



Veiligheid

Het beperken van arbeidsrisico's is van belang om uitval van werknemers te voorkomen en hen gezond en vitaal het pensioen te laten halen. De sector transport en logistiek hoort al jaren bij de top risicosectoren volgens de Nederlandse Arbeidsinspectie¹ (zie box 1). Belangrijke arbeidsrisico's in de sector zijn lichamelijke belasting en hoge werkdruk.

Arbeidsrisico's

Lichamelijke belasting, hinder van lawaai en hoge werkdruk belangrijkste risico's

Het aandeel werknemers dat gevaarlijk werk doet, is volgens onderzoek van TNO en CBS² het hoogst in de sector vervoer en bouw. Botsen en/of aanrijdingen, struikelen en/of uitglijden, bekneld raken en vallen van hoogte worden als belangrijkste gevaren genoemd in de sector vervoer. Deze gevaren worden in de sector vervoer ook vaker genoemd dan landelijk.

De drie belangrijkste arbeidsrisico's in de sector transport en logistiek zijn volgens werknemers in 2024: lichamelijke belasting (het tillen, duwen, trekken of dragen van zware lasten (door 49% genoemd), hinder van lawaai (31%) en hoge werkdruk (30%; figuur 1). Het aandeel werknemers dat te maken heeft met lichamelijke belasting is sinds 2018 gedaald; toen had 64 procent van de werknemers hier mee te maken.

In de Arbobalans³ zijn sectoren gerangschikt op basis van risico's op het gebied van fysieke belasting, omgevingsfactoren (gevaarlijk werk, lawaai en gevaarlijke stoffen) en werkdruk. De sector Vervoer en opslag⁴ heeft in vergelijking met andere sectoren in hoge mate te maken met deze risico's en staat in elke rangschikking in de top 5⁵. Dit hoofdstuk gaat later verder in op werkdruk en stress.

¹ Voorheen Inspectie SZW.

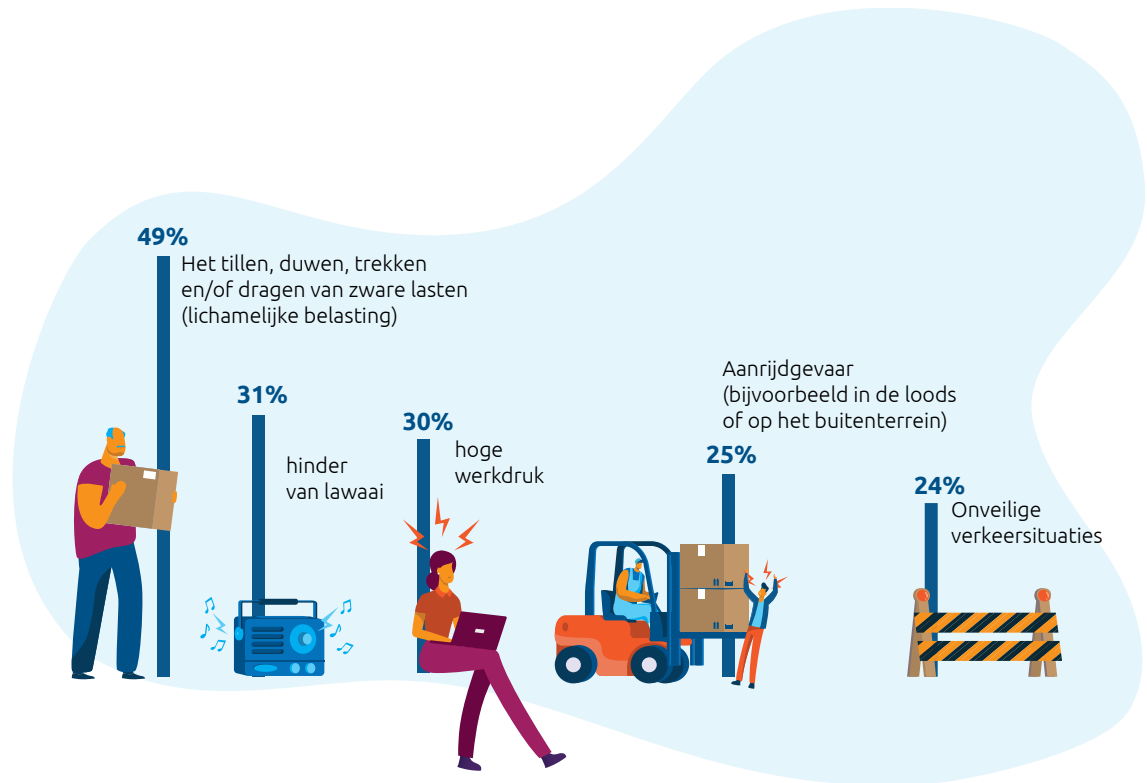
² TNO & CBS (2024). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2023. Let op: de sector vervoer in de NEA is breder dan de reikwijdte van de SOOB-sector.

³ TNO (2019). Arbobalans 2018.

⁴ Vervoer en opslag bestaat uit vijf branches: Vervoer over land, Vervoer over water, Vervoer door de lucht, Opslag en dienstverlening voor vervoer en Post en koeriers.

⁵ Fysieke belasting: plaats 2; omgevingsfactoren: plaats 3; werkdruk: plaats 4.

*Figuur 1 Top 5 arbeidsrisico's volgens werknemers**



*Meerdere antwoorden mogelijk

Bron: Werknemersenquête STL, 2024

Chauffeurs hebben vaker te maken met (de meeste) arbeidsrisico's dan werknemers met een andere functie. Werknemers met een andere functie hebben juist vaker te maken met hoge werkdruk en langdurig beeldschermwerk. Werknemers van 35 jaar en ouder noemen vaker lichamelijke belasting en onregelmatige werktijden als arbeidsrisico terwijl door jongere werknemers (jonger dan 35 jaar) het langdurig in dezelfde (ongemakkelijke) houding werken en trillingen vaker als arbeidsrisico worden genoemd.

Arbeidsongevallen

Box 1. Arbeidsongevallen in Nederland⁶

Elk jaar publiceert de Nederlandse Arbeidsinspectie het aantal meldingen van arbeidsongevallen van het jaar ervoor. In 2023 waren dit er in totaal (over alle sectoren) 3.866⁷. Dit zijn iets meer meldingen dan in de jaren ervoor. In 2018 en 2019 lag het aantal ongevalsmeldingen echter nog ruim boven de 4.000. Het aantal meldingen dat onderzocht en afgesloten is door de Arbeidsinspectie is ten opzichte van 2022 licht gestegen. Het aantal arbeidsongevallen ligt waarschijnlijk hoger. Onderzoek van de Algemene Rekenkamer stelt dat minstens 52 procent (en mogelijk wel 70%) van de ongevallen niet gemeld wordt.

De meeste ongevallen per 100.000 banen vonden in 2023 plaats in de sectoren water-bedrijven en afvalbeheer, bouwnijverheid, landbouw, bosbouw en visserij, vervoer en opslag en industrie. Dit komt overeen met eerdere jaren. Het absolute aantal slachtoffers van ernstige arbeidsongevallen is het hoogst in de sectoren industrie, bouw, handel, vervoer en opslag. Ten opzichte van 2022 nam het aantal ongevallen per 100.000 banen af; voor de sector vervoer en opslag bleef het stabiel.

