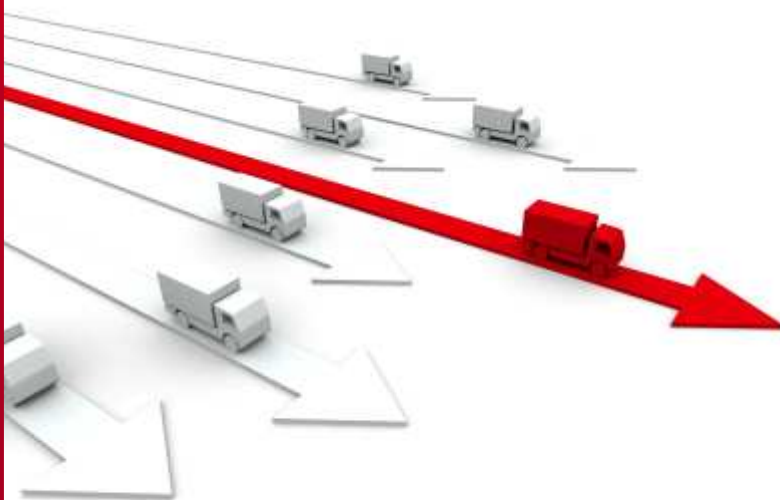




INFOBLADEN SOCIALE INNOVATIE

voor de sector beroepsgoederenvervoer
over de weg





© 2010 Policy Research Corporation, namens de sociale partners in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de logistiek (CNV, FNV, TLN en VVT)

Meer informatie over deze en andere uitgaven kunt u verkrijgen bij:

Policy Research Corporation

Parklaan 40

3016 BC Rotterdam

tel: +31 10 436 03 64

fax: +31 10 436 14 16

e-mail : info@policyresearch.nl

website : www.policyresearch.nl

Hoewel aan de totstandkoming van deze folder, waarop het auteursrecht van toepassing is, de uiterste zorg is besteed, kan voor de afwezigheid van eventuele (druk)fouten en onvolledigheden niet worden ingestaan en aanvaarden de auteur(s) geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van eventueel voorkomende fouten en onvolledigheden.

Alle rechten voorbehouden. Alle auteursrechten en databankrechten ten aanzien van deze uitgave worden uitdrukkelijk voorbehouden.

VERVOERSSYSTEMEN EN ROOSTERVORMEN

Sociale innovatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg betekent vernieuwingen in arbeidssystemen. Het anders en slimmer invullen van het 'klassieke' arbeidssysteem waarbij één chauffeur met een vaste wagen op de routes en tijden die vaak ad hoc bepaald worden door de werkgever. Er zijn twee hoofdvormen van sociale innovatie in het beroepsgoederenvervoer over de weg te onderscheiden, namelijk die in vervoerssystemen en die in roostervormen.

Vervoerssystemen

- **Vernieuwingen in vervoerssystemen optimaliseren de inrichting van het vervoertraject ('traditioneel systeem van A naar B').**
- De meeste vernieuwingen in vervoerssystemen leiden tot een snellere en betrouwbare levering van producten.
- Deze verhoging in trajectsnelheid leidt niet alleen tot een hoger jaarkilometrage en daardoor lagere vaste kosten per kilometer per wagen, maar ook tot een mogelijke hogere omzet per wagen, dankzij het hogere aantal opdrachten dat kan worden uitgevoerd met dezelfde wagen.
- Vervoerssystemen kunnen voor chauffeurs meer regelmaat in trajecten en werktijden en beter ingedeelde ritten betekenen.
- Veel voorkomende vormen van vernieuwingen in vervoerssystemen zijn het postiljonsysteem, omkoppelsysteem, dubbel bemand rijden, voorlaad- en lossysteem en intermodaal vervoer. Daarnaast zijn er diverse variaties tussen en binnen deze systemen.

Roostervormen

- **Vernieuwingen roostervormen optimaliseren de werktijden van chauffeurs en het wagenpark.**
- Vernieuwingen in roostervormen (arbeidstijdenmanagement) kunnen leiden tot een efficiëntere inzet van het wagenpark en het personeel.
- Werkuren, werkdagen en zelfs werkzaamheden van chauffeurs worden overzichtelijker en beter afgebakend, waardoor wagens vaker of langer kunnen worden ingezet.
- Dit leidt niet alleen tot een stijging van het jaarkilometrage en een daling van de vaste kosten per kilometer per wagen, maar ook tot een mogelijke verhoging van de omzet per wagen.
- Roosters kunnen op verschillende manieren worden ingericht en bieden chauffeurs meer mogelijkheden en inspraak door middel van individueel roosteren.
- Chauffeurs en planners kunnen door middel van roosters meer regelmaat en voorspelbaarheid krijgen dan nu het geval is en zo meer rust in hun werk- en privéleven krijgen.
- De meest voorkomende vormen van vernieuwingen in roostervormen zijn ploegensystemen en cyclische roosters. Binnen deze roostervormen bestaan er diverse variaties.

Inhoudstafel

Vervoerssystemen

Er zijn informatiebladen uitgewerkt voor de volgende vervoerssystemen waarin zowel het werkgevers- als werknemersperspectief is opgenomen:

• Postiljonsysteem	5
• Omkoppelsysteem	7
• Voorlaad- of lossysteem 1 – Op locatie	9
• Voorlaad- of lossysteem 2 – Voorlaad- of losrit	11
• Dubbel bemand rijden	13
• Intermodaal vervoer	15

Roostervormen

Er zijn informatiebladen uitgewerkt voor de volgende roostervormen waarin zowel het werkgevers- als werknemersperspectief is opgenomen:

• Ploegensysteem	17
• Cyclische roosters 1 – X weken werken, 1 extra week vrij....	19
• Cyclische roosters 2 – 4 dagen werken	21

POSTILJONSYSTEEM

In een postiljonsysteem wordt op wisselpunten de vrachtwagen doorgegeven aan een andere chauffeur of wordt er gewisseld van vrachtwagen. Hierbij kan op standplaats of op wisselplaatsen van wagen en/of chauffeur worden gewisseld. Dit kan incidenteel gebeuren, maar kan vooral op structurele wijze significante voordelen bieden voor zowel werkgever als werknemer.

Voor de werkgever: De wagen staat minder (of zelfs helemaal niet) stil wanneer de chauffeur dient te rusten, waardoor wagens, indien dit systeem structureel wordt toegepast, per jaar meer ingezet worden, en niet alleen de omzet per wagen kan stijgen maar ook de kosten per kilometer kunnen dalen.

Voordelen werkgever

- **Hoger jaarkilometrage** per wagen wanneer de vrachtwagen vaker kan worden ingezet (door het wisselen van chauffeurs tijdens ritten).
- **Lagere vaste kosten per kilometer** per wagen omdat de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per vrachtwagen wanneer de wagen op jaarbasis vaker kan worden ingezet, en dus meer opdrachten af kan werken.
- **Rit wordt opgedeeld in meerdere delen** waardoor verschillende soorten chauffeurs (binnenlands & internationaal of Nederlands & buitenlands) kunnen worden ingezet.
- **Verhoogde aantrekkelijkheid als werkgever** dankzij de verschillende voordelen voor chauffeurs, zoals de mogelijkheid om de rit op te delen en meer regelmaat in werktijden en werkzaamheden te creëren.
- **Gemakkelijker voldoen aan de rij- en rusttijden wetgeving** door het inzetten van meerdere chauffeurs op één traject.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers** wanneer goederen sneller op locatie kunnen komen (door wagens en chauffeurs tijdens lange ritten te laten wisselen).

