



VIL-studie: Value Added Trucking

Wordt de zelfrijdende vrachtwagen een rijdend kantoor?

Met het project Value Added Trucking wou het VIL onderzoeken welke administratieve of andere taken met toegevoegde waarde de chauffeur kan uitvoeren in de cabine van een zelfrijdende vrachtwagen, wanneer deze zich op automatische piloot voortbeweegt.

freija@tlv.be

War on Talent moet nog beginnen

Dhr. Fons Leroy van de VDAB liet er tijdens zijn presentatie weinig twijfel over bestaan: de grootste uitdagingen op onze arbeidsmarkt moeten nog komen. De gemiddelde leeftijd van de vrachtwagenchauffeur is 53 jaar. Door de demografische verschuivingen, zullen binnen een aantal jaren per 100 werknemers die de arbeidsmarkt verlaten er slechts 82 werknemers de arbeidsmarkt betreden. Bij vrachtwagenchauffeurs is de uitstroom echter nog groter en de instroom velen malen kleiner. U heeft vandaag wellicht al moeite om chauffeurs te vinden, maar de echte 'war on talent' moet nog komen!

Competenties

Transporteurs, verladers en HR-specialisten bevestigen in het kader van de studie dat het profiel van de huidige doorsnee chauffeur sterk afwijkt van het profiel van de toekomstige chauffeur die administratieve taken zal uitvoeren en online opleidingen volgt in zijn voertuig.

Op welke vaardigheden dient u de chauffeur van de toekomst te screenen? Computervaardigheden, talenkennis, communicatievaardigheden en imago-bewustzijn/attitude. De chauffeur van de toekomst is een administratief beslagen polyvalente medewerker.

De door de studie weerhouden taken en opleidingen:

Rit gerelateerde taken	Niet rit gerelateerde taken	Opleidingen
Elektronische boeking in systeem van bestemming	Acceptatie van nieuwe transportopdrachten	Code 95: • Rij- en rusttijden; • Wegcode; • CMR-vrachtbrief; • Ladingzekering; • Noodsituaties.
Communicatie met laad-en losplaatsen	Informatie inwinnen en registreren over laad-en losplaatsen, praktisch en commercieel	ADR, pharma, VCA, Security,...
Bijhouden van ritgegevens, laad-en lostijden, wachturen	Voertuig (documenten, staat van het voertuig, schade)	Talen
Documenten correct invullen, scannen en doorsturen		ICT
Opstellen van een schadedossier		
Transportdossier vervolledigen en verwerken, inclusief klaarzetten voor de facturatie		

Winsten het grootst bij nationaal of bij internationaal vervoer?

De te verwachten toegevoegde waarde wordt beter niet te hoog ingeschat. Veel van de taken die geselecteerd werden voor zelfrijdende voertuigen, kunnen ook vandaag al door de chauffeur uitgevoerd worden tijdens wachturen, mits hij over de nodige middelen beschikt. Een boordcomputer met een transportmanagement systeem en/of het gebruik van de digitale vrachtbrief laten nu al toe om hiermee te gaan experimenteren.

Voor elke weerhouden taak dient u in te schatten wat de tijdswinst is telkens de chauffeur een taak overneemt van een bediende op kantoor en wat u hiermee kan besparen.

Uit de studie blijkt ook dat er een belangrijke paradox is tussen het nationaal en internationaal vervoer. Bij nationaal vervoer liggen de opbrengsten op het vlak van communicatie en de te behalen tijdswinst beduidend hoger door de vele stops per dag. Door de beperktheid van de autonome trajecten heeft de chauffeur echter

vaak niet de tijd om al die taken te gaan uitvoeren.

Bij het internationaal vervoer wordt er gedurende langere tijd autonoom gereden en heeft de chauffeur veel tijd beschikbaar voor het uitvoeren van extra taken, maar is er dan weer weinig ritadministratie en dus minder werk voor de chauffeur. Bij het internationaal vervoer kan wel een grotere besparing verwacht worden op het vlak van brandstofkosten.

Op het vlak van opleidingen is er natuurlijk de randvoorwaarde dat de overheid e-learning zal moeten toelaten, wat vandaag nog niet het geval is.

Evenwicht tussen prestaties en vermoeidheid

Ook bij autonoom rijden kan vermoeidheid een belangrijke rol spelen. De chauffeur moet immers nog ten allen tijde de controle over het voertuig kunnen overnemen. Bij vermoeide chauffeurs is de reactiesnelheid beduidend lager dan bij waakzame chauffeurs. Bij autonoom rijden zal het dan ook een uitdaging zijn ervoor te zorgen

dat de chauffeur voldoende prikkels krijgt om alert te blijven, zodat geen verveling optreedt. Verveling geeft aanleiding tot verminderde aandacht of zelfs tot slaap in het ergste geval. Maar ook het omgekeerde geldt: wanneer een chauffeur te veel prikkels krijgt gedurende een langere tijd, dan ontstaat er stress. Stress kan ook aanleiding geven tot verhoogde vermoeidheid.

De juiste balans tussen rijden, rusten, taken en opleidingen leidt tot een lager niveau van vermoeidheid. De chauffeur is alerter wanneer hij afwisselend extra taken dient uit te voeren. De uitdaging bestaat er dus in een juist evenwicht te vinden in het takenpakket, zodat de chauffeur niet overbelast, noch onderbelast wordt.

Tot slot is tijdens de studie naar voren gekomen dat de chauffeur slechts geschikt is voor deze nieuwe taken, wanneer hij niet leidt aan wagenziekte.

DE CHAUFFEUR VAN DE TOEKOMST IS EEN ADMINISTRATIEF BESLAGEN POLYVALENTE MEDEWERKER.