

Arbeidsmarkttrapportage beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek

Instroom en inzetbaarheid



2021



Veiligheid

Het beperken van arbeidsrisico's is van belang om uitval te voorkomen en gezond en vitaal het pensioen te halen. De sector transport en logistiek hoort al jaren bij de top 5 risicosectoren volgens de Inspectie SZW (zie box 1). Belangrijke arbeidsrisico's zijn lichamelijke belasting en hoge werkdruk.

Arbeidsrisico's

Lichamelijke belasting en hoge werkdruk belangrijkste risico's

De twee belangrijkste arbeidsrisico's in de sector transport en logistiek zijn volgens werknemers lichamelijke belasting (het tillen, duwen, trekken of dragen van zware lasten; door 57% genoemd) en hoge werkdruk (30%; figuur 1). Er zijn geen grote verschillen met eerdere jaren.

In de Arbobalans¹ 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 opslag² heeft in vergelijking met andere sectoren in hoge mate te maken met deze risico's en staat in elke rangschikking in de top 5³.

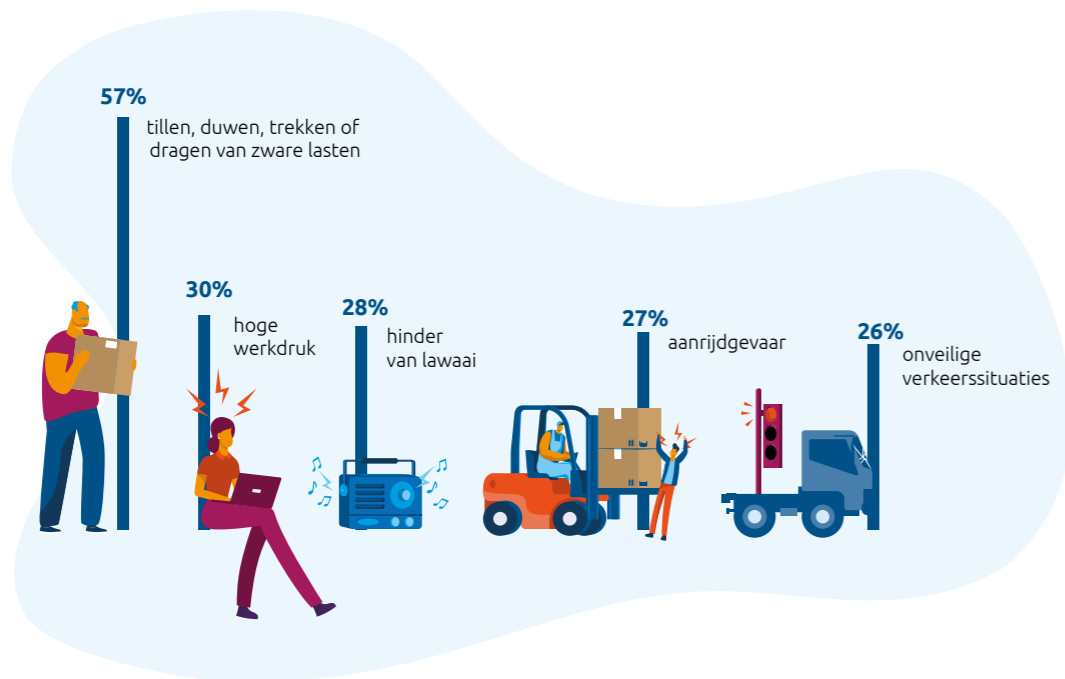
Later in de rapportage wordt verder ingegaan op werkdruk en stress.

¹ TNO (2019). Arbobalans 2018.

² 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.

³ Top 5 sectoren met fysieke belasting: 1. Bouw, 2. Vervoer en opslag, 3. Landbouw, 4. Industrie, 5. Handel. Top 5 sectoren met omgevingsfactoren: 1. Bouw, 2. Industrie, 3. Vervoer en opslag, 4. Horeca, 5. Landbouw. Top 5 sectoren met werkdruk: 1. Gezondheidszorg, 2. Onderwijs, 3. Horeca, 4. Vervoer en opslag, 5. Financiële instellingen.

Figuur 1 Top 5 arbeidsrisico's volgens werknemers



*Meerdere antwoorden mogelijk

Bron: Werknemersenquête STL, 2020

Chauffeurs hebben met de meeste arbeidsrisico's vaker te maken dan werknemers met een andere functie. Werknemers met een andere functie hebben juist vaker te maken met hoge werkdruk, stress, langdurig in dezelfde (ongemakkelijke) houding werken en langdurig beeldschermwerk. Werknemers uit grotere bedrijven (51 of meer werknemers) in de sector zien hoge werkdruk en onregelmatige werktijden vaker als arbeidsrisico. Oudere werknemers (55 jaar en ouder) ervaren vaker de arbeidsrisico's onveilige verkeerssituaties, onregelmatige werktijden en fysieke belasting. Stress wordt vooral door werknemers t/m 54 jaar als arbeidsrisico benoemd.

Volgens *werkgevers* zijn in 2018 de twee belangrijkste risico's in de sector verkeersveiligheid (door 91% van werkgevers genoemd) en fysieke belasting (64%). 39 procent van de werkgevers noemt werkdruk als arbeidsrisico.