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Een voorspelbare goederenstroom** met voldoende volume is op één of meerdere trajecten noodzakelijk om vaste wisselpunten en momenten in te kunnen zetten.
- **Meest efficiënt op meerdaagse trajecten** zijn postiljonsystemen waar vervoerders tegen rij- en rusttijden van individuele chauffeurs aanlopen.
- **De wagen moet daadwerkelijk vaker ingezet kunnen worden** met voldoende personeel (chauffeurs) en materieel (wagens) om efficiënt ingezet te worden.
- **Verandering van de inzet per dag** om de wagen daadwerkelijk meer in te zetten; het kan nodig zijn om ook 's nachts door te werken.
- **Toegang tot een 'hub'** in binnen- of buitenland kan de toepassing van wisselsystemen nog voordeliger maken (bijv. overnachting van chauffeurs, mogelijkheden van cross-docking, inzet van lokale chauffeurs, etc.).



In een postiljonsysteem wordt op wisselpunten de vrachtwagen doorgegeven aan een andere chauffeur of wordt er gewisseld van vrachtwagen. Hierbij kan op standplaats of op wisselplaatsen van wagen en/of chauffeur worden gewisseld. Dit kan incidenteel gebeuren, maar kan vooral op structurele wijze significante voordelen bieden voor zowel werkgever als werknemer.

Voordelen voor de werknemer: Dit systeem wordt hoofdzakelijk toegepast op vooraf bepaalde routes, wat de regelmaat en de voorspelbaarheid van het rooster verbetert. Bovendien kunnen zowel chauffeurs die graag dicht bij huis werken, als chauffeurs die liever in het buitenland werken, worden ingezet in dit systeem.

Voordelen werknemer

- **Verhoogde regelmaat en voorspelbaarheid** in rijtijden en werkzaamheden is mogelijk, wat de planning van het privéleven een stuk gemakkelijker maakt.
- **Beter inspelen op de wensen van de werknemer** is mogelijk door het aanbieden van verschillende trajectindelingen:
 - **Vaker thuis overnachten** is mogelijk dankzij de betere afstemming van verschillende routes en de mogelijkheid om op het trajectdeel standplaats – wisselpunt te rijden.
 - **Meer buitenlandwerk** is mogelijk voor chauffeurs die graag veel afwisseling hebben; zij kunnen vaker op het trajectdeel wisselpunt – internationale eindbestemming rijden.
- **Werken in zelfstandige teams** is mogelijk, wat in vernieuwde vervoerssystemen vaak voorkomt, betekent meer verantwoordelijkheid, zelfstandigheid en meer sociale omgang met gemotiveerde collega's.

Voorbeelden

In praktijk komen postiljonsystemen voor in het internationaal vervoer naar het zuiden (Frankrijk), oosten (Duitsland en verder) en noorden (Scandinavië). Er zijn verschillende manieren om het systeem in te vullen mogelijk, zoals op een hele dag of halve dag rijden van standplaats wisselen van wagen en/of chauffeur of verschillende combinaties met andere systemen.

Een vervoerder vertelt "Door slimmer te werken met vervoerssystemen draaien wij nu lagere kostprijzen per kilometer. Bovendien betalen klanten voor de hogere snelheid van het vervoer. Je moet er natuurlijk wel voor zorgen dat je je materieel ook daadwerkelijk vaker inzet, nu de wielen langer kunnen blijven rollen."

Een gesproken chauffeur die net is gestart in een postiljonsysteem, geeft aan dat hij voornamelijk waardeert dat hij meer uren op een dag kan rijden (in plaats van wachten of laden en lossen) en vaker thuis kan overnachten.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werknemer

- **Vrachtwagens dienen vaker gedeeld te worden** met andere chauffeurs op wisselpunten. Om te voorkomen dat vrachtwagens en materiaal als gevolg van het delen met weinig respect behandeld worden of slecht worden onderhouden, kan in de praktijk meestal met vaste teams van wagens en chauffeurs gewerkt worden.
- **Dezelfde trajecten moeten vaker afgelegd worden** (ritregelmaat) wat niet voor iedere chauffeur aantrekkelijk is. In praktijk kunnen chauffeurs tijdelijk in verschillende systemen werken om variatie in werk te behouden.
- **'s Nachts rijden** kan gevraagd worden om de wielen van de vrachtwagen rollende te houden. Hoewel dit voor sommige chauffeurs geen probleem zal zijn (o.a. vanwege nachttoeslag en meer zelfstandigheid), zullen een aantal chauffeur hier mogelijk niet aan kunnen wennen.
- **Extra planningsinspanning in het begin** is nodig voor het opzetten van een postiljonsysteem, maar eens het systeem geroutineerd is kan het meer rust en duidelijkheid brengen voor chauffeurs en planning.

OMKOPPELSYSTEEM

In een omkoppelsysteem wordt op wisselpunten de trailer doorgegeven aan een andere chauffeur of wordt er gewisseld van trailer. Hierbij kan op standplaats of op wisselplaatsen van wagen en/of chauffeur worden gewisseld. Dit kan incidenteel gebeuren, maar kan vooral op structurele wijze significante voordelen bieden voor zowel werkgever als werknemer.

Voordelen voor werkgever: De trailer staat minder (of zelfs helemaal niet) stil wanneer de chauffeur dient te rusten, waardoor trailers, indien dit systeem structureel wordt toegepast, per jaar meer ingezet worden, en niet alleen de omzet per trailer kan stijgen maar ook de kosten per kilometer kunnen dalen.

Voordelen werkgever

- **Hoger jaarkilometrage** wanneer de trailer vaker kan worden ingezet (door het wisselen van trailers tijdens ritten).
- **Lagere vaste kosten per kilometer** op de trailer omdat de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per trailer wanneer de wagen op jaarbasis vaker kan worden ingezet en dus meer opdrachten af kan werken.
- **Rit wordt opgedeeld in meerdere delen** waardoor verschillende soorten chauffeurs (binnenlands & internationaal of Nederlands & buitenlands) kunnen worden ingezet.
- **Verhoogde aantrekkelijkheid als werkgever** dankzij de verschillende voordelen voor chauffeurs, zoals de mogelijkheid om de rit op te delen en meer regelmaat in werktijden en werkzaamheden te creëren.
- **Gemakkelijker voldoen aan de rij- en rusttijden wetgeving** door het inzetten van meerdere chauffeurs en trailers op één traject.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers** wanneer goederen sneller op locatie kunnen komen (door trailers en chauffeurs te laten wisselen).

