar... het gaat hier om diensturen. De daadwerkelijke arbeidstijd (de 48-uursnorm) ligt een stuk lager. Dat komt omdat een aantal uren niet meetellen als arbeidstijd: bijvoorbeeld rusttijd, tijd-voor-tijd, atv-dagen, feestdagen en beschikbaarheidstijd.

In de praktijk betekent dit dat veel chauffeurs gewoon binnen de norm zullen blijven. In het nationaal distributievervoer zijn bijvoorbeeld niet zoveel problemen te verwachten. Voor andere chauffeurs geldt dat de overschrijding beperkt blijft tot enkele uren per week. Maar er zijn ook chauffeurs die de norm overschrijden. Dat komt trouwens bij vrijwel alle transportvormen voor, hoewel chauffeurs in het internationale container-, bulk- en tankvervoer de meeste uren maken.

Bij de vraag of je wel of niet binnen de 48-uursnorm blijft, speelt het begrip ‘beschikbaarheid’ een grote rol. Hoe dat uitpakt, kan per chauffeur verschillen. Een tankwagenchauffeur die moet wachten op de uitslag van een monster of het schoonmaken van zijn wagen, heeft te maken met ‘voorzienere’ wachttijd (= beschikbaarheidstijd, dus geen arbeidstijd). Maar een chauffeur die vanwege een file te laat aankomt op de laad- en losplek en daar moet wachten, heeft ‘onvoorzienere’ wachttijd (= arbeidstijd). Uit onderzoek blijkt dat de beschikbaarheidstijd van een chauffeur in de praktijk varieert van gemiddeld 1,5 tot 9 uur per week.

Gevolgen voor het salaris

Veel chauffeurs maken zich zorgen over de gevolgen voor hun salaris. In een aantal gevallen is daar ook reden voor. Als je altijd lange dagen maakt – zonder veel beschikbaarheidstijd – kun je met die 48 uur arbeidstijd niet uitkomen. Daar zullen dus oplossingen voor gevonden moeten worden (zie hoofdstuk 3). Maar het kan in de praktijk ook nog meevallen, omdat veel uren niet meetellen voor de 48-uursnorm. Dit zijn de uren in de rechterkolom van het overzicht op pagina 12.

Bovendien gaat het om het gemiddelde aantal uren arbeidstijd in een half jaar (de referentieperiode). Het is dus geen probleem als er lange werkweken tussen zitten. Als daar maar weken tegenover staan met minder arbeidstijd (bijvoorbeeld atv-dagen, feestdagen of tijd-voor-tijd-dagen).

VOORBEELD 1

Werkdag van Gert Veenstra

Activiteit	Uren	Arbeidstijd	Diensttijd
Rijtijd	8	8	8
Voorziene wachttijd	1,5	–	1,5
Laden/lossen	1	1	1
Pauze conform de pauzestafel opgenomen in de cao	1,5	–	
Totaal	12	9	10,5

Gert heeft een werkdag van 12 uur (inclusief pauze), die volgens de cao wordt uitbetaald (rekening houdend met de pauzestafel). De arbeidstijd die meetelt voor de 48-uursnorm, is 9 uur. De beloning van Gert is gebaseerd op de diensttijd, in dit voorbeeld 10,5 uur.

VOORBEELD 2

Werkdag van Dick Achterveld

Activiteit	Uren	Arbeidstijd	Diensttijd
Rijtijd	7	7	7
Tijd als bijrijder	6	–	6
Laden/lossen	1	1	1
Wachttijd bij de grens	1	1	1
Pauze conform de pauzestafel opgenomen in de cao	2	–	–
Totaal	17	9	15

Dick heeft een werkdag van 17 uur (inclusief pauze), die volgens de cao wordt uitbetaald (rekening houdend met de pauzestafel). De arbeidstijd die meetelt voor de 48-uursnorm, is 9 uur. De beloning van Dick is gebaseerd op de diensttijd, in dit voorbeeld 15 uur.

