

# Arbeidsmarkttrapportage beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek

Instroom en inzetbaarheid



2021



# Ontwikkeling arbeidsmarkt sector

**De Nederlandse economie groeit sterk na een dip in 2020 vanwege de coronacrisis (zie box 1). De sector<sup>1</sup> profiteert van het herstel en groeit ook. Er is weer sprake van omzetgroei en ondernemers zijn weer positief over het economisch klimaat. Het aantal werkgevers en werknemers neemt in 2021 toe. Het herstel knelt wel. De arbeidsmarkt is zeer krap: voor chauffeurs, planners en logistiek medewerkers zijn veel openstaande vacatures. Ook loopt de uitstroom naar pensioen op.**

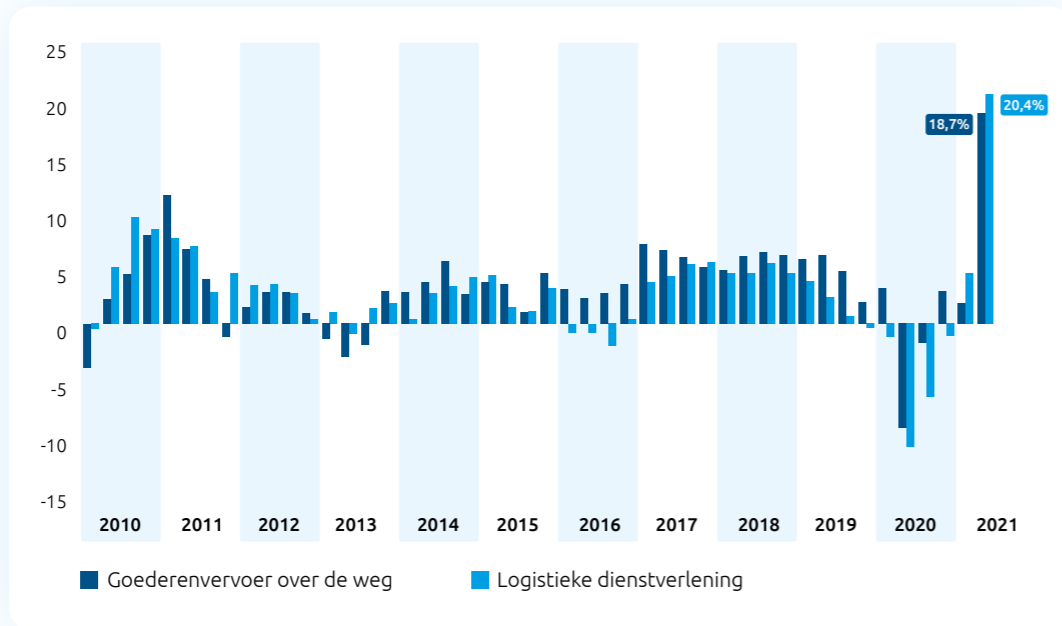
De arbeidsmarkt in de sector blijft naar verwachting ook krap. De vraag naar arbeid ligt hoger dan het aanbod van personeel. Naast economische groei liggen de oorzaken hiervoor in ontgroening, vergrijzing en uitstroom naar pensioen. Ook neemt de instroom in de sector vanuit het onderwijs af.

## Omzetgroei in sector

De omzet groeit in het tweede kwartaal sterk in het goederenwegvervoer<sup>2</sup>. Vorig jaar had de branche last van contactbeperkende maatregelen en daalde de omzet. Een aantal deelmarkten of typen vervoer werd wel minder geraakt door de crisis dan andere<sup>3</sup>. De omzet lag in het tweede kwartaal weer boven het niveau van voor de coronamaatregelen (niet weergegeven in figuur). Ook in logistieke dienstverlening groeit de omzet (20,4 procent t.o.v. jaar eerder). Volgens ABN AMRO profiteert de sector sterk van het herstel van de economie en internationale handel<sup>4</sup>. Ook voor volgend jaar wordt groei van de sector verwacht.