In 2023 waren er 290 slachtoffers binnen de sector Vervoer en Opslag (waarvan 134 binnen de sector vervoer over land en 121 binnen de sector opslag en dienstverlening voor vervoer). Per 100.000 banen binnen de sector Vervoer en Opslag zijn er gemiddeld 59 slachtoffers (vervoer over land: 72; opslag en dienstverlening voor vervoer: 104). In de sector Vervoer en Opslag heeft in 2023 ruim drie procent (3,3%) van de werknemers een ongeval met verzuim gehad (landelijk 1,3%). De sector vervoer en opslag is daarmee de sector met het hoogste aandeel. Van de vrachtwagenchauffeurs heeft bijna vijf procent (4,6%) in 2023 een arbeidsongeval met verzuim gehad. Psychische overbelasting wordt landelijk genoemd als de belangrijkste oorzaak voor arbeidsongevallen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om intimidatie of stress. Voor de sector vervoer geldt dat uitglijden, struikelen of andere val de belangrijkste oorzaak is.

In 2021 heeft de Arbeidsinspectie in haar Monitor Arbeidsongevallen specifieke aandacht besteedt aan een ongeluk met voertuig of rijdend werktuig. Binnen de sector transport en logistiek⁸ noemt 37 procent van de werkenden botsingen of aanrijdingen het belangrijkste gevaar in hun werk (gehele beroepsbevolking: 7%)⁹. In 2021 kwamen volgens de Arbeidsinspectie arbeidsongevallen met een voertuig in totaal 147 keer voor. Deze vinden het vaakst plaats in de sector transport en logistiek. Bij twee op de drie arbeidsongevallen met een voertuig is een hefvoertuig betrokken.

⁶ Nederlandse Arbeidsinspectie (2024). Monitor arbeidsongevallen 2023. Nederlandse Arbeidsinspectie (2024). Jaarverslag 2023. Nederlandse Arbeidsinspectie (2022). Monitor arbeidsongevallen 2021. TNO (2020). Arbobalans 2020. TNO & CBS (2024). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2023. Algemene Rekenkamer (2023). Focus op onveilige arbeidsomstandigheden.

⁷ Volgens artikel 1 van de Arbeidsomstandighedenwet is een arbeidsongeval een "aan een werknemer in verband met het verrichten van arbeid overkomen ongewilde, plotselinge gebeurtenis, die schade aan de gezondheid tot vrijwel onmiddellijk gevolg heeft gehad en heeft geleid tot ziekteverzuim, of de dood tot vrijwel onmiddellijk gevolg heeft gehad". De Arboret verplicht werkgevers om arbeidsongevallen waarbij sprake is van een dodelijke afloop, ziekenhuisopname (niet poliklinisch) of wanneer blijvend letsel wordt verwacht (artikel 9, eerste lid van de Arboret) direct te melden bij de Nederlandse Arbeidsinspectie. Ook als later blijkt dat er alsnog sprake is van een ziekenhuisopname of van blijvend letsel dat in verband kan worden gebracht met het arbeidsongeval, moet de werkgever het betreffende ongeval direct melden. Daarnaast kunnen arbeidsongevallen worden onderzocht op basis van artikel 10 van de Arboret (gevaar voor derden).

⁸ De Nederlandse Arbeidsinspectie rapporteert soms over de sector transport en logistiek en soms over de sector vervoer en opslag. Dit is afhankelijk van de bron die ze gebruiken (CBS of eigen registratie).

⁹ CBS & TNO (2022). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA), 2021.

- › Slachtoffers van arbeidsongevallen werken vaker bij kleine bedrijven. Bij bedrijven met minder dan 10 werknemers worden gemiddeld in 2023 73 werkenden per 100.000 banen slachtoffer (2022: 62). Bij bedrijven met meer dan 100 werknemers zijn dit er in 2023 acht (2022: 10).
- › Het percentage uitzendkrachten onder slachtoffers van arbeidsongevallen is hoger dan verwacht op basis van hun aandeel onder werkenden. Mogelijke oorzaken voor het hoge aandeel uitzendkrachten die slachtoffer zijn, zijn volgens de Arbeidsinspectie dat uitzendkrachten vaker gevaarlijk werk doen en minder kennis en vaardigheden hebben dan werknemers.
- › In het algemeen komen arbeidsongevallen vaker voor bij oudere werknemers (ouder dan 55 jaar), gevolgd door jongere werknemers (jonger dan 25 jaar).
- › Mannen zijn vaker slachtoffer van arbeidsongevallen dan vrouwen. Ongeveer één op de acht slachtoffers is een vrouw. In sectoren met veel arbeidsongevallen werken vooral veel mannen, maar ook werken mannen vaker in bepaalde type (risicovolle) werkzaamheden.
- › De meeste arbeidsongevallen worden veroorzaakt door vallen (35%), gevolgd door contact met een arbeidsmiddel of object (26%) en door iets worden geraakt (20%).

In de Arbobalans 2020 is geanalyseerd welke groepen werknemers een verhoogde kans hebben op een arbeidsongeval met minimaal één dag verzuim. Hieruit blijkt dat mannen, laagopgeleiden, uitzendkrachten, werknemers die nachtdiensten draaien, gevaarlijk of fysiek zwaar werk hebben, te maken hebben met ongewenst gedrag, weinig autonomie hebben, weinig sociale steun en hoge taakeisen ervaren, een hogere kans hebben op een ongeval met verzuim.

Ruim één op vier werknemers betrokken bij ongeval

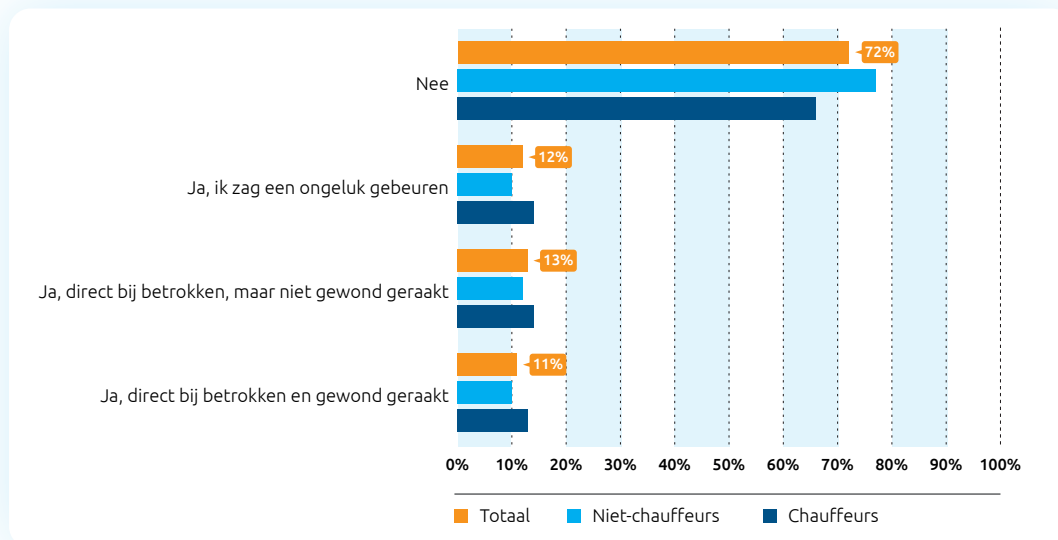
Ruim de helft van de werknemers in de sector (54%) zegt dat er wel eens (bijna)ongelukken voorkomen in hun bedrijf¹⁰. Ruim een kwart van de werknemers is ten tijde van het invullen van de werknemersenquête (voorjaar 2024) in het afgelopen jaar betrokken geweest bij een ongeval tijdens het werk; het merendeel (72%) is niet betrokken geweest bij een ongeval (figuur 2). Twaalf procent zag een ongeluk gebeuren; dertien procent was erbij betrokken, maar raakte zelf niet gewond en/of elf procent was betrokken en raakte wel zelf gewond. Het aandeel werknemers dat betrokken was bij een ongeval ligt wat hoger dan in voorgaande jaren.