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Meest efficiënt op meerdaagse trajecten** zijn omkoppelsystemen waar vervoerders tegen rij- en rusttijden voor individuele chauffeurs aanlopen.
- **Een voorspelbare goederenstroom** met voldoende volume is op één traject in de onderneming noodzakelijk om het opstellen van een systeem de moeite waard te maken.
- **De wagen moet daadwerkelijk vaker ingezet kunnen worden;** met voldoende personeel (chauffeurs) en materieel (wagens en trailers) om efficiënt ingezet te worden.
- **Verandering van de inzet per dag** om de wagen daadwerkelijk meer in te zetten; het kan nodig zijn om ook 's nachts door te werken.
- **Toegang tot een 'hub'** in binnen- of buitenland kan de toepassing van wisselsystemen nog voordeliger maken (bijv. overnachting van chauffeurs, mogelijkheden van cross-docking, inzet van lokale chauffeurs, etc.).
- **Enkel de trailer maakt een hoger jaarkilometrage** waardoor het kostenvoordeel is dus kleiner dan in een postiljonsysteem (waar de vrachtwagen in zijn geheel doorgegeven wordt).



In een omkoppelsysteem wordt op wisselpunten de trailer doorgegeven aan een andere chauffeur of wordt er gewisseld van trailer. Hierbij kan op standplaats of op wisselplaatsen van wagen en/of chauffeur worden gewisseld. Dit kan incidenteel gebeuren, maar kan vooral op structurele wijze significante voordelen bieden voor zowel werkgever als werknemer.

Voordelen voor de werknemer: Dit systeem wordt hoofdzakelijk toegepast op vooraf bepaalde routes, wat de regelmaat en de voorspelbaarheid van het rooster verbetert. Bovendien kunnen zowel chauffeurs die graag dicht bij huis werken, als chauffeurs die liever in het buitenland werken, worden ingezet in dit systeem.

Voordelen werknemer

- **Verhoogde regelmaat en voorspelbaarheid** in rijtijden, en werkzaamheden is mogelijk, wat de planning van het privéleven een stuk gemakkelijker maakt.
- **Beter inspelen op de wensen van de werknemer** is mogelijk door het aanbieden van verschillende trajectindelingen:
 - **Vaker thuis overnachten** is mogelijk dankzij de betere afstemming van verschillende routes en de mogelijkheid om op het trajectdeel standplaats – wisselpunt te rijden.
 - **Meer buitenlandwerk** voor chauffeurs die graag veel afwisseling hebben; zij kunnen vaker op het trajectdeel wisselpunt – eindbestemming rijden.
- **Werken in zelfstandige teams**, is mogelijk, wat in vernieuwde vervoerssystemen vaak voorkomt, betekent meer verantwoordelijkheid, zelfstandigheid en meer sociale omgang met gemotiveerde collega's.

Voorbeelden

In praktijk komen koppelsystemen voor in het internationaal vervoer naar het zuiden (Frankrijk), oosten (Duitsland en verder) en noorden (Scandinavië). Er zijn verschillende manieren om het systeem in te vullen mogelijk, zoals op een hele dag of halve dag rijden van standplaats wisselen van wagen en/of chauffeur of verschillende combinaties met andere systemen.

Een gesproken vervoerder die al langer omkoppelt vindt het systeem ideaal als lading over lange afstanden vervoerd moet worden en snel op zijn bestemming moet zijn. 'Dat is voor ons de manier om ervoor te zorgen dat we toegevoegde waarde creëren en continuïteit kunnen borgen', aldus de vervoerder.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werknemer

- **Trailer moet gedeeld worden** met andere chauffeurs op wisselpunten. Om te voorkomen dat trailers als gevolg van het delen met weinig respect behandeld worden of slecht worden onderhouden, kan in de praktijk meestal met vaste teams van wagens en chauffeurs gewerkt worden.
- **Dezelfde trajecten moeten vaker afgelegd worden** (ritregelmaat); wat niet voor iedere chauffeur aantrekkelijk is. In praktijk kunnen chauffeurs tijdelijk in verschillende systemen werken om variatie in werk te behouden.
- **'s Nachts rijden** kan gevraagd worden om de wielen van de trailer rollende te houden. Hoewel dit voor sommige chauffeurs geen probleem zal zijn (o.a. vanwege nachttoeslag en meer zelfstandigheid), zullen een aantal chauffeurs hier mogelijk niet aan kunnen wennen.
- **Extra planningsinspanning in het begin** is nodig voor het opzetten van een omkoppelsysteem, maar eens het systeem geroutineerd is kan het meer rust en duidelijkheid brengen voor chauffeurs en planning.

VOORLAAD- OF LOSSYSTEEM 1

Wisselen op locatie

Het voorlaadsysteem is een variant op het wisselsysteem (postiljon- of omkoppelsysteem), waarbij van trailer (of wagen) gewisseld wordt op de standplaats of bij de verlader (in plaats van onderweg). In de eerste variant rijdt een chauffeur tot zijn laad- en losbestemming, waar hij zijn trailer afkoppelt en direct met een andere (volgeladen) trailer naar de standplaats of de volgende bestemming kan doorrijden. De trailers en wagens worden door andere chauffeurs of door personeel van de verlader voorgeladen of voorgelost.

Voordelen werkgever

- **Hoger jaarkilometrage** wanneer de trailer en wagen vaker kan worden ingezet (door het voorladen of voorlossen is minder tijd nodig voor laden, lossen en/of wachten).
- **Lagere vaste kosten per kilometer** wanneer de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per wagen wanneer de wagen op jaarbasis vaker ingezet kan worden, en dus meer opdrachten kan afwerken.
- **Verhoogde aantrekkelijkheid als werkgever** dankzij de verschillende voordelen voor chauffeurs, zoals de mogelijkheid om minder lang (onnodig) dienen te wachten en met voorgeladen trailers of wagens te werken.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers** door goederen sneller op locatie te laten komen, dankzij de verminderde tijd die aan laden en lossen gespendeerd moet worden.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Meest voordelig op eendaagse trajecten** zijn voorlaad- en lossystemen op trajecten waar bij voorkeur meermaals per dag op locatie kan worden omgekoppeld.
- **Voldoende dikke goederenstroom en vaste herkomst of bestemming** is nodig om het instellen van een systeem de moeite waard te maken.
- **Medewerking van de verlader is nodig** om trailers zelf voor te laden of te lossen, dan wel toestaan dat voorgeladen trailers of wagens tijdelijk op de locatie toegestaan is. Indien dit niet mogelijk is kan ook enkel op de standplaats worden omgekoppeld.
- **De wagen moet ook daadwerkelijk meer ritten per dag afwerken**; met voldoende personeel (chauffeurs) en materieel (wagens en trailers) om efficiënt ingezet te worden.



Wisselen op locatie

Het voorlaadsysteem is een variant op het wisselsysteem (postiljon- of omkoppelsysteem), waarbij van trailer (of wagen) gewisseld wordt op de standplaats of bij de verlader (in plaats van onderweg). In de eerste variant rijdt een chauffeur tot zijn laad- en losbestemming, waar hij zijn trailer afkoppelt en direct met een andere (volgeladen) trailer naar de standplaats of de volgende bestemming kan doorrijden. De trailers en wagens worden door andere chauffeurs of door personeel van de verlader voorgeladen of voorgelost.