<sup>1</sup> Met de sector wordt hier bedoeld: alle bedrijven die goederen opslaan en vervoeren voor derden tegen betaling en de bedrijven die mobiele kranen verhuren (hijswerkzaamheden, verticaal transport). Deze ondernemingen vallen onder de werkingssfeer van de cao Beroepsgoederenvervoer en Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Beroepsgoederenvervoer over de weg en de Verhuur van Mobiele Kranen (SOOB). Hieronder valt ook niet-vergunningplichtig vervoer kleiner dan 500 kg, zoals de koeriersector, en logistieke ondernemingen die zelf geen vervoer verrichten maar vrijwillig zijn aangesloten bij de cao. Het gaat om ruim 163.000 werknemers en bijna 7.200 bedrijven. Niet al het transport en logistiek valt onder deze definitie, bijlage 1 geeft de reikwijdte weer van de SOOB-sector.  
<sup>2</sup> Statistieken van omzetontwikkeling van CBS zijn gebaseerd op BTW opgaven van bedrijven.  
<sup>3</sup> Per saldo is er sprake van omzetverlies in goederenvervoer over de weg in 2020 (in heel 2020 -1,3 procent t.o.v. 2019). Er zijn echter verschillen tussen deelmarkten of typen vervoer; een aantal deelmarkten wordt minder geraakt door de crisis dan andere (UWV, 2020; NIWO/Panteia/Policy Research, 2020).  
<sup>4</sup> ABN AMRO (2021). Groeipijnen en onzekerheid rondom klimaatbeleid kunnen groei maken of breken

Figuur 1 Omzetontwikkeling transport en logistiek



Bron: CBS, 2021

## Verwachtingen over economisch klimaat en personeelssterkte weer positief

CBS rapporteert elk kwartaal over de verwachtingen van ondernemers<sup>1</sup>. Per saldo zijn ondernemers in het goederenvervoer over de weg positief over het economisch klimaat en de personeelssterkte: er zijn begin derde kwartaal meer ondernemers die de komende 3 maanden een toename van hun personeelsbestand verwachten dan ondernemers die een afname verwachten<sup>2</sup>.

Vorig jaar na de uitbraak van het coronavirus nam het vertrouwen sterk af. Niet eerder sinds de start van de meting waren ondernemers zo negatief over de ontwikkelingen. Bijna 72 procent verwachtte een verslechtering van het economisch klimaat en bijna een derde een afname van personeel. Aan het begin van het derde kwartaal waren transportondernemers alweer een stuk minder negatief. Begin juni 2020 versoepelde de contactbeperkende maatregelen (de lockdown). De bevoorrading van horeca en winkels namen toe en productielijnen in fabrieken werden weer opgestart. Het aantal vervoersbewegingen van vrachtauto's steeg, maar nog niet naar het oude niveau<sup>3</sup>.