Jongere werknemers (35 jaar of jonger) zijn vaker betrokken bij ongevallen dan oudere werknemers (35 jaar of ouder). Ook chauffeurs zijn vaker betrokken bij een ongeval dan werknemers met een andere functie (figuur 2). Zij zitten voor hun werk veel op de weg en maken hierdoor meer verkeersongevallen mee. Ook uit onderzoek van CBS en TNO¹¹ blijkt dat vrachtwagenchauffeur een gevaarlijk beroep is. Vrachtwagenchauffeurs staan op de tweede plek in de lijst met gevaarlijke beroepsgroepen: bijna zestig procent van de vrachtwagenchauffeurs geeft in dit onderzoek aan dat zij tijdens hun werk vaak of altijd te maken hebben met gevaarlijke situaties. Werknemers die aangeven vaak of altijd te maken te hebben met gevaarlijke situaties op het werk hebben ook relatief vaak een arbeidsongeval met lichamelijk letsel of geestelijke schade. Zij verzuimen ook vaker als gevolg van een arbeidsongeval.

¹⁰ STL (2024). Inzetbaarheidscheck 2023.

¹¹ Het gevaarlijkste beroep is kok. Bron: TNO & CBS (2021). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2020. 1 op 8 werknemers ervaart werk als gevaarlijk (cbs.nl)

Figuur 2 Betrokken bij ongeval tijdens werk in het afgelopen jaar.* Naar functie



* Meerdere antwoorden mogelijk

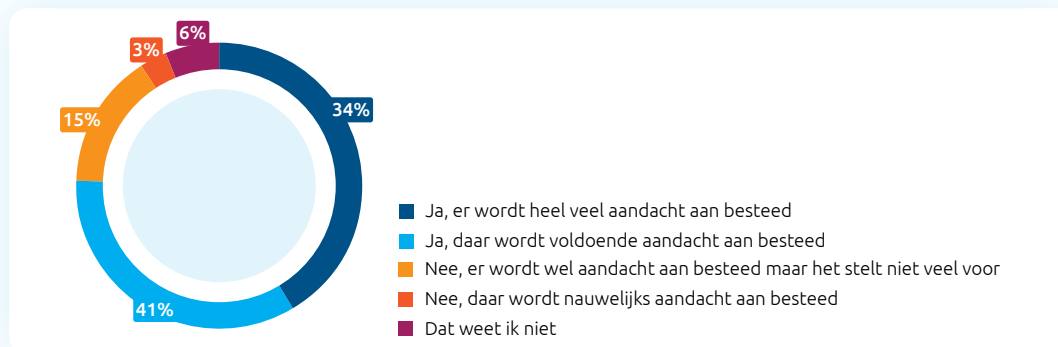
Bron: Werknemersenquête STL, 2024

Volgens de NEA¹² is 2,7 procent van de werknemers in Nederland in het afgelopen jaar betrokken geweest bij een arbeidsongeval dat leidde tot geestelijke schade of fysiek letsel. In de sector vervoer is dit aandeel 4,9 procent (voor vrachtwagenchauffeurs: 6,6%). Het arbeidsongeval leidde in de sector vervoer voor bijna zestig procent van de werknemers tot vier of meer dagen verzuim. Hiermee is het aandeel werknemers met een arbeidsongeval met verzuim in de sector vervoer het hoogst. Landelijk verzuimt bijna 36 procent 4 dagen of langer na een arbeidsongeval.

Werknemers tevreden over aandacht voor het voorkomen van ongevallen in bedrijf

Het merendeel (75%) van de werknemers in de sector vindt dat er in hun bedrijf voldoende tot heel veel aandacht wordt besteed aan maatregelen om ongevallen te voorkomen. Dit aandeel is vergelijkbaar met vorige jaren. Niet-chauffeurs en werknemers van grote bedrijven (meer dan 51 werknemers) vinden vaker dat er voldoende maatregelen worden genomen dan chauffeurs en werknemers van kleinere bedrijven.

Figuur 3 Aandacht voor voorkomen ongevallen volgens werknemers



Bron: Werknemersenquête STL, 2024

¹² TNO & CBS (2024). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2023. Een arbeidsongeval is in dit onderzoek gedefinieerd als een voorval tijdens het werk waardoor men lichamelijk of geestelijke schade heeft opgelopen.

Maatregelen voor veilig werken

In 2023 heeft 83 procent van de bedrijven in de sector algemeen beleid voor veilig werken en gaf 94 procent hun werknemers persoonlijke beschermingsmiddelen¹³. De minst genoemde maatregelen zijn technische verbeteringen en aanpassingen in het werk (bijvoorbeeld in functies of roosters). Grotere bedrijven nemen vaker maatregelen dan kleinere bedrijven. Preventieve veiligheidsmaatregelen die bedrijven moeten nemen volgens de Arbowet zijn het aanstellen van een preventiemedewerker en het opstellen van een Risico-Inventarisatie en Evaluatie (RI&E).

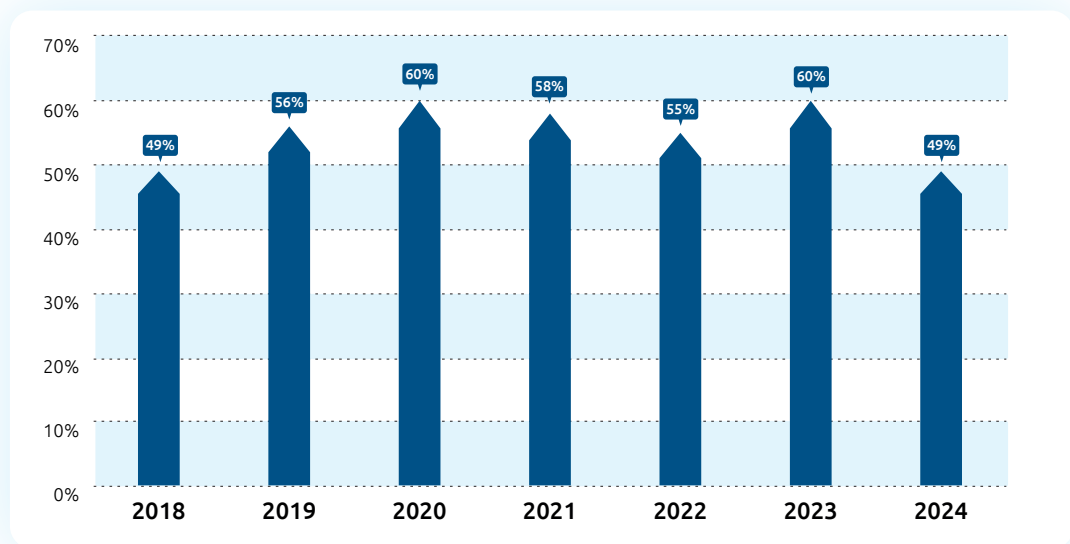
Bijna helft bedrijven heeft preventiemedewerker

Een preventiemedewerker heeft drie wettelijke taken waaronder het ondersteunen van de werkgever om optimale arbeidsomstandigheden te realiseren¹⁴.