Arbeidsongevallen

Box 1. Arbeidsongevallen in Nederland¹

In 2020 werden er in totaal (over alle sectoren) 3.655 meldingen (sector vervoer en opslag: 392) bij de Inspectie SZW gemaakt van arbeidsongevallen², achttien procent minder dan in 2019. De daling wordt veroorzaakt door de maatregelen, zoals het thuiswerken, die zijn genomen om de coronapandemie te bestrijden. In 2019 steeg het aantal meldingen nog en werd toen verklaard door de groeiende economie en werkgelegenheid. Ruim de helft van de meldingen werd in 2020 onderzocht door de Inspectie.

De sector vervoer en opslag hoort al jaren bij de top 5-risicosectoren. Andere risicosectoren zijn: de bouw, afvalbeheer, landbouw/bosbouw en visserij en industrie. De sector vervoer en opslag is de sector met het hoogste percentage werknemers met een arbeidsongeval met verzuim (3,2%). Het beroep vrachtwagenchauffeur staat op plaats zeven met het hoogste percentage arbeidsongevallen met verzuim (4,4%).

In 2020 was het aantal geregistreerde dodelijke arbeidsongevallen 54 (vervoer en opslag: 9) en is daarmee volgens de Inspectie vergelijkbaar met eerdere jaren (tussen de 50 en 70 dodelijke slachtoffers per jaar).

- In kleine bedrijven in Nederland (minder dan 10 werknemers) vielen gemiddeld genomen tussen 2016 en 2020 de meeste slachtoffers van ernstige arbeidsongevallen; gemiddeld 67 slachtoffers per 100.000 werknemers. In middelgrote bedrijven (10 tot 100 werknemers) en grote bedrijven (100 werknemers of meer) is dat respectievelijk 43 en negen personen.
- Ruim twee derde van de slachtoffers van ernstige arbeidsongevallen is in 2020 in vaste of tijdelijke dienst bij de werkgever. Een vijfde is uitzendkracht³ en vier procent werkt als zelfstandige onder gezag⁴.
- Arbeidsongevallen komen relatief vaak voor bij werknemers tussen de 15 tot 25 jaar en tussen de 45 en 64 jaar.
- In meer dan driekwart van de afgeronde ongevalsonderzoeken is er sprake van 'contact met een bewegend object', 'vallen (niet van hoogte)', 'contact met de bewegende delen van een machine en 'val van hoogte'.
- De belangrijke oorzaak van een ongeval met verzuim is psychische overbelasting.

In de Arbobalans is geanalyseerd welke groepen werknemers een verhoogde kans hebben op een arbeidsongeval met minimaal één dag verzuim. Hieruit blijkt dat mannen, laag opgeleiden, 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.

¹ Inspectie SZW (2021). Jaarverslag 2020. Inspectie SZW (2021). Monitor arbeidsongevallen 2020. TNO (2020). Arbobalans 2020.

² 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 Arbowet 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 Arbowet) direct te melden bij de Inspectie SZW. 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 Arbowet (gevaar voor derden).

³ Eerder onderzoek van het RIVM naar trends en ontwikkelingen in ernstige arbeidsongevallen, laat zien dat uitzendkrachten bijna twee keer zo vaak slachtoffer zijn van ernstige arbeidsongevallen als vaste krachten. RIVM (2014). Ernstige arbeidsongevallen 1999-2011; trends en ontwikkelingen.

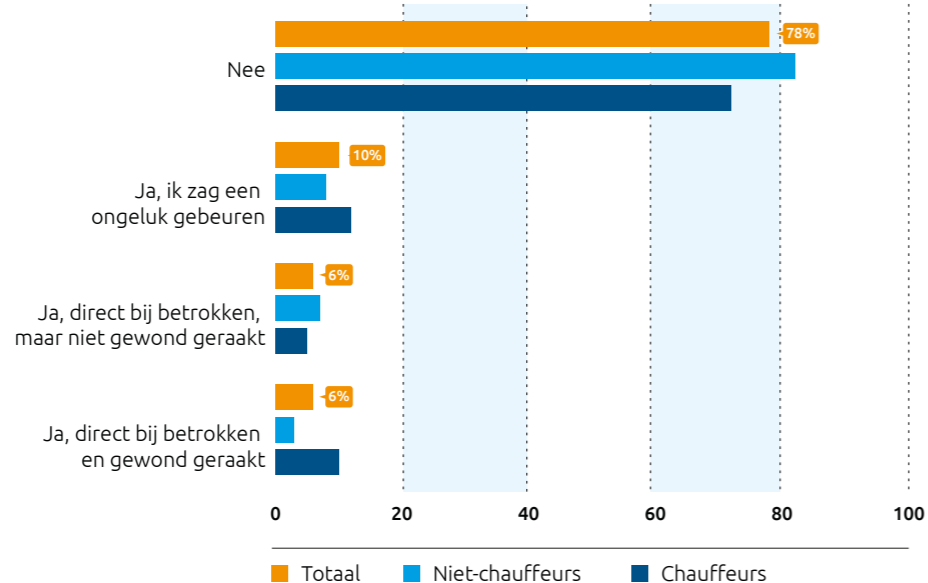
⁴ De Inspectie onderzoekt alleen ongevallen van zelfstandigen die onder gezag werken. Alle overige ongevallen waarbij zelfstandigen betrokken zijn worden niet door de Inspectie onderzocht en komen niet in de ongevalscijfers terecht.