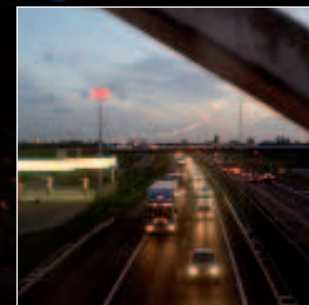
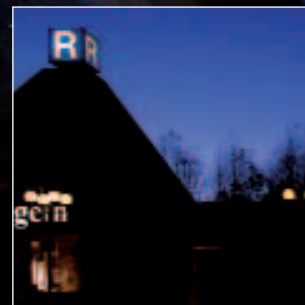


Praktische gevolgen: auto's delen

Bedrijven die door de 48-uursnorm in de problemen dreigen te komen, zullen ook de mogelijkheid van auto's delen onderzoeken. De meest vergaande variant is dat chauffeurs helemaal geen eigen wagen meer hebben. Alles draait dan om een optimale inzet van de wagen; welke chauffeur erin rijdt doet er niet toe. Er zijn ook andere – minder vergaande – varianten denkbaar. Bijvoorbeeld een pool van vier chauffeurs op drie auto's.

Voor chauffeurs die een vaste wagen gewend zijn, is dat een schrikbeeld. Want je bent gewend aan je eigen wagen. Veel chauffeurs zien de cabine een 'tweede huiskamer', waar je niet graag een onbekende binnenlaat. Aan de andere kant: de wagen moet wel blijven rijden. Als autodelen in je bedrijf aan de orde komt, is het zaak om daar met elkaar goede afspraken over te maken. Bijvoorbeeld over het wel of niet roken. Of over de manier waarop je de wagen achterlaat voor je collega.

Overigens zijn ook lang niet alle werkgevers gelukkig met een systeem van auto's delen: chauffeurs zijn dan minder betrokken bij de wagen, met mogelijk meer schade en slechter onderhoud.



Chauffeurs



“Een werkweek van 48 uur voor chauffeurs: een kantoormafkees moet het bedacht hebben. Het slaat helemaal nergens op. Ik ben thuis kostwinner, ik wil gewoon zelf kunnen beslissen hoeveel uren ik maak. Als ze die overuren afpakken, worden we direct in onze portemonnee geraakt. En ik geloof er niks van dat we daar een compensatie voor krijgen. Ik wacht het maar af, maar ik vind het helemaal niks.”

Mariska van Egdom, chauffeur

“Zelf zal ik het niet meer meemaken; in 2010 word ik 65 en gaat de vrachtwagen aan de kant. Maar onder collega's leeft het wel zeker. Ze zijn bang dat ze straks hun wagen met een ander moeten delen. En ik verwacht dat vooral de jongere chauffeurs, tot een jaar of veertig, het financieel nog weleens moeilijk kunnen krijgen. Ze zitten vaak met een stevige hypotheek en hebben de overuren hard nodig. Als die wegvallen, hebben ze een probleem.”

Wim de Boer, chauffeur bij Vermeer Transport



KRAANMACHINIST
Bert de Visser

*Woont in Zoetermeer
Werkt bij Sarens*

Wat we hard nodig zullen hebben, zijn moderne en creatieve planners

“Als we minder uren maken, blijft er meer tijd over voor een sociaal leven. Ik zie daar eerlijk gezegd wel de voordelen van. Kijk nou naar mijn eigen loopbaan. Ik heb van alles gedaan: ik ben touringcar-chauffeur geweest, daarna twaalf jaar internationaal chauffeur en nu zit ik op een kraan. Vooral toen ik met verse groenten kriskras door Europa reed, schoot het sociale leven er vaak bij in. Je ging maandagochtend vroeg weg en wist nooit wanneer je thuiskwam.

Het gebrek aan een sociaal leven is volgens mij een van de grootste drempels om in deze sector te gaan werken. Dus van mij mag die kortere werkweek er wel komen, hoe eerder hoe beter. Natuurlijk zijn er een paar grote hobbels. Om te beginnen moeten de lonen omhoog. Maar dat vind ik iets voor de cao-tafel, dat moet dáár worden opgelost.

Een veel groter probleem is dat die kortere werkweek een heel andere manier van werken en plannen vraagt. We zullen veel vaker wagens moeten gaan

delen, ruimte moeten geven aan chauffeurs die in deeltijd willen werken. Dat is voor veel chauffeurs nogal wat. De een rookt, de ander niet. Sommigen zijn netjes op hun wagen, anderen laten hun pakken met zure melk staan. Wat we hard nodig zullen hebben, zijn moderne en creatieve planners, die rekening willen houden met de wensen en mogelijkheden van verschillende mensen. Transportbedrijven die het slim aanpakken kunnen een interessante groep aanboren, die de gaten kunnen vullen: parttime chauffeurs.