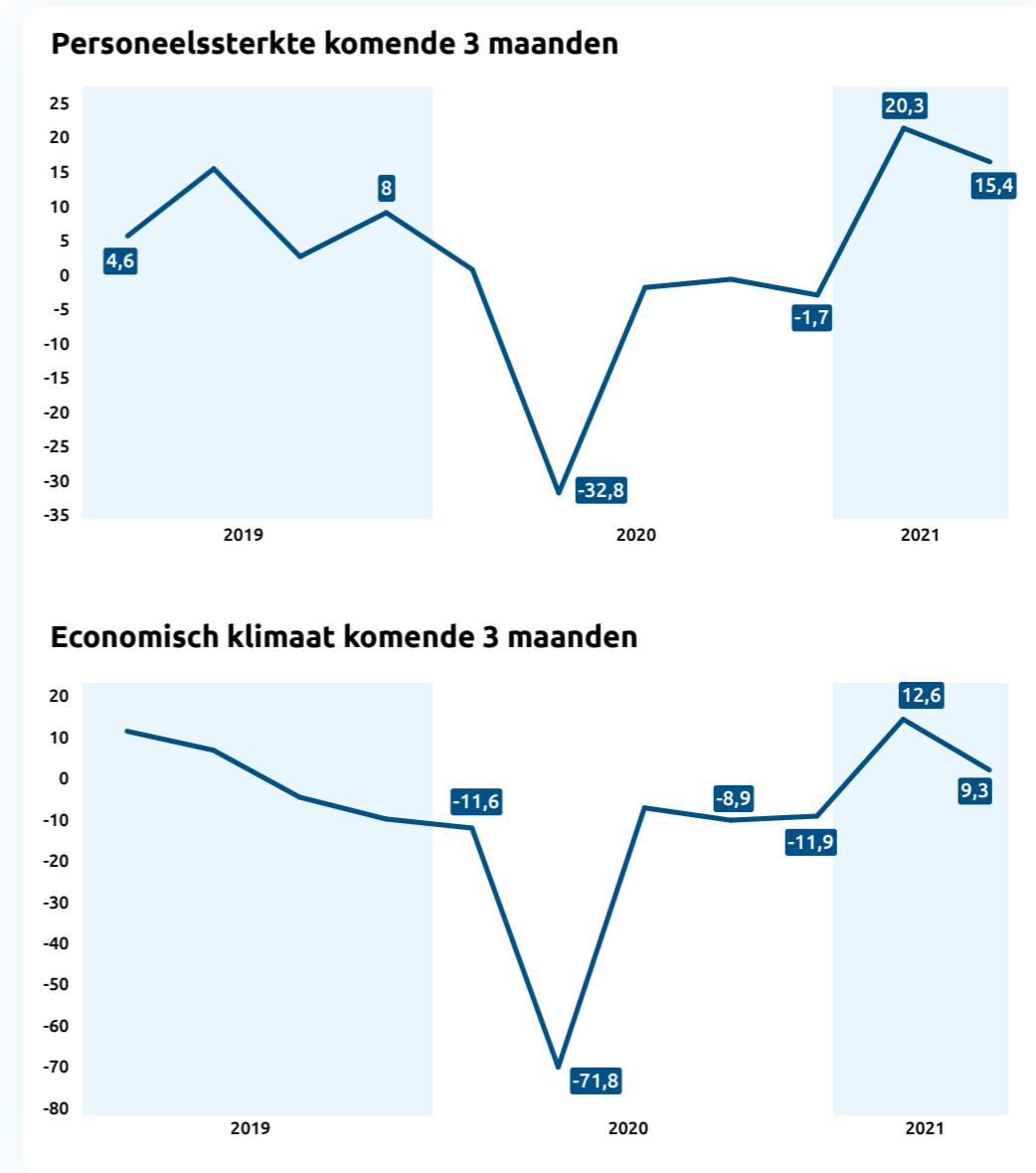
<sup>1</sup> De verwachtingen van ondernemers over het economisch klimaat en de personeelssterkte zijn onderdeel van de CBS-meting van het ondernemersvertrouwen. Het ondernemersvertrouwen geeft de stemming van het Nederlandse niet-financiële bedrijfsleven weer en een indicatie van de richting waarin de Nederlandse economie zich zal ontwikkelen. Per bedrijfstak wordt het ondernemersvertrouwen samengesteld op basis van vragen over recente ontwikkelingen en verwachtingen van de ondernemers, zoals de omzet in het voorgaande kwartaal en het verwachte economisch klimaat. Ondernemers krijgen bijvoorbeeld de vraag of ze verwachten dat de omzet de komende maanden zal toenemen, afnemen of gelijk blijven. Van deze verwachtingen worden gemiddelden berekend (saldo van het aantal positieve en negatieve antwoorden).

<sup>2</sup> Voorbeeldberekening per saldo: 19,5 procent van transportondernemers verwacht de komende 3 maanden een toename van hun personeelsbestand en 4 procent een afname; per saldo verwacht 15,5 procent een toename.

<sup>3</sup> Vanwege afgelasting van grote evenementen, minder uitgaven in horeca en kledingwinkels en lagere industriële productie, lag het aantal vervoersbewegingen nog niet op het oude niveau. ABN AMRO (2020). Sectorprognoses Transport en logistiek. Lange weg naar herstel.