Ruim een op de vijf werknemers betrokken bij ongeval

Het merendeel van de werknemers (78%; figuur 2) in de sector transport en logistiek is het afgelopen jaar niet betrokken geweest bij een ongeval tijdens werk. Tien procent zag een ongeluk gebeuren; zes procent was erbij betrokken, maar raakte zelf niet gewond en/of zes procent was betrokken en raakte wel zelf gewond. De resultaten zijn vergelijkbaar met vorige jaren.

Chauffeurs zijn vaker betrokken bij een ongeval dan werknemers met een andere functie. Zij zitten uiteraard voor hun werk veel op de weg en maken meer verkeersongevallen mee.¹ Ook uit onderzoek van CBS en TNO 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 aan dat zij tijdens hun werk vaak of altijd te maken hebben met gevaarlijke situaties.

Figuur 2 Betrokken bij ongeval tijdens werk in het afgelopen jaar. Sector en naar functie*



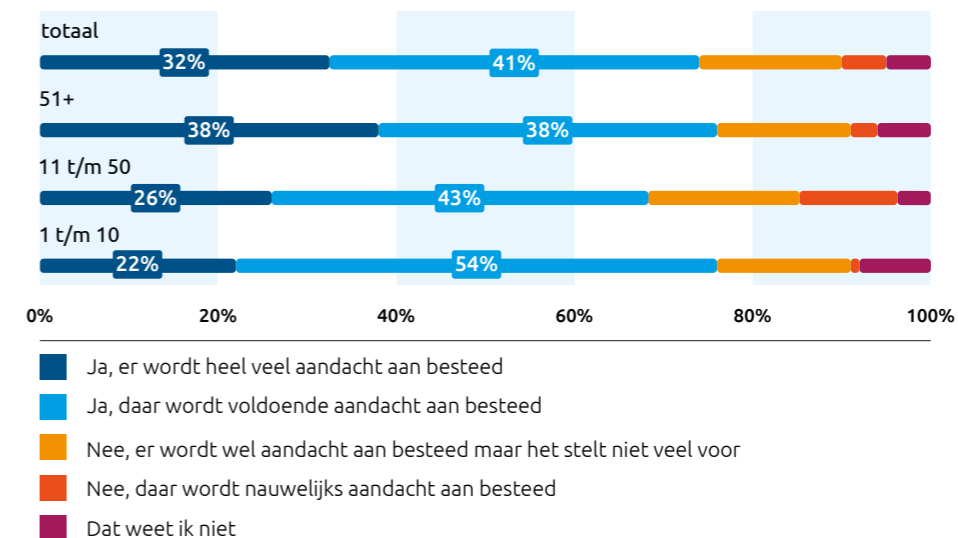
* Meerdere antwoorden mogelijk
Bron: Werknemersenquête STL, 2021

Werknemers tevreden over aandacht voor het voorkomen van ongevallen in bedrijf

Bijna driekwart van de werknemers vindt dat er in hun bedrijf voldoende tot heel veel aandacht wordt besteed aan het voorkomen van ongevallen. Werknemers in grotere bedrijven vinden vaker dat er heel veel aandacht voor is.

¹ Het gevaarlijkste beroep is kok. Bron: TNO & CBS (2021). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2020. https://www.cbs.nl/item?sc_itemid=7738127e-b4ec-4d1c-a7c1-84d2bb2cd0f4&sc_lang=nl-nl

Figuur 3 Aandacht voor voorkomen ongevallen. Sector en naar bedrijfsomvang



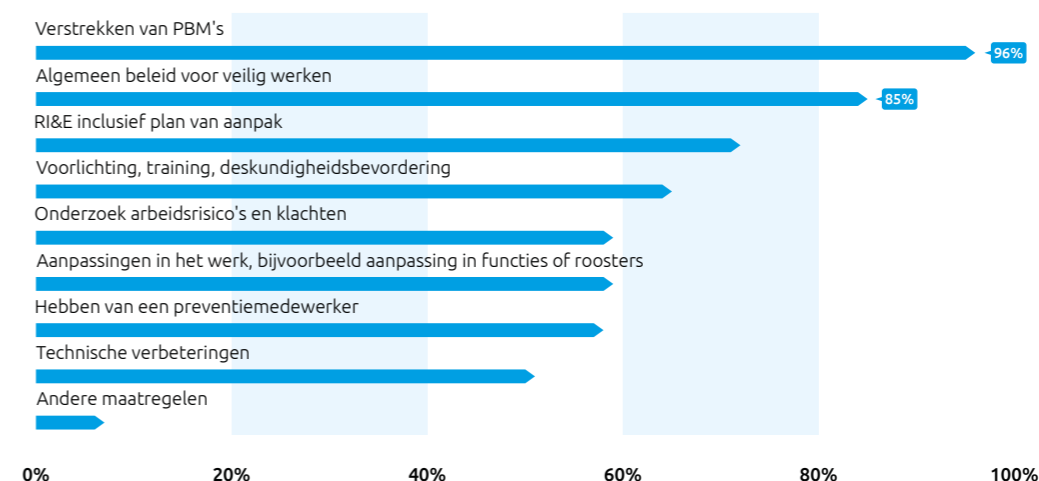
Bron: Werknemersenquête STL, 2021

Maatregelen voor veilig werken

85 procent bedrijven heeft algemeen beleid voor veilig werken

Bijna alle bedrijven in de sector geven hun werknemers persoonlijke beschermingsmiddelen (figuur 4) en 85 procent heeft algemeen beleid voor veilig werken. Grotere bedrijven bieden vaker maatregelen aan dan kleinere bedrijven.