Ik ben trouwens wel benieuwd hoe het in de 48-urige werkweek in de praktijk wordt nageleefd. Er moet een fraudebestendig systeem zijn, anders werkt het niet. Of de digitale tachograaf voldoende is, zal in de praktijk moeten blijken. Er moeten ook Europese afspraken worden gemaakt over het uitvoeren van controles en de hoogte van de boetes. Ieder land doet nu maar wat.”

“Als we minder uren maken, blijft er meer tijd over voor een sociaal leven. Ik zie daar eerlijk gezegd wel de voordelen van.”

3 Oplossingen en kansen

De gevolgen van de 48-uursnorm zullen per bedrijf verschillen, de oplossingen dus ook. Hoe pakken andere landen het aan? En welke oplossingen en kansen liggen er voor de Nederlandse transportsector?

Wat doen de Duitsers?

In Duitsland geldt de 48-uursnorm sinds 1 september 2006. Omdat er maar liefst achttien verschillende cao-regelingen zijn, is het moeilijk om een beeld te geven van de Duitse situatie. In sommige van deze cao-regelingen is (of wordt) de 48-uursnorm verwerkt.

Het lijkt er niet op dat Duitse transportbedrijven hun arbeidssysteem drastisch hebben aangepast. Vooral de grotere bedrijven hebben maatregelen genomen. Bijvoorbeeld investeringen in systemen voor een betere interne controle of een andere manier van werken. Een voorbeeld hiervan is het overnemen van laad- en losactiviteiten van subcontractors die veel rijuren maken.

Het 'Amt für Arbeitsschutz' controleert de naleving van de arbeidstijdenwet. Maar deze instantie stelt zich passief op: de controleurs komen pas in actie als de politie of een werknemer erom vraagt.

Wat doen de Belgen?

In België hebben de sociale partners in de cao vastgelegd wat het begrip 'beschikbaarheidstijd' inhoudt. De Europese richtlijn over de 48-uursnorm biedt afzonderlijke landen (of sociale partners in die landen) namelijk de mogelijkheid om hier zelf afspraken over te maken. De Belgen hebben ervoor gekozen om voor de (vermoedelijke) wachttijd bij grenzen en bij het laden en lossen vaste normen te laten gelden. De gevolgen van de 48-uursnorm zijn daardoor minimaal.

Voor wachttijd aan grenzen of bij het laden en lossen gelden de volgende normen:

- twee uur per laad- en /of losoperatie in het nationaal vervoer
- vier uur per laad- en of losoperatie in het internationaal vervoer
- twee uur voor de wachttijden aan grenzen, tenzij de werkgever vóór het vertrek of net vóór het daadwerkelijke begin van de periode een andere verwachte duur aan de werknemer heeft doorgegeven

Kansen voor Nederland

De invoering van de 48-uursnorm heeft ook voor onze transportsector grote gevolgen. Veel chauffeurs vrezen een achteruitgang in salaris. Daarnaast is er veel onduidelijkheid over de praktische invulling: raak je bijvoorbeeld je vaste truck kwijt? Logisch dat deze onderwerpen veel aandacht krijgen.

Tegelijkertijd biedt de 48-uursnorm ook kansen voor de Nederlandse transportsector. Door slimmer te plannen en te werken (sociale innovatie) kunnen we een belangrijke slag maken, die goed is voor onze concurrentiepositie.

De praktische invulling van de 48-uursnorm zal met name op landelijk niveau moeten gebeuren. De sociale partners in Nederland overwegen een variant op de Belgische regeling. Dat betekent dat we in de cao en in het Arbeidstijdenbesluit vervoer precies willen vastleggen wat het begrip beschikbaarheidstijd inhoudt.

CNV Beroepsgoederenvervoer beschouwt dit overigens als een oplossing voor de korte termijn. Op langere termijn moeten we nadenken over meer innovatieve maatregelen. CNV Beroepsgoederenvervoer wil samen met de werkgever op zoek gaan naar maatwerkoplossingen.