Voordelen werknemer

- **Verhoogde regelmaat en voorspelbaarheid** in rijtijden, en werkzaamheden is mogelijk, wat de planning van het privéleven een stuk gemakkelijker maakt.
- **Meer rijden en minder onnodige tijd voor wachten** bij laden en lossen wanneer er op locatie enkel nog hoeft gekoppeld te worden van voorgeladen trailers met voor te lossen trailers.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werknemer

- **De trailer (of vrachtwagen) moet gedeeld worden** met andere chauffeurs in dit systeem. Om te voorkomen dat trailers als gevolg van het delen met weinig respect behandeld worden of slecht worden onderhouden, kan in de praktijk meestal met vaste teams van wagens en chauffeurs gewerkt worden.
- **Dezelfde trajecten moeten vaker afgelegd worden** (ritregelmaat); wat niet voor iedere chauffeur aantrekkelijk is. In praktijk kunnen chauffeurs tijdelijk in verschillende systemen werken om variatie in werk te behouden.
- **Extra planningsinspanning in het begin** is nodig voor het opzetten van een voorlaad- en lossysteem, maar eens het systeem geroutineerd is kan het meer rust en duidelijkheid brengen voor chauffeurs en planning.

Voorbeelden

Afhankelijk van de mogelijkheden van de verlader, kan zowel op de standplaats als bij de verlader worden omgekoppeld, of enkel op standplaats. De trailer die achterblijft (op de standplaats of bij de verlader), kan worden geladen en gelost terwijl de chauffeur naar de volgende bestemming rijdt.

Een gesproken vervoerder die dit systeem toe past, geeft aan tot 3 extra ritten per dag af te kunnen werken, dankzij de inrichting van een systeem bij een verlader waarbij continu voorgeladen kan worden.

Een chauffeur die in dit systeem werkt, vertelt dat hij dankzij dit systeem meer regelmaat heeft in zijn dag dankzij het grotere aantal vaste ritten, en bijna nooit hoeft te wachten bij de verlader: 'Echt leuk. Mijn wachturen zijn enorm teruggedrongen en ik ben weer vaker op de weg. En dat is ten slotte de reden waarvoor ik chauffeur ben geworden.'

VOORLAAD- OF LOSSYSTEEM 2

Voorlaad- of losrit

Het voorlaadsysteem is een variant op het wisselsysteem, waarbij van vrachtwagen of trailer gewisseld wordt op de standplaats in plaats van onderweg. In deze variant maakt één chauffeur een eendaagse rit om de wagen of trailer voor te laden of te lossen bij verschillende klanten, waarna de tweede chauffeur de voorgeladen of geloste wagen of trailer overneemt om deze naar een (internationale) bestemming te rijden. Dit systeem kan met verschillende andere vervoerssystemen gecombineerd worden om het traject nog efficiënter uit te voeren.

Voordelen werkgever

- **Hoger jaarkilometrage** wanneer de trailer/wagen vaker kan worden ingezet (door het overdragen van voorgeladen of voorgeloste wagens aan een andere chauffeur).
- **Lagere vaste kosten per kilometer** wanneer de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per vrachtwagen, wanneer de wagen op jaarbasis vaker kan worden ingezet, en dus meer opdrachten af kan werken.
- **Verhoogde aantrekkelijkheid als werkgever** waardoor verschillende soorten chauffeurs (binnenlands & internationaal of Nederlands & buitenlands) kunnen worden ingezet.
- **Gemakkelijker voldoen aan de rij- en rusttijden wetgeving** door het inzetten van meerdere chauffeurs en trailers op één traject.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers** wanneer goederen sneller op locatie kunnen komen (door trailers en chauffeurs te laten wisselen).

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Meest efficiënt op meerdaagse trajecten** zijn voorlaad- of losritten waar vervoerders tegen rij- en rusttijden voor individuele chauffeurs aanlopen.
- **Meest efficiënt in transport met meerdere laad en loslocaties**, zoals stukgoederen of groupage, gezien het laden en lossen hier veel tijd inneemt.
- **De wagen moet daadwerkelijk vaker ingezet kunnen worden**; met voldoende personeel (chauffeurs) en materieel (wagens en trailers) om efficiënt ingezet te worden.
- **Verandering van de inzet per dag** om de wagen daadwerkelijk meer in te zetten; het kan nodig zijn om ook 's nachts door te werken.



Voorlaad- of losrit

Het voorlaadsysteem is een variant op het wisselsysteem, waarbij van vrachtwagen of trailer gewisseld wordt op de standplaats in plaats van onderweg. In deze variant maakt één chauffeur een eendaagse rit om de wagen of trailer voor te laden of te lossen bij verschillende klanten, waarna de tweede chauffeur de voorgeladen of geloste wagen of trailer overneemt om deze naar een (internationale) bestemming te rijden. Dit systeem kan met verschillende andere vervoerssystemen gecombineerd worden om het traject nog efficiënter uit te voeren.

Voordelen werknemer

- **Verhoogde regelmaat en voorspelbaarheid** in rijtijden, en werkzaamheden is mogelijk, wat de planning van het privéleven een stuk gemakkelijker maakt.
- **Beter inspelen op de wensen van de werknemer** is mogelijk door het aanbieden van verschillende trajectindelingen:
 - **Vaker thuis overnachten** is mogelijk dankzij de betere afstemming van verschillende routes en de mogelijkheid om op het binnenlandse trajectdeel te rijden.
 - **Meer buitenlandwerk** voor chauffeurs die graag veel afwisseling hebben; zij kunnen vaker op het internationale trajectdeel rijden.
- **Ontlasten werkdruk internationale chauffeurs** en aanbrenge variatie door mogelijk een aantal dagen (laden en lossen in binnenland en/of het buitenland) werk van de internationale rit af te nemen.
- **Planners** kunnen gemakkelijker (verschillende soorten) chauffeurs vinden om op de verschillende ritdelen in te zetten.

Voorbeelden

De eerste chauffeur maakt een eendaagse rit om de goederen te laden, en geeft de volgeladen wagen/trailer door aan een tweede chauffeur voor het internationale deel van de rit. Deze internationale rit kan op verschillende manieren worden ingericht (combinatie met verschillende vervoerssystemen). Op eindbestemming kan de internationale chauffeur zelf laden/lossen of de wagen doorgeven aan een lokale laad/los chauffeur.

Een gesproken vervoerder zegt dat dit systeem hem, in combinatie met dubbel bemande ritten, de snelste in de markt voor internationaal vervoer naar Frankrijk maakt. Bovendien maken de wagens die opereren binnen dit systeem jaarkilometrages van boven de 250 000 km.

Een chauffeur die in dit systeem werkt zegt dat hij dankzij dit systeem zich kan concentreren op het afwerken van een internationale rit, en niet hoeft te laden en lossen.

DUBBEL BEMAND RIJDEN

Op een dubbel bemande rit rijden twee chauffeurs gezamenlijk op één vrachtwagen. Wanneer de ene chauffeur zijn wettelijke rust moet nemen, kan de ander het stuur overnemen. Hierdoor kan de vrachtwagen langer aan één stuk doorrijden dan in een enkel bemande wagen en kunnen ladingen zodoende sneller afgeleverd worden. Dit systeem kan zowel incidenteel als structureel ingezet worden.