Figuur 4 Maatregelen arbo/veilig werken volgens werkgevers*



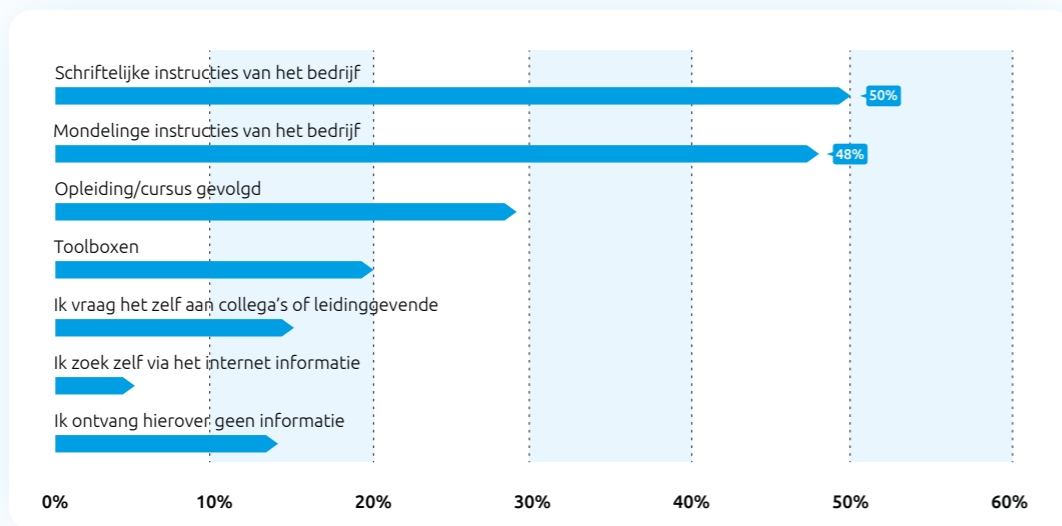
* Alle maatregelen zijn afzonderlijk voorgelegd aan werkgevers

Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

Bijna zestig procent van de bedrijven heeft een preventiemedewerker¹. In 2017 was dat nog 42 procent.

Als werknemers informatie ontvangen over het omgaan met arbeidsrisico's (86%) dan krijgen ze vooral schriftelijke (50%) en mondelinge instructies van het bedrijf (48%, figuur 5). Een klein deel van de werknemers zoekt zelf via het internet naar informatie (5%) of vraagt het aan collega's of leidinggevende (15%). Naarmate een bedrijf groter is worden er vaker schriftelijke en mondelinge instructies gegeven.

Figuur 5 Werknemers: Op welke manier ontvang je in je huidige baan, informatie over hoe je met arbeidsrisico's moet omgaan?*



* Meerdere antwoorden mogelijk
Bron: Werknemersenquête STL, 2021

RI&E

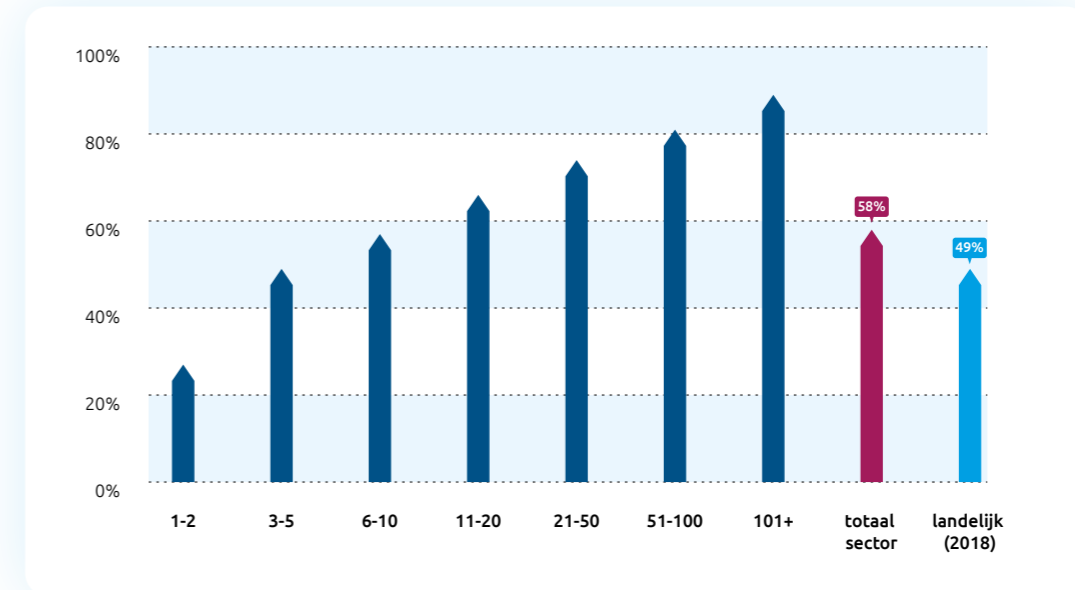
Bijna zestig procent bedrijven in sector heeft RI&E

Een preventieve veiligheidsmaatregel die bedrijven moeten nemen is het opstellen van een Risico-Inventarisatie en Evaluatie² (RI&E). Met een RI&E worden de arbeidsrisico's in een bedrijf in kaart gebracht en maatregelen vastgesteld.