Welke oplossingen en kansen zijn er? Hieronder een greep uit de mogelijkheden:

1) Basisuurloon

Een veelgehoorde – en terechte – klacht van chauffeurs is dat het basisuurloon veel te laag ligt. Dat is ook de reden waarom chauffeurs zoveel uren maken: die overuren zijn hard nodig om het salaris op niveau te brengen. Uit onderzoek van CNV Beroepsgoederenvervoer (2008) blijkt dat het uurloon fors achterblijft bij collega's in bijvoorbeeld de touringcar-branche en het openbaar vervoer. Een vrachtwagenchauffeur verdient bijvoorbeeld 8 procent minder dan een touringcarchauffeur. De achterstand op collega's in het openbaar vervoer is nog groter, maar liefst ruim 20 procent.

Door het basisuurloon te verhogen, hoeven chauffeurs minder overuren te maken en kunnen ze dus makkelijker binnen de 48-uursnorm blijven. Voor CNV Beroepsgoederenvervoer betekent dit dat de inzet gericht is op het inhalen van de geconstateerde achterstand.

2) Vervoerssystemen

Het invoeren van een ander vervoerssysteem biedt – vooral in het internationaal vervoer – kansen voor transportbedrijven. Hieronder een paar voorbeelden:

- **het postiljon- en het omkoppelsysteem**

Bij het postiljonsysteem rijdt chauffeur naar een afgesproken locatie, waar chauffeur B de hele combinatie overneemt. Bij het omkoppelsysteem wisselen chauffeur A en B op een afgesproken locatie van trailer.

Een postiljon- of omkoppelsysteem vraagt het nodige van de planners, want zij moeten rekening houden met meerdere wagens en chauffeurs. Voor chauffeurs betekent het meer regelmaat en voorspelbaarheid, omdat er vaste bestemmingen en werktijden zijn. Het omkoppelsysteem heeft als voordeel dat chauffeurs hun eigen truck houden; alleen de trailer wordt gewisseld.

En wat de financiën betreft: bij een postiljon- of omkoppelsysteem werk en verdien je niet per se minder dan bij een enkel bemand systeem. Het hangt er ook vanaf of er lokale chauffeurs worden ingeschakeld. Het inzetten van lokale chauffeurs betekent dat je minder vaak van huis bent.

- **dubbele bemanning**

Bij een dubbelbemand systeem rijden twee chauffeurs samen in de combinatie en lossen ze elkaar onderweg af. Je maakt doorgaans meer uren en je verdient dus ook meer dan in een enkelbemand systeem.

Een dubbelbemand systeem wordt vooral ingezet op vaste, langere routes. Meestal op doordeweekse dagen, omdat transportbedrijven graag de duurbetaalde weekenduren willen vermijden. De langere ritten en de nadruk op snelheid brengen wel de nodige werkdruk met zich mee. Een goede verstandhouding tussen de chauffeurs is een voorwaarde voor een goed functionerend dubbelbemand systeem. Het spreekt voor zich dat bij invoering van een systeem van dubbele bemanning afspraken moeten worden gemaakt over de beloning. Vakbonden moeten hierbij betrokken worden!

- **af- en aankoppelsysteem bij verladere**

Bij een af- en aankoppelsysteem gebeurt het laden en lossen door de verlader. Hij koppelt de volle trailer af en koppelt meteen een lege trailer aan. Het gevolg is dat je minder lang hoeft te wachten en dat de wagen efficiënter wordt ingezet.

- **multimodaal systeem**

Bij een multimodaal systeem gaat het om de aansluiting van het wegtransport op de binnenvaart en het spoor. Een efficiëntere combinatie kan ervoor zorgen dat je minder lang hoeft te wachten en dat de wagen efficiënter wordt ingezet.