Voordelen werkgever

- **Hoger jaarkilometrage** per wagen wanneer de vrachtwagen vaker kan worden ingezet (door de inzet van 2 chauffeurs op 1 wagen).
- **Lagere vaste kosten per kilometer** per wagen omdat de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per vrachtwagen wanneer de wagen op jaarbasis vaker kan worden ingezet, en dus meer opdrachten af kan werken.
- **Ad hoc** in te zetten om een onvoorziene, snelle levering te doen is mogelijk (een voorspelbare goederenstroom is niet noodzakelijk), maar ook een structurele inzet biedt voordelen.
- **Verhoogde aantrekkelijkheid als werkgever** dankzij verschillende voordelen voor chauffeurs, zoals de mogelijkheden om meer regelmaat in werktijden en werkzaamheden te krijgen.
- **Gemakkelijker voldoen aan de rij- en rusttijden wetgeving** door het inzetten van (minstens) twee chauffeurs op één wagen.
- **Inpassing in de 48-urige werkweek**; omdat de tijd als bijrijder niet wordt ingedeeld als arbeidstijd en dus niet meetelt voor de 48-urige werkweek.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers**, wanneer goederen sneller op locatie kunnen komen (doordat de chauffeurs tijdens lange ritten elkaar aflossen wisselen).

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Meest efficiënt op meerdaagse trajecten**; het verminderen van het aantal rustpauzes waarbij de vrachtwagen stilstaat, verhoogt de trajectsnelheid.
- **De wagen moet op maand- of jaarbasis daadwerkelijk vaker ingezet worden**; personeel dient voldoende beschikbaar te zijn en er dient voldoende vraag te zijn naar transport.
- **Verandering van de inzet per dag** om de wagen daadwerkelijk meer in te zetten; het kan nodig zijn om ook 's nachts door te werken.
- **Duurder** omdat dubbel bemande chauffeurs ook voor hun tijd als bijrijder betaald worden.
- **Voldoende lading** is nodig (op de heen en terugrit) om de wagen rendabel te laten rijden, gezien de extra kosten voor de tweede chauffeur.



Op een dubbel bemande rit rijden twee chauffeurs gezamenlijk op één vrachtwagen. Wanneer de ene chauffeur zijn wettelijke rust moet nemen, kan de ander het stuur overnemen. Hierdoor kan de vrachtwagen langer aan één stuk doorrijden dan in een enkel bemande wagen en kunnen ladingen zodoende sneller afgeleverd worden. Dit systeem kan zowel incidenteel als structureel ingezet worden.

Voordelen werknemer

- **Vaker thuis overnachten** is mogelijk wanneer de wagen terugkeert van lange ritten.
- **Werken in teams**, is mogelijk, wat in vernieuwde vervoerssystemen vaak voorkomt, betekent meer verantwoordelijkheid, zelfstandigheid en meer sociale omgang met gemotiveerde collega's.
- **Uitdaging** om de lading op tijd op bestemming te krijgen, gezien dit systeem voornamelijk wordt ingezet voor tijdskritische goederen.
- **Financieel voordeel** is mogelijk omdat ook de tijd als bijrijder (aan 85%) betaald wordt.
- **Planners** kunnen dit systeem ad hoc inzetten om een snelle levering te doen, en op structurele basis voor bepaalde goederen of trajecten.

Voorbeelden

Ook een dubbel bemand systeem kan op verscheidene manieren ingericht worden, of gecombineerd worden met andere vervoerssystemen, afhankelijk van het traject of de goederenstroom. Zo kan laden en lossen **door** de twee chauffeurs **gezamenlijk gedaan worden** om tijd te besparen, of door één van de chauffeurs, terwijl de tweede rust of pauze neemt. Ook kan een plaatselijke laad en loschauffeur ingezet worden op de standplaats en in het buitenland om de ritsnelheid verder te verhogen.

Een vervoerder vertelt dat de beslissing dubbel bemand te rijden, de onderneming opnieuw een geduchte concurrent gemaakt heeft op internationale ritten in het geconditioneerd vervoer.

Een chauffeur die in dit systeem rijdt, vertelt dat hij dubbel bemand rijden rustiger vindt, omdat hij meer flexibiliteit heeft in de tijd waarop hij gaat slapen. 'Ik vertrouw mijn collega en ik slaap prima wanneer hij rijdt, bovendien is de job een stuk minder eenzaam nu ik een goede partner heb gevonden.'

INTERMODAAL VERVOER

Bij intermodaal vervoer wordt voor een deel van het traject een andere vorm van vervoer, zoals een schip of trein. De vrachtwagen werkt vaak het voortraject of natraject af en zorgt voor het laden en lossen bij de klant. Een variatie is inzet van spoor en binnenvaart voor vervoer van de zeehavens naar nabij gelegen terminals buiten zeehavens om zo wachttijden en congestie in de havens te beperken. Dit systeem kan, afhankelijk van de invulling, zowel een voordeel in trajectsnelheid als kosten en verbeterde trajectindeling bieden.

Voordelen werkgever

- **Mogelijk efficiëntere inzet van de vrachtwagen** wanneer een boot of trein ingezet wordt die goederen uit de haven tot op een rustigere laadplaats brengt, en zo vermijdt dat de vrachtwagen uren in de file moet staan. De wagen kan voor alternatieve ritten ingezet worden en zo een hoger jaarkilometrage, lagere kosten per kilometer en eventueel een hogere omzet behalen.
- **Mogelijk kostenvoordeel**, aangezien het vervoer per trein of schip op lange afstanden goedkoper is dan de vrachtwagen per kilometer.
- **Wanneer de rit wordt opgedeeld in meerdere delen** kan een (vaak goedkopere) binnenlandse chauffeur worden ingezet in Nederland en een lokale buitenlandse chauffeur in het buitenland.
- **Verhoogde aantrekkelijkheid als werkgever** dankzij de verschillende voordelen voor chauffeurs, zoals de verschillende mogelijkheden om de rit op te delen.
- **Gemakkelijker voldoen aan de rij- en rusttijden wetgeving** door het inzetten van meerdere chauffeurs op één internationaal traject en/of het verkorten van het trajectdeel dat door een vrachtwagenchauffeur wordt afgewerkt.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers**, door goederen binnen grote mate van betrouwbaarheid op tijd op locatie te laten komen of bij een kostenvoordeel rendabeler/tegen een scherper tarief te werken.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Tijdskritische goederen** kunnen niet altijd vervoerd worden via een intermodaal traject; trein en boottrajecten lopen vaker vertraging op en zijn niet altijd even snel of betrouwbaar.
- **Niet alle vormen van laadeenheden** kunnen gebruik maken van intermodaal transport; 'standaard' eenheden als containers of specifieke trailers en wisselbakken zijn geschikt voor intermodaal vervoer.
- **Duur van het traject** (eendaags of meerdaags) bepaalt de vorm van intermodaal vervoer die best kan ingezet worden.
- **Voldoende dikke goederenstroom** op een bepaald traject is nodig om het instellen van een systeem de moeite waard te maken.
- **Toegang tot een 'hub'** of uitvalsbasis waar het intermodaal vervoer de lading afzet (aan de haven of het treinstation) kan de toepassing van een intermodaal systeem nog interessanter en voordeliger maken.