Bijna zestig procent van de bedrijven in de sector heeft een actuele RI&E³ (figuur 6). In heel Nederland is dat in 2018 49 procent⁴. In de sector voldoen vooral de grotere bedrijven aan de verplichting, dit komt overeen met het landelijke beeld.

¹ Zie het tabellenboek Veiligheid voor meer informatie over de preventiemedewerker: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktontwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>
² 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)
³ Actueel is niet ouder dan vijf jaar
⁴ Inspectie SZW (2019). Arbo in Bedrijf 2018. Een onderzoek naar de naleving van arboverplichtingen, blootstelling aan risico's en genomen maatregelen in 2018.

Figuur 6 Bedrijven met actuele RI&E. Naar bedrijfsomvang, sector en landelijk

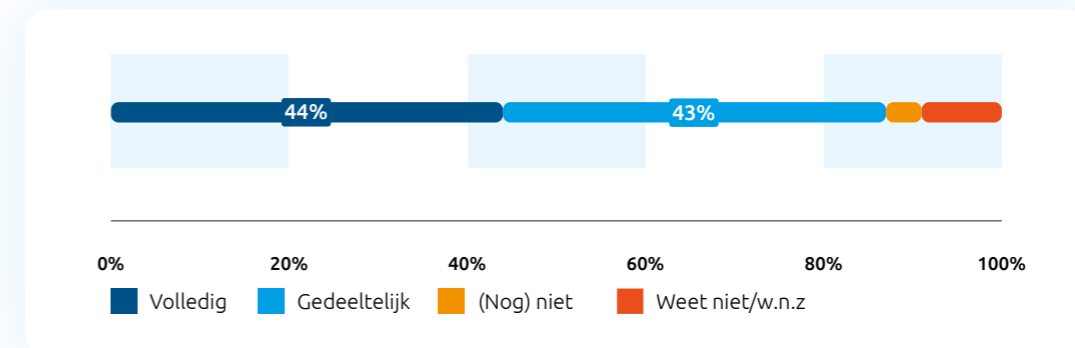


Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021; Inspectie SZW, 2019

Van de bedrijven in de sector die over een RI&E beschikken voert gemiddeld 44 procent het plan van aanpak volledig uit (2020: 37%). Nog eens ruim veertig procent doet dat gedeeltelijk.

Figuur 7 Mate van uitvoering plan van aanpak RI&E volgens werkgevers*

* Alleen gevraagd aan werkgevers die over een RI&E beschikken



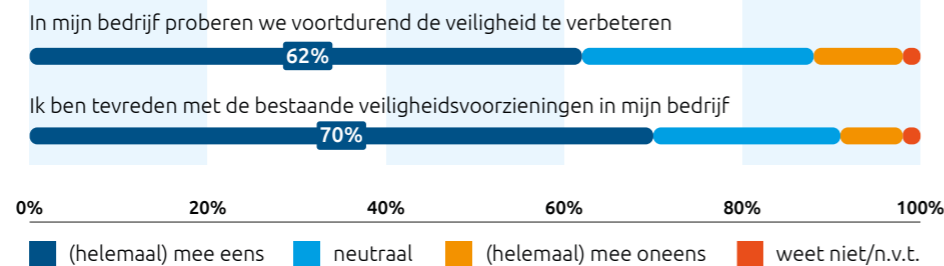
Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

Tevredenheid over veiligheid in eigen bedrijf

Zeventig procent werknemers tevreden met veiligheidsvoorzieningen

Zeventig procent van de werknemers is tevreden met de bestaande veiligheidsvoorzieningen in zijn bedrijf. Ruim zestig procent is het (helemaal) eens met de stelling dat in zijn bedrijf geprobeerd wordt voortdurend de veiligheid te verbeteren.

Figuur 8 Oordeel veiligheid in bedrijf volgens werknemers

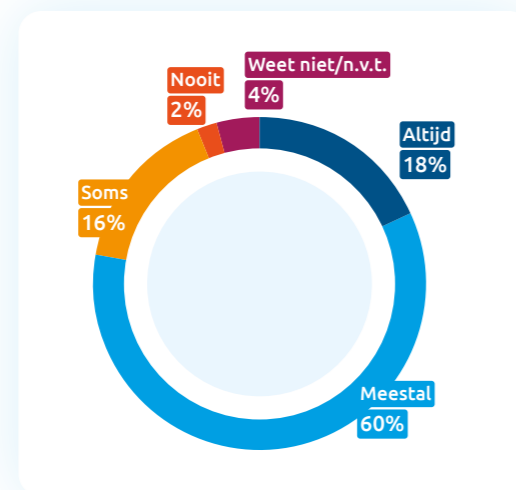


Bron: Werknemersenquête STL, 2021

Bijna alle *werkgevers* (90%) in de sector zijn in 2020 tevreden met de bestaande veiligheidsvoorzieningen.