Vanwege een toenemend aantal coronabesmettingen is in november een nieuwe gedeeltelijke (avond)lockdown ingesteld<sup>4</sup>. De nieuwe contactbeperkende maatregelen kunnen de stemming van ondernemers (en ook de omzetgroei) in het laatste kwartaal weer negatief beïnvloeden.

Figuur 2 Verwachtingen ondernemers goederenvervoer over de weg de komende 3 maanden



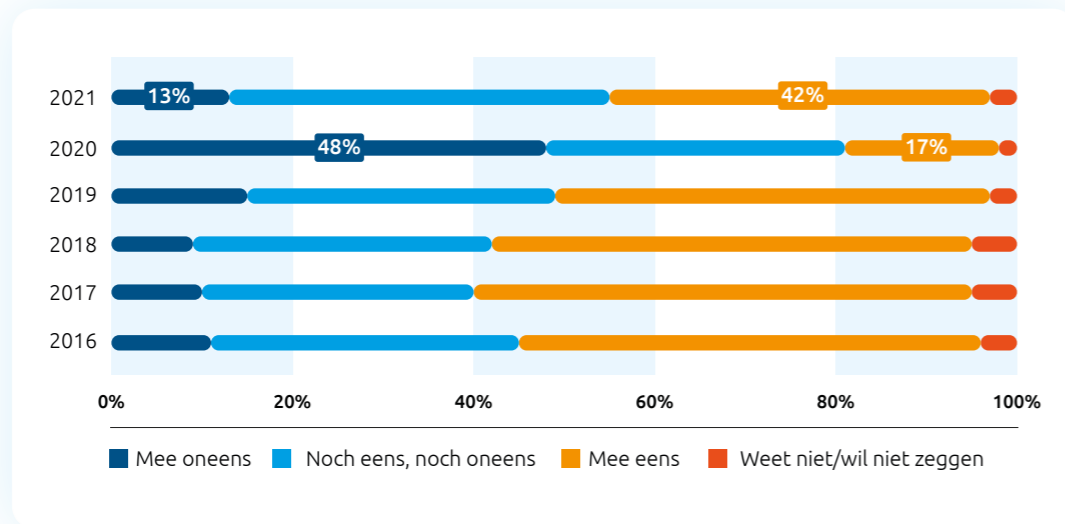
Bron: CBS, 2021

<sup>4</sup> Ten tijde van deze publicatie is nog niet duidelijk hoelang deze gaat duren.

## Verwachtingen werkgevers over eigen bedrijf

Aan werkgevers is afgelopen voorjaar gevraagd of 2021 voor hun bedrijf een beter jaar wordt dan 2020 (Figuur 3). Het aandeel werkgevers dat verwacht dat hun bedrijf het in 2021 beter zal doen dan vorig jaar is een stuk groter dan in 2020 (42 procent in voorjaar 2021 vs. 17 procent in voorjaar 2020). Het aandeel dat het oneens is met de stelling is (fors) gedaald (13 procent in voorjaar 2021 vs. 48 procent in 2020). De dataverzameling voor de bedrijfsenquête viel vorig jaar samen met de start van de coronacrisis en contactbeperkende maatregelen.

Figuur 3 Stelling: 2021 zal voor mijn bedrijf een beter jaar worden dan 2020



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

Werkgevers in de deelmarkten exceptioneel transport, koeriers en expres, algemeen distributievervoer en bouwmaterialen vervoer zijn het meest optimistisch in hun verwachtingen: (bijna) de helft denkt dat 2021 een beter jaar voor hun bedrijf wordt dan 2020. Bedrijven in veevervoer, agrarisch vervoer en verhuisvervoer zijn het minst positief<sup>1</sup>.