3) Arbeidssystemen

Het invoeren van een ander arbeidssysteem biedt – vooral in het binnenlands vervoer – kansen voor transportbedrijven. Hieronder een paar voorbeelden:

- **ploegendiensten**

Bij een ploegendienst-systeem delen twee chauffeurs samen één wagen. Ze wisselen om de week van dagdienst en nachtdienst. Dit systeem wordt bijvoorbeeld al toegepast bij het vervoer van brandstoffen. Het voordeel is dat transportbedrijven hun wagens efficiënter kunnen inzetten (overdag en 's nachts) en beter kunnen inspelen op de eisen van verladers. Ook wordt het eenvoudiger om te voldoen aan de 48-uursnorm. Als chauffeur verdien je meer dan in een enkelbemand systeem, vanwege de ploegentoeslag. Nadeel is wel dat je de truck met een ander moet delen.

- **cyclische roosters**

Bij een cyclisch rooster werk je drie weken en ben je één week vrij. In dit systeem rijden vier chauffeurs met drie wagens. De vierde chauffeur rijdt op de momenten dat een van de andere chauffeurs een week vrij is.

Bedrijven die dit systeem toepassen, doen dit om makkelijker nieuwe chauffeurs te werven met een aantrekkelijk rooster én om te besparen op de buitenlandvergoeding voor de internationaal rijdende chauffeurs. Ook worden de wagens efficiënter benut.

Het systeem heeft ook nadelen. Als chauffeur kun je bijvoorbeeld, in de drie weken dat je werkt, in de problemen komen met de Rij- en rusttijdenwet. Ook moet je in die drie weken voldoende uren maken, om de vierde vrije week te compenseren (want volgens de cao heb je recht op een minimumsalaris en een minimaal aantal uren).

- **individuele roosters**

Bij een individueel rooster heb je als chauffeur veel invloed op je werktijd. Bijvoorbeeld door diensten aan te geven op een rooster. Of door je rooster zelfs helemaal zelf in te vullen. Zo'n systeem vraagt natuurlijk het nodige van de planners; zij moeten proberen om de wensen van de chauffeurs zo goed mogelijk in te passen.

Het voordeel is dat chauffeurs zich beter voelen bij een werkweek waar ze zelf invloed op hebben. Het gevolg is: alerte en productieve chauffeurs, minder schade, minder ziekteverzuim.

- **vier dagen werken**

De vierdaagse werkweek zal in de transportsector steeds vaker voorkomen. Als je vier dagen werkt, blijf je vrij eenvoudig binnen de 48-uursnorm. Niet elke chauffeur ziet dit zitten, maar voor een deel van de chauffeurs is een vierdaagse werkweek zeker een optie. Vooral als het om een vaste vrije dag gaat. In die overweging speelt natuurlijk ook een rol wat de gevolgen van zo'n beslissing voor je loonstrookje zijn. Overigens geldt bij dit onderwerp dat het nog al wat uit maakt of je valt onder de TLN-cao of de KNV-cao.

- **laden en lossen**

Bij het laden en lossen maak je uren die meetellen als arbeidstijd. Bedrijven kunnen er daarom voor kiezen om het laden en lossen door aparte ploegen te laten doen. In plaats van arbeidstijd, heb je op de laad- en losplek dan beschikbaarheidstijd. En die uren tellen niet mee voor de 48-uursnorm.

Tot slot

De invoering van de 48-uursnorm gaat in veel bedrijven gepaard met de nodige onrust en onduidelijkheid. Daar ontkomen we helaas niet aan. Tegelijkertijd zijn er ook kansen voor de Nederlandse transportsector om onze concurrentiepositie te versterken. Er liggen kansen voor sociale innovatie, bijvoorbeeld in de vorm van nieuwe vervoers- of arbeidssystemen. Het is aan de transportsector zelf, werkgevers én werknemers, om die kansen ook te grijpen.





BINNENLAND-CHAUFFEUR

Gerard van de Weerd

*Woont in Heerewaarden
Werkt bij Van Kaathoven*

Ze moeten met hun tengels van mijn overuren afblijven

“Veel chauffeurs hikken tegen die rijtijden aan, je kunt er echt flink stress van krijgen.”

“Ik heb altijd chauffeur willen worden. Het zit bij ons in de familie: mijn vader was chauffeur, mijn broers zijn het. Ik heb twee zonen van 12 en 14, die willen ook heel graag achter het stuur. En ik zal het ze niet afraden, het is een prachtig vak.