Bij intermodaal vervoer wordt voor een deel van het traject een andere vorm van vervoer, zoals een schip of trein. De vrachtwagen werkt vaak het voortraject of natraject af en zorgt voor het laden en lossen bij de klant. Een variatie is inzet van spoor en binnenvaart voor vervoer van de zeehavens naar nabij gelegen terminals buiten zeehavens om zo wachttijden en congestie in de havens te beperken. Dit systeem kan, afhankelijk van de invulling, zowel een voordeel in trajectsnelheid als kosten en verbeterde trajectindeling bieden.

Voordelen werknemer

- **Verhoogde regelmaat en voorspelbaarheid in rijtijden en werkzaamheden**, wat de planning van het privéleven een stuk gemakkelijker maakt.
- **Beter inspelen op de wensen van de werknemer** door het aanbieden van verschillende trajectindelingen:
 - **Vaker thuis overnachten** is mogelijk dankzij de betere afstemming van verschillende routes en de mogelijkheid om op het trajectdeel standplaats – wisselpunt te rijden.
 - **Meer buitenlandwerk** voor chauffeurs die graag veel afwisseling hebben; zij kunnen vaker op het trajectdeel wisselpunt – eindbestemming rijden.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werknemer

- **De vrachtwagen of trailer moet gedeeld worden** met andere chauffeurs in dit systeem. Om te voorkomen dat vrachtwagens en materiaal als gevolg van het delen met weinig respect behandeld worden of slecht worden onderhouden, wordt in de praktijk soms met vaste teams gewerkt worden.
- **Dezelfde trajecten moeten vaker afgelegd worden** (ritregelmaat); om het werk gevarieerd en aantrekkelijk te houden, kunnen chauffeurs afwisselend rijden op de verschillende bestemmingen waarop een intermodaal systeem wordt toegepast.
- **Kleiner deel van het traject wordt door een chauffeur afgewerkt** is mogelijk waardoor hetzelfde aantal ritten op een traject met minder chauffeurs kan worden volbracht. Chauffeurs zouden dan ook op andere trajecten ingezet kunnen worden.
- **Extra planningsinspanning in het begin** is nodig voor het opzetten van een intermodaal systeem maar eens het systeem geroutineerd is kan het meer rust en duidelijkheid brengen voor chauffeurs en planning.

Voorbeelden

Er zijn verschillende manieren om een intermodaal traject in te richten. Een deel van het traject kan per boot of per trein afgewerkt worden **en** het intermodale vervoer kan in het begin, op het einde of in het midden van het traject worden ingezet. Een charterdienst of eigen (buitenlandse) chauffeurs kunnen worden ingezet om het tweede trajectdeel met de vrachtwagen in het buitenland af te werken.

‘Ik was genoodzaakt om andere manieren te vinden om mijn vervoersdiensten in te richten vanwege veranderingen in wetgeving. Multimodaal was de oplossing. Sindsdien werken wij niet alleen op een rendabel niveau, maar hebben wij ook een erg sterke positie in de markt veroverd dankzij de scherpe tarieven die we kunnen aanbieden’, aldus een vervoerder die multimodaal vervoer toepast.

PLOEGENDIENSTEN

Ploegendiensten zijn roostervormen met dag- en nacht of ochtend- en avonddiensten. Ze zorgen voor een duidelijke regelmaat en voorspelbaarheid in werkuren en werktijden van chauffeurs, en zijn daarom makkelijk af te stemmen op de 48-urige werkweek. Daarnaast is het een nuttig instrument om betrouwbaar vervoer met tijdige aflevering in te richten en tegelijkertijd de inzet van het wagenpark te vergroten, waardoor wagens zelfs bijna tot 24 uur per dag tot 7 dagen in de week ingezet kunnen worden.

Voordelen werkgever

- **Efficiënte inzet van materiaal** gezien een wagen door minstens 2 chauffeurs wordt ingezet in een ploegendienst.
- **Hoger jaarkilometrage** wanneer de vrachtwagen meer uren per dag wordt ingezet.
- **Lagere vaste kosten per kilometer** wanneer de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per vrachtwagen, wanneer de wagen op dagbasis langer ingezet kan worden, en dus meer opdrachten kan afwerken.
- **Meer rust in de organisatie** omdat het aantal chauffeurs en wagens ter beschikking op voorhand gekend is voor vervoerder en planners voor een ploegendienst.
- **Nieuwe doelgroepen chauffeurs** kunnen worden aangetrokken en bestaande chauffeurs worden behouden dankzij de verhoogde voorspelbaarheid en regelmaat van dit systeem.
- **Voldoen aan 48-urige werkweek** wordt gemakkelijker, gezien chauffeurs dagelijks (ongeveer) een vooraf bepaald aantal uren kunnen werken binnen de regelgeving.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers** door bevoorrading van locaties op alle uren van de dag mogelijk te maken.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Er is voldoende werk nodig** op de dagen waarop chauffeurs zijn ingeroosterd; extra uren maken op een andere dag om in te halen is moeilijk gezien de wagen moet worden doorgegeven.
- **Ploegentoeslag** zoals bepaald in de CAO dient meegenomen te worden in de loonkosten.
- **Enkel geschikt voor eendaags vervoer** (liefst ritten zo dicht mogelijk bij de standplaats) komt hiervoor in aanmerking, omdat de chauffeurs steeds dienen terugkeren naar de standplaats of andere vaste wisselplaats om de vrachtwagen door te geven aan een chauffeur uit de volgende ploeg.
- **Verminderde flexibiliteit binnen dit systeem** om onverwachte fluctuaties op te vangen. Er zijn springers en andere chauffeurs en systemen nodig om bijv. in periode van drukte bij te springen en om ziektes van anderen op te vangen.



Ploegendiensten zijn roostervormen met dag- en nacht of ochtend- en avonddiensten. Ze zorgen voor een duidelijke regelmaat en voorspelbaarheid in werkuren en werktijden van chauffeurs, en zijn daarom makkelijk af te stemmen op de 48-urige werkweek. Daarnaast is het een nuttig instrument om betrouwbaar vervoer met tijdige aflevering in te richten en tegelijkertijd de inzet van het wagenpark te vergroten, waardoor wagens zelfs bijna tot 24 uur per dag tot 7 dagen in de week ingezet kunnen worden.

