

VAN CHAUFFEUR TOT DISPATCHER

Deze vijf zijn de meest gezochte in transport



Van alle vrachtwagenchauffeurs is de bestuurder trekker-oplegger doorgaans het grootste knelpuntberoep

Wat zijn de meest gezochte profielen in transport en logistiek in ons land? Jobat nam vier knelpuntlijsten bij de hand van arbeidsbemiddelaars VDAB, FOREM, Actiris en de Duitse Gemeenschap. Of het nu knelpuntberoepen, *métiers en pénurie of Mangelberufe* zijn: deze vijf zijn het meest gezocht in transport en logistiek.

1. VRACHTWAGENCHAUFFEUR

In transport is de vrachtwagenchauffeur de moeder aller knelpunten, over alle regio's heen. De grote vervangingsvraag door de vergrijzing zorgt voor een tekort. De chauffeursopleidingen in technische scholen, opleidingscentra en rijsscholen kunnen maar tot zekere hoogte de nood lenigen. De chauffeurs moeten nu eenmaal beschikken over een rijbewijs (zoals een C- of CE-rijbewijs) en een medische keuring doorstaan. Van alle vrachtwagenchauffeurs is met name de bestuurder trekker-oplegger doorgaans het grootste knelpuntberoep.

Het imago, de hogere werk- en tijdsdruk, de verkeerscongestie en de vele controles: allemaal dragen ze eveneens bij tot het knelpunt van vrachtwagenchauffeur. Toch zijn er veel mooie kanten aan het beroep, vindt Midas De Boel, rijinstructeur zwaar vervoer bij VDAB en voorheen zelf chauffeur. Hij omschreef vrachtwagenchauffeur recent - in een interview met *Jobat* - als 'een van de mooiste jobs ter wereld'. "Het is afwisselend en je kan er een mooi loon mee verdienen. Je hebt veel vrijheid, want je kan deels je rijplanning zelf bepalen."

2. HEFTRUCKCHAUFFEUR

Een heftruckchauffeur stapelt en verplaatst goederen met behulp van een heftruck. In kleinere

bedrijven wordt dit beroep vaak gecombineerd met magazijnmedewerker. Het is een job die je vaak in shiften uitvoert. Hierdoor is openbaar vervoer vaak niet evident voor werknemers van bedrijven die zich op industrieterreinen bevinden. Een variant van de job is de reachtruckchauffeur. Dat zijn twee verschillende machines en vormen van bediening. Op zo'n compactere en wendbare reachtruck zit je als chauffeur namelijk eerder zijwaarts, terwijl de bestuurder op een heftruck een normale positie heeft. Doorgaans is er op de arbeidsmarkt meer vraag naar heftruckchauffeurs.

3. AUTOBUSCHAUFFEUR

Een autobuschauffeur kan werken als chauffeur voor bijvoorbeeld lijndiensten (zoals De Lijn, MIVB of TEC), maar ook voor leerlingenvervoer voor scholen of vervoer van werknemers. Karakteristiek voor deze job zijn de doorgaans gesplittede diensten en al dan niet wisselende uurroosters, weekend- en avondwerk.

Buschauffeurs moeten onder meer een rijbewijs D hebben en er zijn niet zo veel werkzoekenden met dit rijbewijs. Voor deze chauffeurs is het sociale aspect ook van tel: doordat buschauffeurs rechtstreeks contact hebben met de reizigers, zijn klantvriendelijkheid en talenkennis van tel.

4. LOGISTIEK VERANTWOORDELIJKE

Ook deze leidinggevende functie is veelgezocht

in transport, maar dit profiel zit op een andere manier aan de knoppen. Een logistiek verantwoordelijke – vaak een doorgroefunctie binnen een bedrijf – coördineert namelijk de logistieke keten van een organisatie. Kennis van en ervaring in logistiek zijn vereisten voor de job, net als organisatie- en leidinggevend talent. Je moet namelijk een (vaak multicultureel) team kunnen aansturen. In die zin is ook talenkennis (zoals Frans en Engels) van tel.

5. DISPATCHER

Dit profiel zit nog iets dichter bij het transport zelf. Een dispatcher goederenvervoer organiseert en plant namelijk het (inter)nationale transport van verschillende goederen. Zijn of haar takenpakket omvat de keuze van de vervoersvormen, het beheer van het transportpark en de planning van de leveringen.

Ook voor deze job zijn ervaring, communicatievaardigheden, meertaligheid, flexibiliteit en stressbestendigheid van tel. Soms groeien chauffeurs door tot dispatcher, al is dat niet altijd mogelijk of vanzelfsprekend. De functie van dispatcher wordt ook alsmat digitaal, waardoor analytisch vermogen steeds essentiëler voor de uitoefening ervan.

William Visterin



Van links naar rechts: Emma Vanden Wyngaerd (MIVB), Camille Talrich (VGC), Olivier Masscheleyn (KBC Brussels), Mario Ryckaert (FOD Financiën) en Werner Leemans (Jobat)

Een fijne job is één ding, maar je wilt die ook vlot combineren met de rest van je leven en er een correct loon voor krijgen. Daarover gaat dit vierde en laatste artikel in de reeks over werken in Brussel. Ook mobiliteit komt aan bod, want je moet natuurlijk ook vlot op die boeiende Brusselse job geraken. En dat lukt!