In 2024 heeft 49 procent van de bedrijven in de sector een preventiemedewerker. Het aandeel bedrijven met een preventiemedewerker is afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren en is even hoog als in 2018. Grotere bedrijven hebben vaker een preventiemedewerker dan kleinere bedrijven. Van de bedrijven tussen 3 en 5 werknemers heeft 43 procent een preventiemedewerker; in de grootste bedrijven (meer dan 100 werknemers) is dit negentig procent. Bedrijven in de logistieke dienstverlening hebben vaker een preventiemedewerker dan in bedrijven in het beroepsgoederenvervoer (78 tegen 48 procent).

Uit de WEA¹⁵ blijkt dat 69% van de bedrijven in 2024 een preventiemedewerker heeft; 40 procent heeft één of meerdere werknemers als preventiemedewerker en 29% van de werkgevers vervult die taken zelf.

Figuur 4 Bedrijven met preventiemedewerker, 2018 t/m 2024



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2018 t/m 2024

¹³ STL (2023). Bedrijfsenquête. Zie ook het tabellenboek

¹⁴ Bron: Taken van de preventiemedewerker | Preventiemedewerker | Arboportaal. De andere twee wettelijke taken zijn het adviseren en nauw samenwerken met de Arbo deskundigen en de ondernemingsraad/personneelsvertegenwoordiging over de te nemen maatregelen voor een goed arbeidsomstandighedenbeleid en het (mede) uitvoeren van Arbomaatregelen. Het takenpakket kan, in overleg met de werkgever, ook uitgebreid worden.

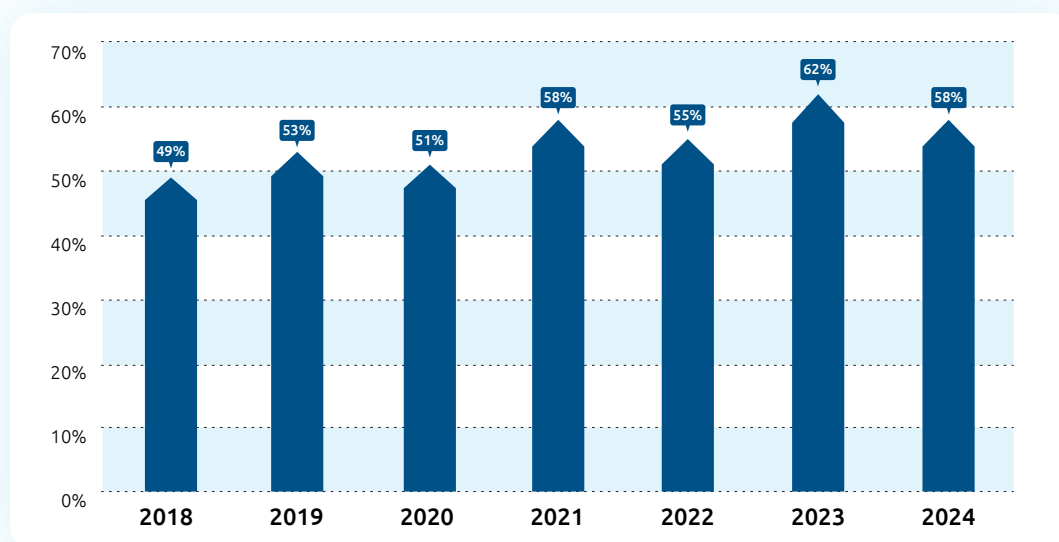
¹⁵ TNO & CBS (2024). Werkgevers Enquête Arbeid 2024.

In bijna de helft van de bedrijven is de werkgever de preventiemedewerker. Dit is voornamelijk zo in de kleinere bedrijven. In bedrijven met meer dan 25 werknemers mag de werkgever namelijk niet de preventiemedewerker zijn. Voor werknemers is niet altijd duidelijk wie de preventiemedewerker in hun bedrijf is; voor ruim de helft van de werknemers (55%) is dat wel bekend¹⁶. Jongere werknemers, werknemers in een groot bedrijf, werknemers met een vast dienstverband en niet-chauffeurs weten het vaakst wie de preventiemedewerker is.

Bijna zestig procent bedrijven in sector heeft RI&E

Met een RI&E¹⁷ worden de arbeidsrisico's in een bedrijf in kaart gebracht en maatregelen vastgesteld. 58 procent van de bedrijven in de sector heeft in 2024 een actuele¹⁸ RI&E (figuur 5). In 2018 was dit aandeel 49 procent. Landelijk heeft 50 procent van de bedrijven een RI&E met plan van aanpak (2024)¹⁹. In de sector voldoen vooral de grotere bedrijven aan de verplichting; dit komt overeen met het landelijke beeld.

Figuur 5 Bedrijven met actuele RI&E, 2018 t/m 2024



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2018 t/m 2024

Werkgevers en werknemers overtuigd van nut MONO rijden

MONO rijden houdt in dat je je tijdens het rijden alleen bezighoudt met de weg, zonder afleiding van je telefoon, sociale media, of andere dingen. Manieren waarop je "MONO" kunt rijden zijn door andere mensen te laten weten dat je aan het rijden bent, of door je telefoon op "Niet Storen" te zetten²⁰. De grote meerderheid van de werknemers (77%) en werkgevers (81%) is het eens met de stelling dat MONO rijden de verkeersveiligheid ten goede komt.

¹⁶ STL (2024). Werknemersenquête 2024.

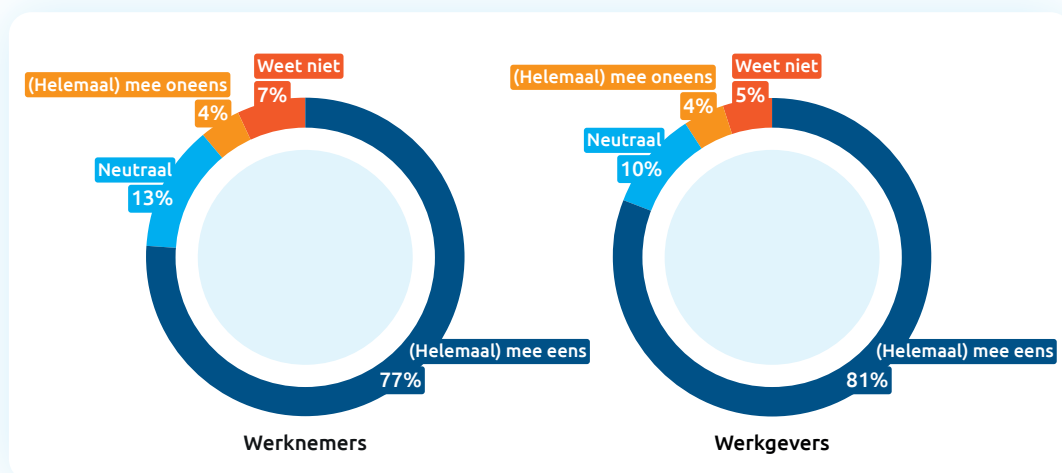
¹⁷ Een RI&E bestaat uit drie stappen: inventarisatie van de aanwezige gevaren en de maatregelen die al genomen worden; de evaluatie van de risico's die aan de gevaren zijn verbonden en een prioritering van de risico's; vaststellen van maatregelen en termijn (plan van aanpak). Het tabelboek bevat meer informatie over de RI&E.