Voordelen werknemer

- **Mogelijkheid om parttime** of met kortere werkdagen te werken (afhankelijk van de invulling van het systeem door bijv. enkele diensten te draaien).
- **Verhoogde voorspelbaarheid en regelmaat van het rooster**; chauffeurs kunnen op voorhand weten welke diensten en uren ze moeten werken.
- **Ploegen kunnen via individueel roosteren worden ingevuld**, wat chauffeurs extra mogelijkheden biedt hun rooster aan te passen naar hun wensen en noden.
- **Zelfstandige teams** zijn mogelijk en worden vaak gehanteerd voor chauffeurs die in ploegen rijden, wat door veel chauffeurs als motiverend wordt ervaren.
- **De planning** weet op voorhand over hoeveel chauffeurs en wagens ze beschikken op welke tijden. Dit geeft meer rust voor de planning.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werknemer

- **Kortere werkdagen** zijn mogelijk om te kunnen verzekeren dat de wagen op tijd terug op de standplaats is.
- **Afwisselend overdag en 's nachts** of vroeg en laat werken.
- **Vrachtwagens dienen gedeeld te worden** met chauffeurs uit de andere ploeg. Om te voorkomen dat vrachtwagens en materiaal als gevolg van het delen met weinig respect behandeld worden of slecht worden onderhouden, kan in de praktijk met vaste teams van wagens en chauffeurs gewerkt worden.
- **Extra planningsinspanning in het begin** is nodig voor het opzetten van een ploegendienst, maar eens het systeem geroutineerd is kan het meer rust en duidelijkheid brengen voor chauffeurs en planning.

Voorbeelden

In praktijk is de keuze voor het aantal ploegen (twee of drie) afhankelijk van het soort transport, de type goederen en de wensen van werkgever en werknemer. Er kan gekozen worden voor een ochtend- en avondploeg of dag- en nachtploeg, ook weer afhankelijk van de wensen en eisen van de verladers (nachtophaling moet bijvoorbeeld mogelijk zijn wanneer van een nachtploeg gebruik gemaakt wordt).

Een gesproken vervoerder heeft zijn systeem zo ingericht dat de wagens tot 20 uur per 24 uur rijden. Zo kan hij het dure materiaal optimaal laten rollen, en de vaste kosten drukken.

Een gesproken chauffeur zegt dat hij specifiek voor dit systeem koos, omdat hij zo vooraf weet wanneer, en vaak ook hoe lang, hij werkt, en toch nog voldoende kan verdienen dankzij de nachttoeslag. 'Toegenomen regelmaat en de voorspelbaarheid in werktijden heb ik te danken aan het ploegensysteem', aldus de chauffeur.

CYCLISCHE ROOSTERS 1

X weken werken, 1 extra week vrij

Onder een cyclisch rooster wordt het verrichten van de werkzaamheden in een vastgestelde (en repeterende) volgorde verstaan. Cyclische roosters maken het mogelijk om werkweken met structuur, regelmatige werktijden en gemiddeld minder overuren te realiseren. Door de cyclische roosters van chauffeurs slim op elkaar aan te laten sluiten, kan de vervoerder in ieder transportscenario beschikken over de juiste combinatie van mensen en middelen (wagens).

In een cyclisch rooster in de vorm van steeds zoveel weken werken en 1 extra week vrij krijgt een chauffeur om de zoveel tijd een extra vrije week. In deze vrije week kan een andere chauffeur de wagen overnemen van de vrije chauffeur. In een rooster over meerdere weken en meerdere chauffeurs kan een extra chauffeur steeds de vrije week van de andere chauffeurs opvangen.

Voordelen werkgever

- **Efficiëntere inzet materiaal** wanneer de vrachtwagen op de vrije week van de vaste chauffeur wordt doorgegeven aan een andere chauffeur. Ook zou de vrachtwagen mogelijk in de weken dat gewerkt wordt, langere werkdagen maken.
- **Hoger jaarkilometrage** per wagen wanneer de vrachtwagen ook in de tijd dat de 'vaste' chauffeur vrij is ingezet kan worden.
- **Lagere vaste kosten per kilometer** wanneer de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per vrachtwagen, wanneer de wagen op weekbasis langer ingezet kan worden, en dus meer opdrachten kan afwerken.
- **Meer rust in de organisatie** omdat het aantal chauffeurs en wagens ter beschikking op voorhand gekend is voor vervoerder en planners.
- **Combinatie met andere roosters** is mogelijk en eenvoudig door te voeren.
- **Nieuwe doelgroepen chauffeurs** kunnen worden aangetrokken en bestaande chauffeurs worden behouden dankzij de verhoogde voorspelbaarheid en regelmaat van dit systeem.
- **Voldoen aan 48-urige werkweek** wordt gemakkelijker, gezien chauffeurs in totaal minder weken werken.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers** door bevoorrading vroeger of later op de dag mogelijk te maken.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Er is voldoende werk nodig** om de wagen daadwerkelijk efficiënt in te kunnen en chauffeurs voldoende uren te laten maken.
- **Dispensatie van de CAO of afspraken rond tijd-voor-tijd** dienen gemaakt te worden rond de extra vrije week van chauffeurs.
- **Verminderde flexibiliteit binnen dit systeem**, om onverwachte fluctuaties op te vangen. Er zijn springers en andere chauffeurs en systemen nodig om bijv. in periode van drukte bij te springen en om ziektes van anderen op te vangen.



X weken werken, 1 extra week vrij

Onder een cyclisch rooster wordt het verrichten van de werkzaamheden in een vastgestelde (en repeterende) volgorde verstaan. Cyclische roosters maken het mogelijk om werkweken met structuur, regelmatige werktijden en gemiddeld minder overuren te realiseren. Door de cyclische roosters van chauffeurs slim op elkaar aan te laten sluiten, kan de vervoerder in ieder transportscenario beschikken over de juiste combinatie van mensen en middelen (wagens).

In een cyclisch rooster in de vorm van steeds zoveel weken werken en 1 extra week vrij krijgt een chauffeur om de zoveel tijd een extra vrije week. In deze vrije week kan een andere chauffeur de wagen overnemen van de vrije chauffeur. In een rooster over meerdere weken en meerdere chauffeurs kan een extra chauffeur steeds de vrije week van de andere chauffeurs opvangen.

Voordelen werknemer

- **Mogelijkheid om parttime** te werken (afhankelijk van de invulling van het systeem).
- **Verhoogde voorspelbaarheid en regelmaat van het rooster**; chauffeurs kunnen op voorhand weten welke weken ze moeten werken.
- **Cyclische roosters kunnen via individueel roosteren worden ingevuld**, wat chauffeurs extra mogelijkheden biedt hun rooster aan te passen naar hun wensen en noden.
- **Zelfstandige teams** worden vaak gehanteerd voor chauffeurs die in roosters rijden, wat door veel chauffeurs als motiverend wordt ervaren.
- **Vrije dagen of weken** kunnen op regelmatige, vooraf ingeroosterde dagen, opgenomen worden.
- **De planning** weet op voorhand over hoeveel chauffeurs en wagens ze beschikken.

Voorbeelden

In een 'X weken werken, 1 week vrij' rooster, kan op weekbasis evenveel (of meer) gewerkt worden, wanneer enkele vooraf bepaalde extra weken per jaar vrij genomen wordt. Zo kan een gemiddelde arbeidstijd van 48uur per week te bereikt worden, zonder op weekbasis minder te werken. In de extra roostervrije week neemt een andere chauffeur de wagen over om de efficiëntie van het wagenpark te behouden of verhogen. Het aantal weken dat jaarlijks extra vrij moet genomen worden, kan op voorhand bepaald worden aan de hand van de gemiddelde arbeidstijd van het jaar voordien, en zo verdeeld worden over een rooster. Wanneer daaruit bijvoorbeeld blijkt dat er vier extra weken per jaar moeten worden vrij genomen, kan een rooster worden opgezet waarbij elke chauffeur 12 weken werkt, en een week vrij neemt.