Volgens ruim driekwart van de werknemers in de sector houden andere werknemers in hun bedrijf zich altijd of meestal aan de veiligheidsprocedures.

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



Bron: Werknemersenquête STL, 2021

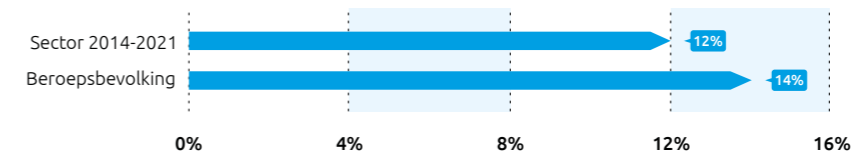
Psychosociale arbeidsbelasting

Als er sprake is van ongewenste omgangsvormen of hoge werkdruk, kan dit stress teweegbrengen en lichamelijke, psychische en sociale klachten veroorzaken. De Arboret noemt dit psychosociale arbeidsbelasting (PSA)¹. Werkdruk en -stress is een belangrijke reden waarom werknemers in de sector aangeven niet te kunnen of willen werken tot het pensioen. Ook is het, volgens werknemers in de sector, een belangrijke oorzaak voor werkgerelateerd verzuim². 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 stress³ (figuur 10). Dit is iets lager dan in de Nederlandse beroepsbevolking (14%). Jongere werknemers (t/m 34 jaar) ervaren minder hinderlijke stress dan oudere werknemers

Figuur 10 Last van hinderlijke stress. Sector versus beroepsbevolking



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 – t/m mei 2021

Twaalf procent werknemers ervaring met ongewenste omgangsvormen

Gemiddeld heeft de afgelopen jaren⁴ twaalf procent van de werknemers wel eens één of meerdere ongewenste omgangsvormen meegemaakt. Voorbeelden van ongewenste omgangsvormen zijn intimidatie/bedreiging of pesten. Ongewenste omgangsvormen op het werk kunnen leiden tot (langdurige) uitval en vallen onder psychosociale arbeidsbelasting (PSA). Onder chauffeurs komen ongewenste omgangsvormen vaker voor dan onder werknemers met een overige functie (14% tegen 10%).

De meest voorkomende vorm van ongewenste omgangsvormen is intimidatie/bedreiging (figuur 11). Acht procent van de werknemers heeft daar mee te maken gehad in het afgelopen jaar (ten tijde van invullen vragenlijst).

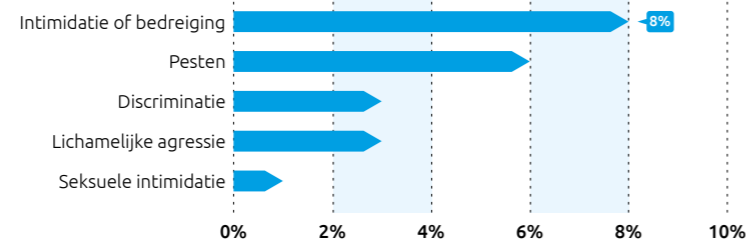
¹ [https://www.arboporaal.nl/onderwerpen/themas/psychosociale-arbeidsbelasting#:~:text=Als%20er%20sprake%20is%20van%20ongewenste%20omgangsvormen%20of%20hoge%20werkdruk,dit%20psychosociale%20arbeidsbelasting%20\(PSA\).](https://www.arboporaal.nl/onderwerpen/themas/psychosociale-arbeidsbelasting#:~:text=Als%20er%20sprake%20is%20van%20ongewenste%20omgangsvormen%20of%20hoge%20werkdruk,dit%20psychosociale%20arbeidsbelasting%20(PSA).)

² Zie ook de rapportage Vitaliteit: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktontwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>

³ In de inzetbaarheidscheck wordt aan werknemers het volgende gevraagd: Heeft u zo veel last van stress dat u dat als hinderlijk ervaart?

⁴ Sinds 2017 zijn de vragen over ongewenste omgangsvormen gewijzigd. De weergegeven gegevens zijn vanaf 2017.

Figuur 11 Aandeel werknemers dat aangeeft wel eens in het afgelopen jaar (ten tijde van invullen vragenlijst) te maken heeft gehad met ongewenste omgangsvormen