¹⁸ Actueel is niet ouder dan vijf jaar.

¹⁹ TNO & CBS (2024). Werkgevers Enquête Arbeid 2024.

²⁰ Wat is MONO? | Rijksoverheid

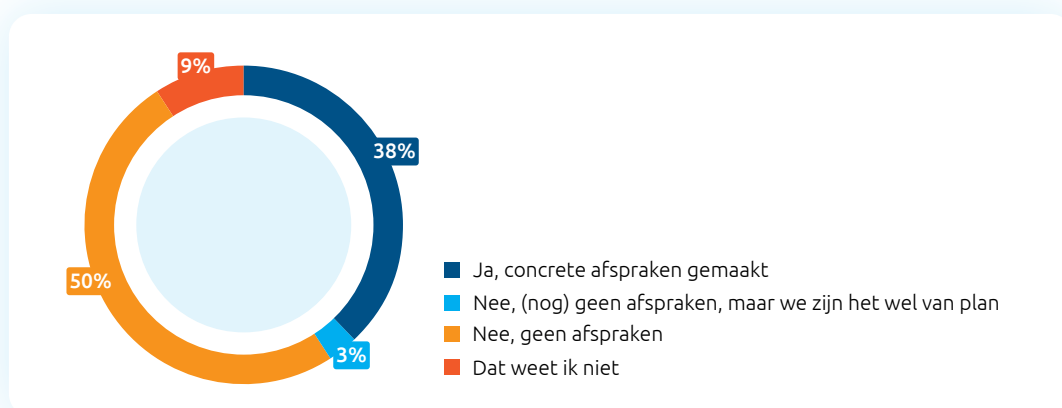
Figuur 6 Stelling: Ik ben ervan overtuigd dat MONO rijden de verkeersveiligheid ten goede komt.
Werknemers en werkgevers



Bron: TON-panel, 2024; Bedrijfsenquête STL, 2024

Uit onderzoek van I&O research uit 2023 is gebleken dat 42% van de voertuigbestuurders (waaronder automobilisten en fietsers) minstens één keer in het afgelopen jaar een mobiel apparaat, zoals een telefoon, heeft gebruikt of vastgehouden tijdens het rijden. Dit onveilige gedrag komt vaker voor dan andere onveilige handelingen, zoals rijden onder invloed van alcohol, vermoeid rijden of rijden zonder gordel²¹. 38 procent van de bedrijven in de sector transport en logistiek geeft aan concrete afspraken, anders dan de wettelijke verplichtingen, te hebben gemaakt over het gebruik van de telefoon onderweg. De helft van de werkgevers geeft aan hier geen afspraken over te hebben gemaakt. Van de groep werknemers waarbij er in het bedrijf concrete afspraken zijn gemaakt geeft bijna zestig procent aan dat de telefoon alleen gebruikt mag worden tijdens tussenstops of op de eindbestemming.

Figuur 7 Afspraken over het gebruik van de telefoon onderweg volgens werkgevers



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2024

²¹ I&O Research (2024). Vragenlijstonderzoek veilige verkeersdeelnemers 2023. De doelgroepen die betrokken waren bij het onderzoek waren: fietsers, automobilisten, bestuurders bestelbus, speedpedelec, elektrische fietsers, snorfietsers, bromfietsers en motorrijders. Vrachtwagenchauffeurs waren geen doelgroep.

Tevredenheid over veiligheid in eigen bedrijf

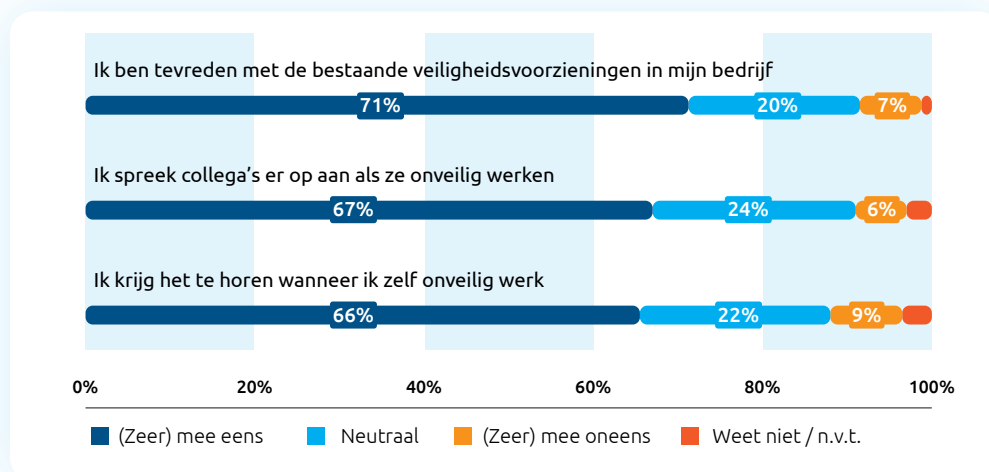
In 2023 ontvangen de meeste werknemers (87%) informatie over het omgaan met arbeidsrisico's. Ze krijgen vooral schriftelijke (48%) en mondelinge instructies van hun bedrijf (46%). Weinig werknemers zoeken uit zichzelf naar informatie. Naarmate een bedrijf groter is worden er vaker schriftelijke instructies gegeven of toolboxes ingezet²².

Bijna zeventig procent werknemers tevreden met veiligheidsvoorzieningen

Ruim zeventig procent van de werknemers is tevreden met de bestaande veiligheidsvoorzieningen in zijn bedrijf (figuur 8). Er zijn geen verschillen naar functie, leeftijd of bedrijfsomvang. Bijna alle *werkgevers* (87%) in de sector zijn in 2024 tevreden met de bestaande veiligheidsvoorzieningen. Dit aandeel is vergelijkbaar met voorgaande jaren.

Circa twee derde van de werknemers geeft aan dat er een veiligheidscultuur aanwezig is. Ongeveer twee derde van de werknemers in de sector spreekt collega's erop aan als ze onveilig werken. Landelijk is dat 77 procent²³. Eveneens twee derde geeft aan het te horen te krijgen wanneer ze zelf onveilig werken (landelijk: 75%). Vooral jongere werknemers horen het als ze onveilig werken.

Figuur 8 Oordeel veiligheid in bedrijf volgens werknemers



Bron: Werknemersenquête STL, 2024

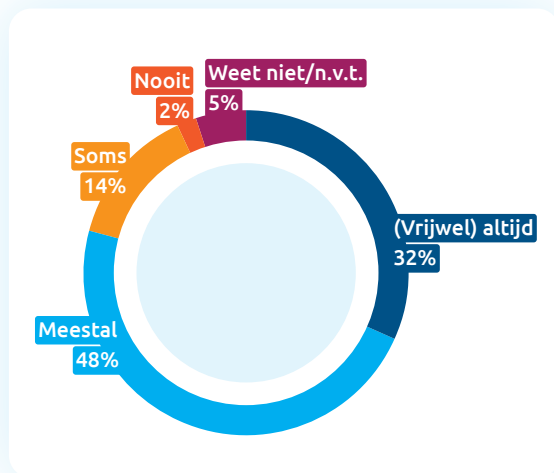
Volgens tachtig procent van de werknemers in de sector houden andere werknemers in hun bedrijf zich altijd of meestal aan de veiligheidsprocedures. Landelijk is dit percentage vergelijkbaar²⁴.