“We krijgen vertrouwen en nemen zelf verantwoordelijkheid”

Autonomie is voor veel werknemers belangrijk. Brusselse werkgevers willen die ook bieden, bijvoorbeeld in de vorm van plaats- en tijdsafhankelijk werken. “Tegelijk willen wij er in onze kantoren ook zijn voor onze klanten”, zegt Olivier Masscheleyn, directeur van KBC Brussels. “Als de kantoororganisatie het toelaat, kan je één dag per week van thuis uit werken. Maar wij kennen ook een andere vorm van flexibiliteit: de glijtijd. Presteer je meer uren, dan kan je die recuperen. Zo kan je tot maximaal 7 bijkomende vakantiedagen opbouwen. Zo’n systeem heb je toch niet in elk bedrijf.”

“Van thuis uit werken is voor leerkrachten natuurlijk niet vanzelfsprekend”, getuigt Camille Talrich, consulente van zij-instromers bij VGC. “Vertrouwen en verantwoordelijkheid zijn ook voor leraren belangrijke waarden. Ze doen heel wat voorbereidend werk op momenten waarop ze niet voor de klas staan. Wanneer en hoe ze dit doen, dat kiezen ze zelf.”

In veel organisaties maken de teams zelf afspraken over thuiswerken. In die regeling kan Mario Ryckaert, head of international tax (regulation) bij FOD Financiën, zich helemaal vinden. “Bij ons mag je 3 dagen per week telewerken. Medewerkers kiezen zelf hoe ze die plannen. Dat is hedendaags management: geef verantwoordelijkheid aan medewerkers en scoor op resultaten. Een aandachtspunt bij plaats- en tijdsafhankelijk werken is de sociale cohesie. Maar die kan je ook onderhouden vanop afstand. En je moet mensen een reden geven om naar kantoor te komen. Zo gaan wij na onze tweewekelijkse teamvergadering altijd samen eten.”

Ook Emma Vanden Wyngaerd, market research and customers insights analyst bij de MIVB, werkt geregeld van thuis uit. Ze kan dat 2 à 3 dagen per week

doen. Maar Emma ervaart ook op een andere manier flexibiliteit van haar werkgever. “Sinds kort doceer ik ook een vak aan de universiteit. Daarom deed ik bij de MIVB een aanvraag om 4/5de te gaan werken. Dat verliep heel vlot. Men gaat ervan uit dat mijn leidinggevende en ik er samen uit komen.”

Anciënniteit

Work-life balance is voor veel kandidaten en medewerkers belangrijk, maar het loon is dat nog altijd ook. Uit het Salariskompas van Jobat blijkt dat je in Brussel gemiddeld 20 procent meer verdient dan in Vlaanderen. Dat heeft onder meer te maken met het type jobs in de hoofdstad, waar veel experts en andere high-level profielen worden gezocht. Maar ook de war for talent speelt mee.

Voor zij-instromers die in het Nederlandstalig onderwijs in Brussel willen starten, zijn er interessante voorwaarden qua anciënniteit, zegt Camille. “Vanuit andere openbare diensten neem je alle anciënniteit mee. En ook vanuit de privésector kan je anciënniteit meenemen in knelpuntambten zoals leerkracht. Ook de vakantiedagen in het onderwijs spreken mensen aan. Maar in de eerste plaats is er natuurlijk de aantrekkingskracht van het beroep van leerkracht.”

Opmars van de fiets

Naast het loon bepalen ook de extralegale voordelen het financiële plaatje, bijvoorbeeld in de vorm van een flexibel verloningsplan. “Het aanbod binnen ons flexplan wordt steeds breder”, getuigt Olivier. “Bij KBC Brussels kunnen we nu al kiezen uit onder meer een elektrische wagen of fiets, een NMBS-abonnement of extra vakantiedagen. En in Brussel wordt je MIVB-abonnement sowieso terugbetaald.”

Daarmee zijn we bij een belangrijk thema aanbe-

land: mobiliteit. Die blijkt in Brussel best mee te vallen, stellen de ervaringsdeskundigen rond de tafel. Tenminste, voor wie een slimme keuze qua vervoersmiddel maakt. Zo is de fiets duidelijk aan een opmars bezig in Brussel. “Er is de laatste jaren veel verbeterd op het vlak van fietsinfrastructuur”, ervaart Emma die zelf met de fiets naar het werk gaat. En ze staat daarin niet alleen: “Bij de MIVB spelen we daarop in met goede fietsenstallingen voor de medewerkers. Die kunnen ook een volledige infrastructuur voor fietsers gebruiken, met lockers, kleedkamers, douches en wc’s. Natuurlijk promoten wij ook het openbaar vervoer. Elke medewerker gebruikt gratis de MIVB, maar ook De Lijn en de TEC. Een bedrijfswagen hebben we niet nodig: er is altijd wel een collega die je naar je bestemming brengt.” (lacht)

Mario is dan weer een fervente treinreiziger. “Mijn treinreis naar het werk duurt exact een uur. Tijd die ik gebruik om nog wat te werken, te lezen of een serie te kijken. Heel aangenaam vind ik dat, ik kom altijd ontspannen aan op het werk. En mijn abonnement wordt betaald door mijn werkgever.”

Matthias Van Milders

De deelnemers aan het rondetafelgesprek over werken in Brussel:

- Camille Talrich, consulente van zij-instromers bij VGC
- Emma Vanden Wyngaerd, market research and customers insights analyst bij MIVB
- Mario Ryckaert, head of international tax (regulation) bij FOD Financiën
- Olivier Masscheleyn, directeur KBC Brussels

Dit is het vierde en laatste artikel in onze reeks over werken in Brussel.