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2017 – t/m mei 2021

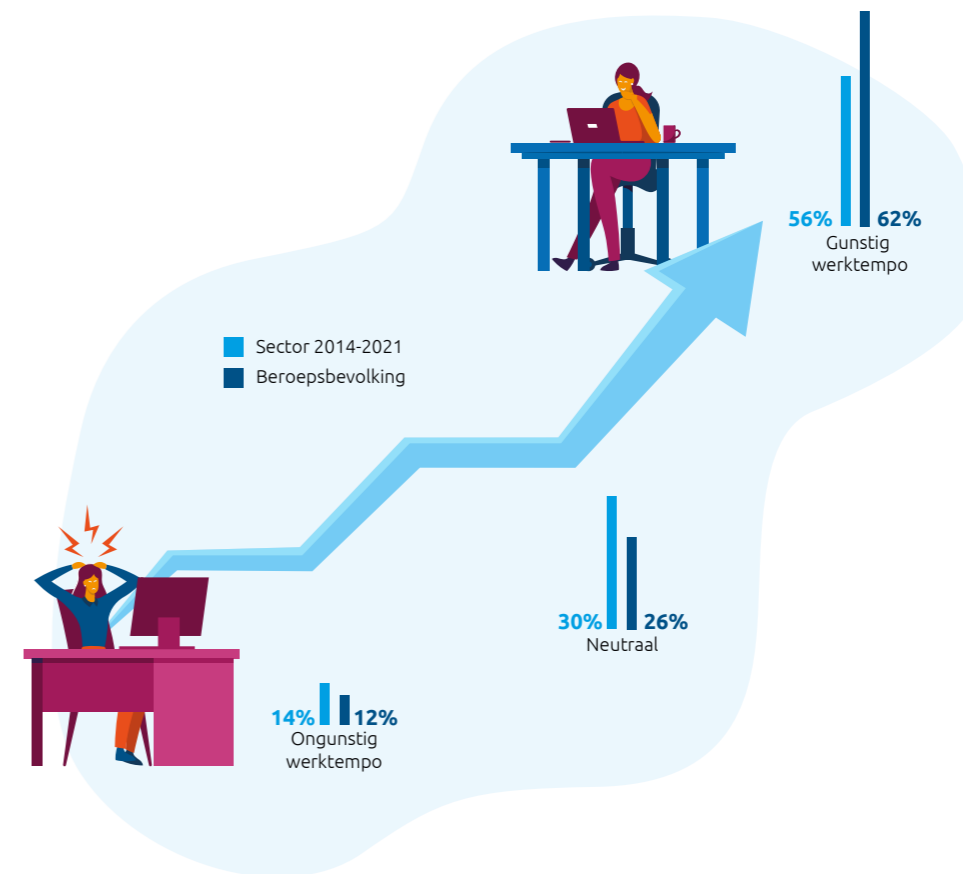
Chauffeurs hebben vaker met intimidatie of bedreiging of lichamelijke agressie te maken dan werknemers in een andere functie. De daders van deze vormen van ongewenste omgangsvormen bij chauffeurs zijn vooral andere weggebruikers. Bij niet-chauffeurs zijn de daders vooral collega's of leidinggevenden. Pesten, discriminatie en seksuele intimidatie komt voor alle werknemers in de sector vooral van collega's en, in mindere mate, van leidinggevenden.

Werknemers die te maken hebben gehad met ongewenste omgangsvormen verzuimen vaker (54% tegen 42%). Ook duurt het verzuim langer dan bij werknemers die geen ervaring hebben met ongewenste omgangsvormen.

1 op de 7 werknemers ervaart ongunstig werktempo

Een hoog werktempo kan bijdragen aan werkstress. In de sector ervaart gemiddeld veertien procent van de werknemers het werktempo als ongunstig. De meerderheid (56%) ervaart een gunstig werktempo. In de beroepsbevolking ervaart een wat hoger aandeel, namelijk 62 procent een gunstig werktempo. Mannen en chauffeurs ervaren wat vaker een ongunstig werktempo dan vrouwen en werknemers met een overige functie.

Figuur 12 Ervaren werktempo volgens werknemers



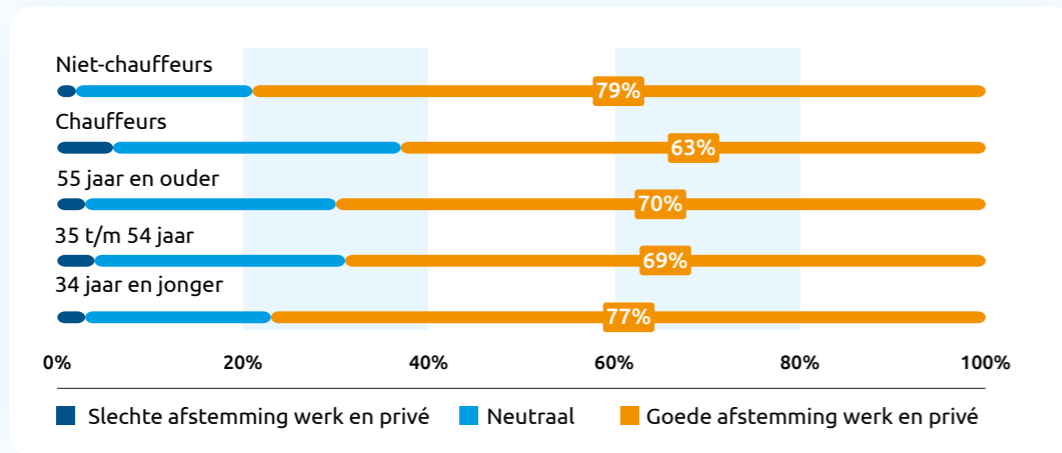
Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 – t/m mei 2021

Minder goede werk-privé balans onder chauffeurs

De balans tussen werk en privé kan een oorzaak zijn voor werkstress wanneer werknemers het gevoel hebben dat ze tekortschieten in hun werk en/of privé. Gemiddeld ervaart zeventig procent van de werknemers in de sector een goede werk-privé balans¹. Dit is vergelijkbaar met de gehele beroepsbevolking. Chauffeurs en werknemers van 35 jaar en ouder ervaren minder vaak een goede werk-privé balans dan werknemers met een overige functie en jongere werknemers (figuur 13).