²² STL (2023). Werknemersenquête 2023.

²³ TNO & CBS (2024). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2023.

²⁴ TNO & CBS (2024). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2023. Gevraagd als: Op mijn werk houdt men zich aan de regels over veilig werken.

Figuur 9 Mate waarin mensen in bedrijf zich aan veiligheidsprocedures houden, volgens werknemers



Bron: Werknemersenquête STL, 2024

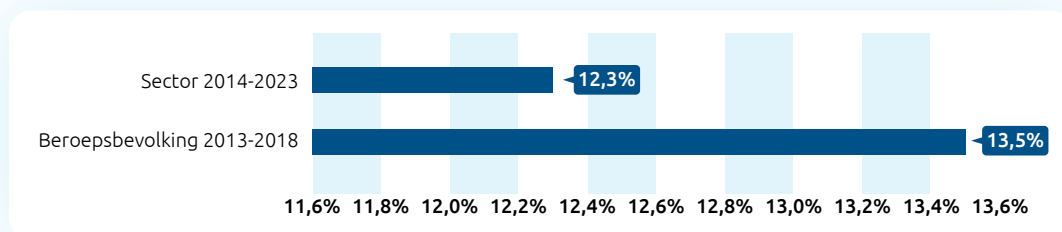
Psychosociale arbeidsbelasting

Als er sprake is van ongewenste omgangsvormen of hoge werkdruk, dan kan dit stress teweegbrengen en lichamelijke, psychische en sociale klachten veroorzaken. De Arbowet noemt dit psychosociale arbeidsbelasting (PSA)²⁵. Werkdruk en -stress is een belangrijke reden waarom werknemers in de sector aangeven niet te kunnen of willen doorwerken tot het pensioen. Ook is het een belangrijke oorzaak voor werkgerelateerd verzuim²⁶. Er zijn verschillende omstandigheden die hoge werkdruk kunnen veroorzaken, zoals veel werk, ervaring met ongewenste omgangsvormen en een lage mate van zelfstandigheid (autonomie). Daarnaast zijn er factoren, zogenaamde buffers, die ervoor zorgen dat een medewerker die werkdruk ervaart minder snel stressklachten ontwikkelt. Een voorbeeld hiervan is voldoende mogelijkheden voor herstel.

Twaalf procent last van hinderlijke stress

In de afgelopen jaren ervaart gemiddeld twaalf procent van de werknemers in de sector hinderlijke stress²⁷ (figuur 10). Dit is iets lager dan in de Nederlandse beroepsbevolking (13,5%). In 2020 was het aandeel werknemers dat hinderlijk stress ervaarde het laagst, namelijk 9,1 procent. In 2023 is het aandeel gestegen naar 16,3 procent. Vooral werknemers tussen 35 en 55 jaar ervaren hinderlijke stress.

Figuur 10 Last van hinderlijke stress. Sector versus beroepsbevolking



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 – 2023

²⁵ Psychosociale arbeidsbelasting (PSA) | Arboportaal

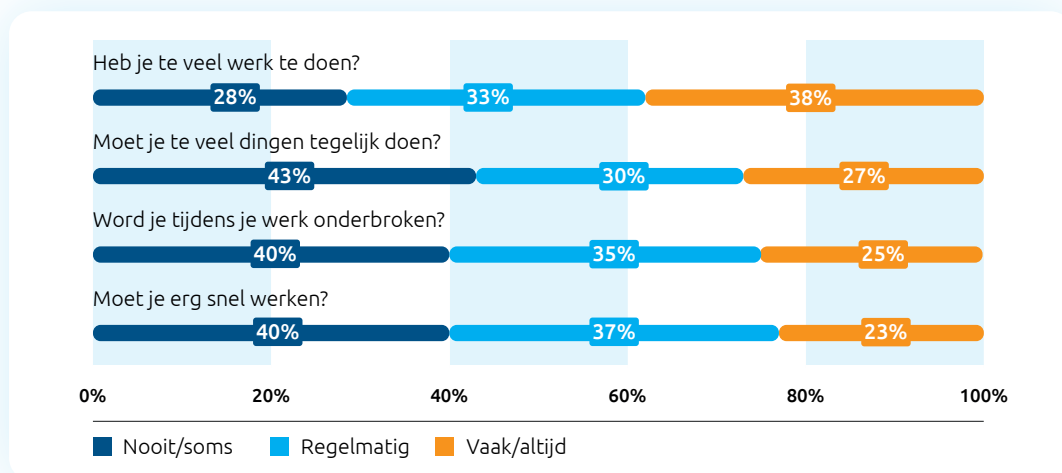
²⁶ Zie ook het hoofdstuk Vitaliteit.

²⁷ In de inzetbaarheidscheck wordt aan werknemers het volgende gevraagd: Heeft u zo veel last van stress dat u dat als hinderlijk ervaart?

Bijna veertig procent heeft vaak/altijd te veel werk te doen

Bijna veertig procent van de werknemers in de sector heeft vaak of altijd te veel werk te doen; bijna dertig procent heeft dat soms of nooit. Circa een kwart moet altijd of vaak erg snel werken, wordt tijdens zijn werk onderbroken of moet te veel dingen tegelijk doen. De antwoorden op deze vragen geven samen een beeld van de werkdruk van de werknemer. Een hoge werkdruk kan bijdragen aan het ervaren van stress.

Figuur 11 Stellingen werkdruk



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2022-2023

In de sector ervaart, op basis van de stellingen uit figuur 11²⁸, tien procent van de werknemers een hoge werkdruk en 68 procent een gemiddelde werkdruk. Landelijk is het aandeel met een hoge werkdruk iets hoger (13%). Vooral werknemers tot 50 jaar en niet-chauffeurs ervaren een hoge werkdruk.

Acht procent werknemers afgelopen jaar ervaring met ongewenste omgangsvormen

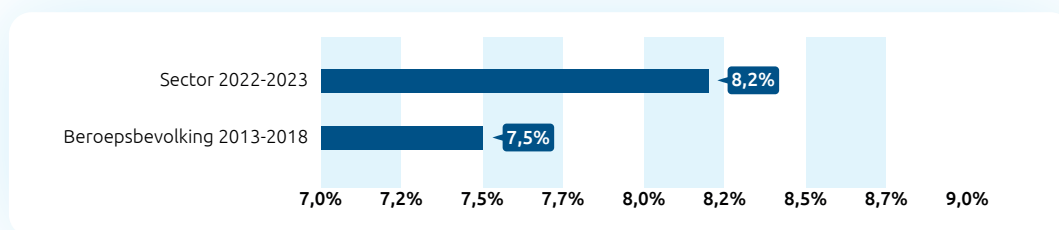
Ongewenste omgangsvormen op het werk kunnen leiden tot (langdurige) uitval en vallen onder psychosociale arbeidsbelasting (PSA). In 2022 en 2023 heeft acht procent van de werknemers in de sector te maken gehad met ongewenste omgangsvormen (figuur 12). Dit kan pesten, geweld, intimidatie, discriminatie of ongewenste seksuele aandacht zijn. In de sector hebben werknemers iets vaker te maken gehad met ongewenste omgangsvormen dan landelijk gezien. Vooral jongere werknemers hebben vaker te maken met ongewenste omgangsvormen (12,7%).