Vervoerder en chauffeurs in een bedrijf waarin dit systeem al wordt toegepast, vertellen dat het oorspronkelijk idee van een chauffeur kwam, en nu ook de vervoerder verknocht is aan het systeem. "Dankzij dit rooster worden de dagelijkse activiteiten van het bedrijf niet beïnvloed, terwijl we toch voldoen aan de wetgeving en de chauffeurs voldoende vrije tijd en rust gunnen."

CYCLISCHE ROOSTERS 2

4 dagen werken

Onder een cyclisch rooster wordt het verrichten van de werkzaamheden in een vastgestelde (en repeterende) volgorde verstaan. Cyclische roosters maken het mogelijk om werkweken met structuur, regelmatige werktijden en gemiddeld minder overuren te realiseren. Door de cyclische roosters van chauffeurs slim op elkaar aan te laten sluiten, kan de vervoerder in ieder transportscenario beschikken over de juiste combinatie van mensen en middelen (wagens).

In een cyclisch rooster met 4 dagen, werkt een chauffeur steeds maar 4 dagen in de week (ipv de normale 5 werkdagen). Een basisvariant is waarbij 5 chauffeurs 4 wagens delen en de vervoerder 5 dagen in de week steeds 4 wagens tot zijn beschikking heeft. Afhankelijk van of er voldoende werk is in de weekenden zijn er andere varianten mogelijk.

Voordelen werkgever

- **Efficiëntere inzet materiaal** wanneer de vrachtwagen op de vrije dag van de vaste chauffeur wordt doorgegeven aan een andere chauffeur. Ook zou de vrachtwagen mogelijk dagelijks meer uren ingezet kunnen worden binnen de rij- en rusttijden wetgeving.
- **Hoger jaarkilometrage** per wagen wanneer de vrachtwagen meer uren kan maken per wagen door vaker gedeeld te worden.
- **Lagere vaste kosten per kilometer** wanneer de vaste kosten gedeeld kunnen worden over een hoger jaarkilometrage.
- **Hogere omzet** per vrachtwagen wagen de wagen op week- en dagbasis langer ingezet kan worden, en dus meer opdrachten kan afwerken.
- **Meer rust in de organisatie** omdat het aantal chauffeurs en wagens ter beschikking op voorhand gekend is voor vervoerder en planners.
- **Combinatie met andere roosters** is mogelijk en eenvoudig door te voeren.

- **Nieuwe doelgroepen chauffeurs** kunnen worden aangetrokken en bestaande chauffeurs worden behouden dankzij de verhoogde voorspelbaarheid en regelmaat van dit systeem.
- **Voldoen aan 48-urige werkweek** wordt gemakkelijker, gezien chauffeurs in totaal minder dagen werken.
- **Slimmer inspelen op de wensen en eisen van verladers** door bevoorrading vroeger of later op de dag mogelijk te maken.

Randvoorwaarden die leiden tot succes voor werkgever

- **Er is voldoende werk per dag nodig** op dagen waarop chauffeurs zijn ingeroosterd om gemiddeld minstens 40 uur per week te halen en overuren die ze anders zouden maken.
- **Soort van vervoer (eendaags of meerdaags) bepaalt de vorm van het cyclisch rooster**; de wissels per dag maken dit systeem met name geschikt voor korte afstandenvervoer, maar er is potentieel voor lange (internationale) afstanden vervoer.
- **Verminderde flexibiliteit binnen dit systeem**, om onverwachte fluctuaties op te vangen. Er zijn springers en andere chauffeurs en systemen nodig om bijv. in periode van drukte bij te springen en om ziektes van anderen op te vangen.
- **Zaterdagwerk** gedurende de hele dag kan benodigd zijn zoals in het '4 dagen werken in een 6 daagse werkweek' rooster.



4 dagen werken

Onder een cyclisch rooster wordt het verrichten van de werkzaamheden in een vastgestelde (en repeterende) volgorde verstaan. Cyclische roosters maken het mogelijk om werkweken met structuur, regelmatige werktijden en gemiddeld minder overuren te realiseren. Door de cyclische roosters van chauffeurs slim op elkaar aan te laten sluiten, kan de vervoerder in ieder transportscenario beschikken over de juiste combinatie van mensen en middelen (wagens).

In een cyclisch rooster met 4 dagen, werkt een chauffeur steeds maar 4 dagen in de week (ipv de normale 5 werkdagen). Een basisvariant is waarbij 5 chauffeurs 4 wagens delen en de vervoerder 5 dagen in de week steeds 4 wagens tot zijn beschikking heeft. Afhankelijk van of er voldoende werk is in de weekenden zijn er andere varianten mogelijk.

Voordelen werknemer

- **Mogelijkheid om parttime** te werken (afhankelijk van de invulling van het systeem).
- **Verhoogde voorspelbaarheid en regelmaat van het rooster**; chauffeurs weten ruim op voorhand welke dagen ze moeten werken. Combinatie met bijvoorbeeld een ploegendienst is ook mogelijk, dan zijn naast de werkdagen ook de werkuren op voorhand bekend.
- **Cyclische roosters kunnen via individueel roosteren worden ingevuld**, wat chauffeurs extra mogelijkheden biedt hun rooster aan te passen aan hun wensen en noden.
- **Zelfstandige teams** worden vaak gehanteerd voor chauffeurs die in roosters rijden, wat door veel chauffeurs als motiverend wordt ervaren.
- **Vrije dagen** kunnen op regelmatige, vooraf ingeroosterde dagen, opgenomen worden.
- **De planning** weet op voorhand over hoeveel chauffeurs en wagens ze beschikken.

Voorbeelden

In een 4 dagen werken in een 5/6 daagse werkweek, wordt op weekbasis op 4 vooraf ingeroosterde dagen gewerkt. Zo kan een chauffeur bijvoorbeeld maandag tot donderdag werken, zijn collega woensdag tot zaterdag, en een derde chauffeur maandag, dinsdag, vrijdag en zaterdag. Zo worden twee wagens fulltime ingezet gedurende 6 dagen, zonder dat de chauffeurs lange weken hoeven te maken. Het rooster kan vast staan, of zich elke drie weken herhalen. Afhankelijk van de wensen en mogelijkheden van de vervoerder kan een vergelijkbaar rooster opgesteld worden op 5 dagen of bijvoorbeeld een 4 dagen werken, 4 dagen vrij rooster worden opgemaakt.

Een gesproken vervoerder getuigt dat hij dankzij de invoering van dit systeem gemakkelijker nieuwe chauffeurs vindt. De combinatie van dit rooster met de opvang van de kinderen was voor een gesproken chauffeur dan ook de belangrijkste reden om voor een cyclisch rooster te kiezen.