¹ Werk-privé balans is met meerdere vragen uitgevraagd. De antwoorden op de afzonderlijke vragen zijn samengenomen.

Figuur 13 Werk-privé balans. Naar functie en leeftijd

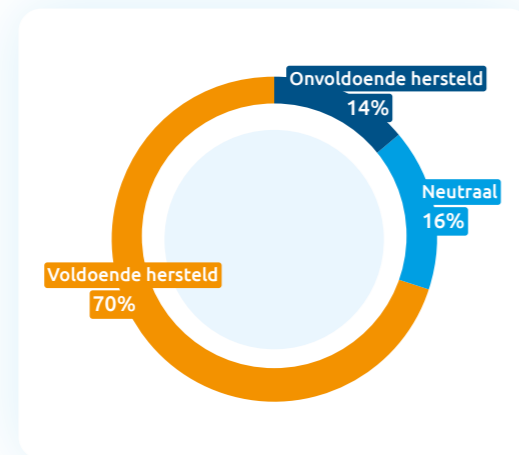


Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 – t/m mei 2021

Veertien procent herstelt onvoldoende van zijn werk

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'. Zeventig procent van de werknemers in de sector geeft aan dat hij voldoende kan herstellen² na een werkdag; veertien procent herstelt onvoldoende. In de gehele beroepsbevolking is dit vergelijkbaar. Naar geslacht, leeftijd en functie zijn er geen grote verschillen.

Figuur 14 Mate van herstel na een werkdag



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 – t/m mei 2021

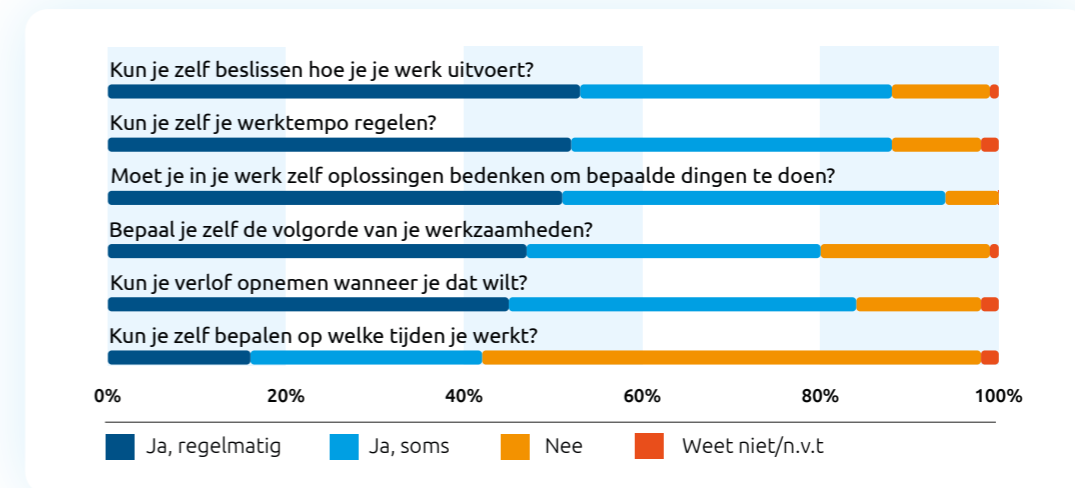
Gemiddeld zestien procent van de werknemers vindt het moeilijk om te ontspannen na een werkdag en gemiddeld 30 procent is aan het einde van een werkdag echt op.

¹ RIVM (2012). Het belang van een goed herstel.
² Mate van herstel is met meerdere vragen uitgevraagd. De antwoorden op de afzonderlijke vragen zijn samengenomen.

Ongeveer vijftig procent ervaart regelmatig mogelijkheden

Werknemers die veel zelfstandigheid (autonomie) ervaren hebben regelmatig mogelijkheden in hun werk. Als werknemers mogelijkheden 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. Eerder zagen we al dat werknemers met weinig autonomie een verhoogde kans op een arbeidsongeval met verzuim hebben (zie box 1). Ongeveer de helft van de werknemers in de sector geeft aan dat ze verschillende aspecten van hun werk regelmatig zelf kunnen bepalen. Dit aandeel is lager dan landelijk. Landelijk variëren de percentages van 53 procent (verlof opnemen) tot 68 procent (zelf oplossingen bedenken)³. Alleen de werktijden kan bijna zestig procent van de werknemers niet zelf bepalen (landelijk: 45%).

Figuur 15 Mate van autonomie, werknemers



Bron: Werknemersenquête STL, 2020

Chauffeurs kunnen minder vaak dan werknemers met een overige functie de volgorde van werkzaamheden en het werktempo bepalen.

³ TNO & CBS (2021). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2020.