Ook in de NEA²⁹ is gevraagd naar vormen van ongewenst gedrag door klanten, collega's en/of leidinggevend. Dan geeft een groter aandeel aan ongewenst gedrag te hebben ervaren (landelijk: 16,9%; sector vervoer: 16,7%). Landelijk en in de sector vervoer komen intimidatie en bedreiging het vaakst voor gevolgd door pesten, ongewenste seksuele aandacht en lichamelijk geweld. Ongewenste seksuele aandacht en fysiek geweld worden het vaakst veroorzaakt door klanten, als er sprake is van pesten wordt er het vaakst gepest door collega's.

²⁸ Scores op de afzonderlijke stellingen zijn samengenomen tot een schaal voor het meten van werkdruk (score 1 t/m 5). Een hoge werkdruk valt ongeveer tussen score 4 (vaak) en 5 (altijd).

²⁹ TNO & CBS (2024). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2023.

Figuur 12 Aandeel werknemers dat aangeeft in het afgelopen jaar (ten tijde van invullen vragenlijst) te maken te hebben gehad met ongewenste omgangsvormen



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2022-2023

BOX 2. Invloed van maatschappelijke ontwikkelingen op psychosociale arbeidsbelasting

Het aantal werknemers dat een hoge mate van psychosociale arbeidsbelasting (PSA) ervaart, neemt volgens de Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) toe. Op dit moment ervaart 1 op de 5 werknemers burn-out klachten. In 2017 waren dit er nog 1 op de 7³⁰. De voorspelling is dat door maatschappelijke ontwikkelingen dit aantal verder zal toenemen. TNO en het RIVM hebben de invloed van een aantal maatschappelijke ontwikkelingen in onderzocht, waaronder vergrijzing, het combineren van werk en mantelzorg, flexibilisering van de arbeidsmarkt en kunstmatige intelligentie³¹.

Vergrijzing

Zoals in hoofdstuk 1 (Ontwikkeling arbeidsmarkt sector) beschreven, vergrijst de arbeidsmarkt, ook in de sector transport en logistiek. Het aantal werkende 60- tot 75-jarigen zal naar verwachting de komende jaren toenemen. Hoewel de PSA voor deze werknemers vaak niet toeneemt, neemt de belastbaarheid wel af naarmate men ouder wordt. Hoewel oudere werknemers vaak veel kennis en ervaring hebben is het daarom toch van belang om ontwikkelmogelijkheden te bieden om oudere werknemers inzetbaar te houden.

Combineren werk en mantelzorg

Als gevolg van de vergrijzing en de toename van het aantal werkenden 45-75-jarigen, groeit het aantal werkenden dat mantelzorg verleent. Mantelzorgers ervaren vaak een hoge werkdruk doordat ze zorgtaken moeten combineren met hun werkverplichtingen, vooral omdat deze zorgtaken vaak tijdens werktijd plaatsvinden. Bovendien leidt het verlenen van mantelzorg vaak tot een verstoorde werk-privé balans en verhoogde stress in de privésfeer. Daarnaast heeft het geven van mantelzorg ook een negatieve impact op zogenaamde buffers. Zo hebben mantelzorgers minder tijd om te herstellen in hun vrije tijd.

Arbeidsmarktkrapte

Er heerst momenteel krapte op de arbeidsmarkt, zowel landelijk als binnen de sector (zie hoofdstuk 1). Krapte op de arbeidsmarkt kan leiden tot een verhoogde werkdruk, aangezien dezelfde hoeveelheid werk door minder mensen moet worden uitgevoerd. Deze tijdsdruk heeft verschillende soorten gevolgen. Zo ervaren werknemers minder regelmogelijkheden op het gebied van werktijden, is er minder tijd voor herstel tijdens en na het werk en ervaren

³⁰ TNO (2023). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA).

³¹ RIVM & TNO (2024). De impact van maatschappelijke ontwikkelingen op de psychosociale arbeidsbelasting van werkenden

ze minder sociale steun van collega's en/of leidinggevende. Werknemers kunnen wel meer waardering en betere arbeidsvoorwaarden ervaren door krapte op de arbeidsmarkt.

Flexibilisering

Ondanks dat werknemers met een flexibel arbeidscontract vaak een vergelijkbare werkdruk ervaren als werknemers met een vast contract, hebben zij vaker te maken met meer baan- en inkomensonzekerheid en minder autonomie. Bovendien worden zij vaker geconfronteerd met ongewenste omgangsvormen, verdienen ze minder en hebben ze minder toegang tot leer- en ontwikkelingsmogelijkheden. Daarentegen ervaren zzp'ers over het algemeen meer autonomie en minder werkdruk dan werknemers in vaste dienst.

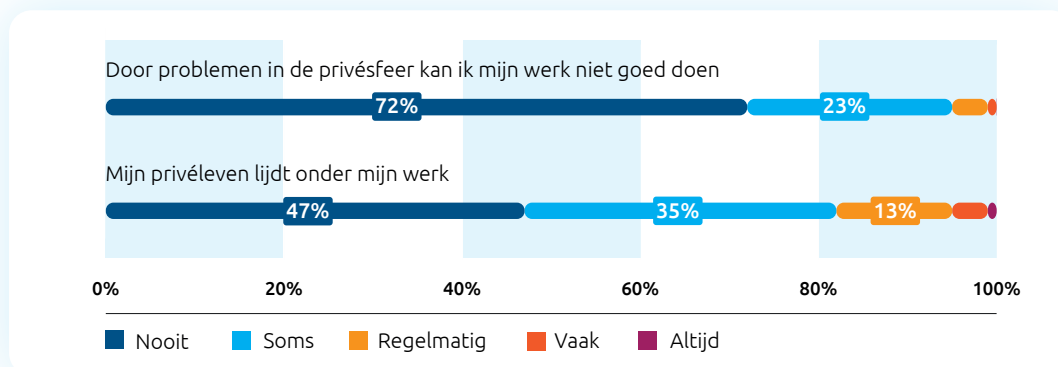
Kunstmatige intelligentie

Er zijn veel veranderingen gaande op het gebied van technologie en op het gebied van kunstmatige intelligentie. Door de inzet van kunstmatige intelligentie kunnen machines ingezet worden om menselijke taken over te nemen. Wat betreft PSA, is een voordeel van de inzet van kunstmatige intelligentie dat monotone taken overgenomen kunnen worden. Echter brengt dit ook baanonzekerheid met zich mee en vereist de inzet van kunstmatige intelligentie het ontwikkelen van nieuwe vaardigheden.

Minder goede werk-privé balans onder chauffeurs

De balans (of conflict) tussen werk en privé kan een oorzaak zijn voor werkstress wanneer werknemers het gevoel hebben dat ze tekortschieten in hun werk en/of privé. Ruim een kwart van de werknemers ervaart dat ze door problemen in de privésfeer hun werk soms niet goed kunnen doen. Ruim de helft geeft aan dat hun privéleven lijdt onder hun werk; het grootste gedeelte ervaart dat soms en dertien procent regelmatig.