Maar... het is de afgelopen jaren niet leuker en makkelijker geworden. Het is druk op de weg, je merkt een hoop spanning. Het is jagen, doordouwen. Chauffeurs die elkaar geen ruimte gunnen. Geen plek op een parkeerplaats. Een collega had laatst vijf minuten te lang doorgereden, omdat hij niet eerder kon stoppen. Vijf minuten. En wat denk je: 3.500 euro boete! Met de bibbers in z'n benen is-ie naar huis gereden. Veel chauffeurs hikken tegen die rijtijden aan, je kunt er echt flink stress van krijgen. De afgelopen jaren heb ik nogal wat collega's om die reden zien stoppen.

Zelf vertrek ik elke ochtend al voor half 5, om de drukte nog een beetje voor te zijn. En dan is het maar afwachten wanneer je weer thuis bent. Het betekent dat ik lange dagen maak, maar daar hoor je mij echt niet over klagen. Want die overuren leveren toch mooi wat extra centen op.

Hoe dat straks met die 48 uur moet? Ik weet het echt niet. En mijn baas weet het ook niet, niemand weet het. Van mij mag alles gewoon bij het oude blijven. Laat mij die uren maar maken, daar moeten ze gewoon met hun tengels van afblijven, punt. We hebben dat geld als gezin gewoon nodig. En we zijn hele normale mensen hoor, we leven echt niet boven onze stand.”

“Die 48 uur vind ik op zich niet verkeerd; het gaat tenslotte om een gemiddelde. Als je gewoon 60 uur kunt maken en dan als compensatie regelmatig een week vrij bent, heb ik er helemaal geen problemen mee. Helaas zullen we niet ontkomen aan het delen van auto’s. Maar ook dat hoeft geen probleem te zijn, als je het binnen het bedrijf maar goed regelt. Dat betekent: goed uitgeruste cabines, die schoon worden achtergelaten. Je eigen spullen - matras, slaapzak - moet je makkelijk kunnen meenemen en opbergen. En wat ons basissalaris betreft: dat zal flink omhoog moeten, we zijn nu gewoon te afhankelijk van onze overuren.”

Ronald Veel, internationaal tankwagen-chauffeur bij Lehnkering Chemical Transport

“Nee, ik lig er niet wakker van. Ik maak zo’n 50 uur per week, dus voor mij verandert er niet zoveel. Mijn vrouw werkt ook, de kinderen zijn het huis uit, dus wij kunnen het goed redden. Maar ik ken chauffeurs die nu 60-70 uur maken en hun financiële plaatje daarop hebben gebaseerd. De overuren hebben ze meegefinancierd in de hypotheek. Ja, dan heb je wel een probleem. Maar eerlijk gezegd vind ik dat ook gewoon dom, dan heb je nooit goed nagedacht. Je moet niet verder springen dan je polsstokje lang is.”

Wim van Tooren, chauffeur bij Van der Laan Transport

“Ik vind dat er veel te veel ophef wordt gemaakt over die 48 uur. Volgens mij valt het allemaal wel mee. Maar goed, ik heb er al voor gekozen om parttime te werken, dus ik heb makkelijk praten. Ik werk drie weken, en ben daarna een week vrij. Bevalt me prima. Je kunt altijd wel op die truck zitten, maar ik werk om te leven - niet andersom. Ik wil ook graag tijd overhouden voor andere dingen. Ik vind het bijvoorbeeld leuk om te beleggen en ben als vrijwilliger actief bij de dierenambulance.”

Frans de Jong, internationaal chauffeur bij Transport Van Overveld

Chauffeurs



Appelscha
gem. Ooststellingwerf

50



Colofon

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Beroepsgoederenvervoer over de weg en de Verhuur van Mobiele Kranen.

Uitgave CNV BedrijvenBond, sector Beroepsgoederenvervoer
september 2009

Informatie Telefoon: 030 - 751 1007
www.cnvberoepsgoederenvervoer.nl

Lid worden Word óók lid van de CNV BedrijvenBond!
www.cnvbedrijvenbond.nl/lid-worden



Beroepsgoederenvervoer



Samenstelling

Productie a-advies, Utrecht
Begeleiding Joost van Egmond en Anton Meijerman (CNV BedrijvenBond), Utrecht
Tekst Kees de Vos, Houten
Ontwerp en fotografie Birgit Schrama, Utrecht
Drukwerk Lecturis, Eindhoven