Figuur 13 Stellingen werk-privé balans



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2022-2023

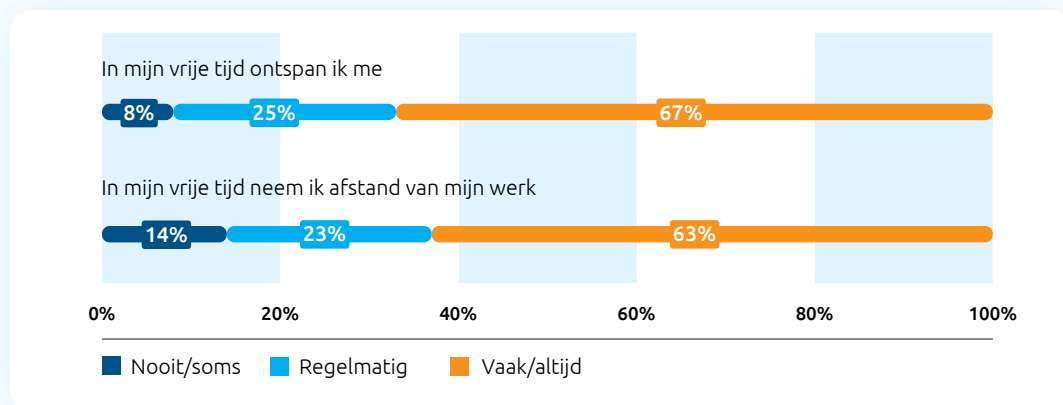
Werknemers in de sector ervaren (op basis van de stellingen uit figuur 13³²) minder vaak een werk-privéconflict dan landelijk gezien (7% tegenover 12% landelijk). Chauffeurs en jongere werknemers ervaren vaker een conflict dan werknemers met een andere functie en oudere werknemers.

³² Scores op de afzonderlijke stellingen zijn samengenomen tot een schaal voor het meten van werk privéconflict (score 1 t/m 5). Een hoog conflict valt tussen score 3 (regelmatig) en 5 (vaak).

Veertien procent werknemers neemt soms tot nooit afstand van werk in vrije tijd

Goede herstelmogelijkheden kunnen als buffer werken tegen werkstress. Wie echter onvoldoende rust krijgt of neemt, raakt in een neerwaartse spiraal die kan eindigen in overwerktheid en 'burn-out'³³. Circa twee derde van de werknemers geeft aan vaak of altijd te kunnen ontspannen in vrije tijd en ruim zestig procent kan vaak of altijd afstand nemen van het werk. Veertien procent van de werknemers neemt soms tot nooit afstand van hun werk in hun vrije tijd.

Figuur 14 Stellingen herstel in vrije tijd



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2022-2023

Werknemers uit de sector kunnen, op basis van de stellingen uit figuur 14³⁴, meer herstellen in hun vrije tijd dan landelijk gezien (22% tegenover 15% landelijk). Oudere werknemers en chauffeurs kunnen beter herstellen in hun vrije tijd dan jongere werknemers en werknemers met een andere functie.

Ongeveer vijftig procent ervaart regelmatig regelmogelijkheden

Werknemers die veel zelfstandigheid (autonomie) ervaren hebben regelmogelijkheden in hun werk. Als werknemers regelmogelijkheden hebben kunnen zij bijvoorbeeld (grotendeels) zelf bepalen hoe ze het werk uitvoeren, in welke volgorde en in welk tempo. Regelmogelijkheden kunnen als buffer werken tegen werkstress. In box 1 werd beschreven dat werknemers met weinig autonomie een verhoogde kans op een arbeidsongeval met verzuim hebben.

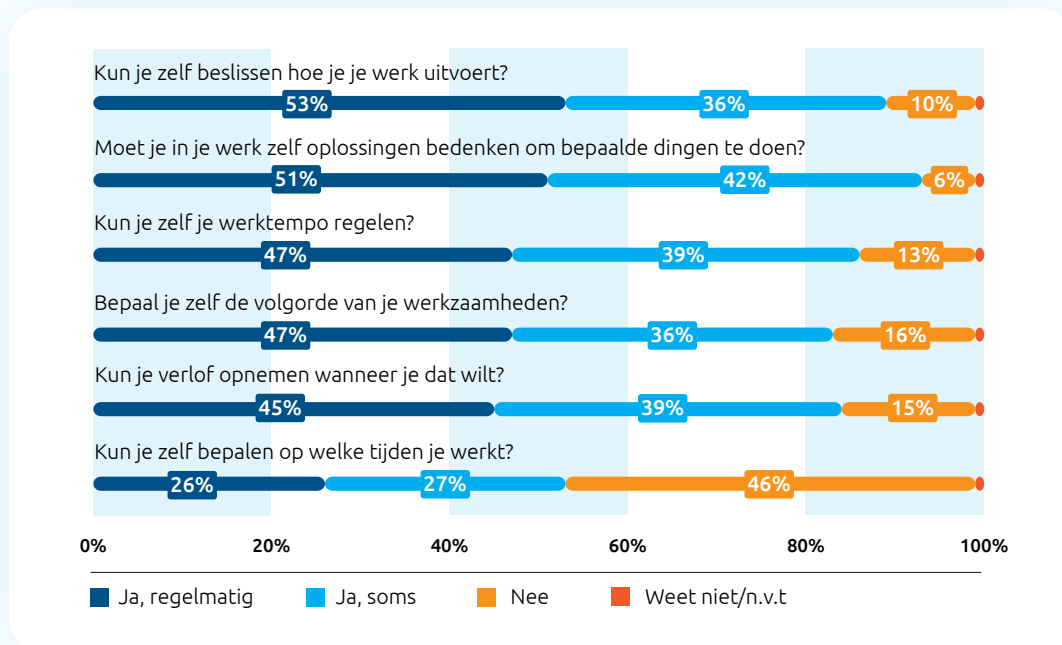
Ongeveer de helft van de werknemers in de sector geeft aan dat ze verschillende aspecten van hun werk regelmatig zelf kunnen bepalen (figuur 15). Dit aandeel is lager dan landelijk. Landelijk variëren de percentages van 56 procent (verlof opnemen) tot 66 procent (zelf oplossingen bedenken)³⁵. De meeste invloed hebben werknemers in de sector op de uitvoering van het werk, het zelf oplossingen bedenken om bepaalde dingen te doen en het werktempo. Ruim een kwart van de werknemers in de sector kan zelf regelmatig bepalen op welke tijden ze werken (landelijk: 29%).

³³ RIVM (2012). Het belang van een goed herstel.

³⁴ Scores op de afzonderlijke stellingen zijn samengenomen tot een schaal voor het meten van herstel in vrije tijd (score 1 t/m 5). Een hoog herstel betekent dat de werknemer altijd kan ontspannen in zijn vrije tijd en altijd afstand kan nemen van zijn werk (score 5).

³⁵ TNO & CBS (2024). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2023.

Figuur 15 Mate van autonomie, werknemers



Bron: Werknemersenquête STL, 2024

Chauffeurs en flexkrachten ervaren minder regelmogelijkheden dan werknemers met een andere functie. Flexkrachten kunnen wel juist vaker kiezen wanneer ze verlof opnemen. Jonge medewerkers (35 jaar of jonger) en medewerkers van grotere bedrijven (met 51 of meer werknemers) kunnen vaker zelf bepalen op welke tijden ze werken.