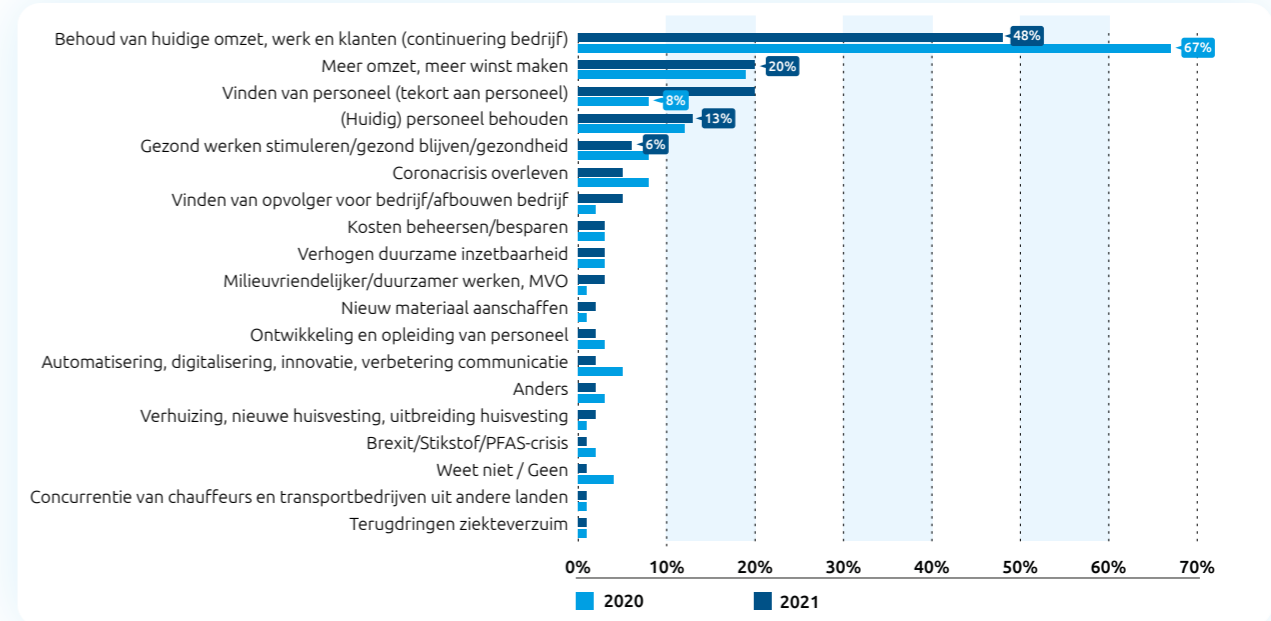
## Behoud van huidige omzet, werk en klanten

Werkgevers vinden het belangrijkste thema voor de komende twee jaar het behoud van de huidige omzet, werk en klanten. 48 procent van werkgevers noemt dit in voorjaar 2021 tegen 67 procent in voorjaar 2020 kort na uitbraak van de coronacrisis. Méér omzet en winst maken wordt, zowel dit als vorig jaar, door ongeveer twee op de tien werkgevers genoemd. Twee op de tien werkgevers noemt nu ook het vinden van personeel als belangrijkste thema tegen 8 procent vorig jaar.

Thema's rond duurzame inzetbaarheid die worden genoemd: 13 procent noemt behoud huidig personeel, 6 procent gezond werken stimuleren en 2 procent ontwikkeling en opleiding van personeel (deze uitkomsten zijn vergelijkbaar met vorig jaar).

<sup>1</sup> Figuur Verwachtingen werkgevers eigen bedrijf naar deelmarkt. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktportage 2021: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktontwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>

Figuur 4 Verwachting belangrijkste thema's komende twee jaar (meer antwoorden mogelijk)



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

## Faillissementen op een laag niveau

In het tweede kwartaal van 2021 gingen 15 bedrijven failliet (waren er 19 in hetzelfde kwartaal een jaar eerder). In heel 2020 gingen minder bedrijven failliet dan in 2019 (102 bedrijven tegen 135).

Het totaal aantal faillissementen in Nederland ligt volgens het CBS vanwege de coronasteunmaatregelen<sup>2</sup> op een historisch laag niveau<sup>3</sup>. Aanvankelijk zouden de steunmaatregelen in het najaar aflopen en verwacht werd dat dan ook het aantal faillissementen zou gaan oplopen<sup>4</sup>. Met name bedrijven in sectoren waarin tijdens de lockdowns veel gebruik is gemaakt van uitstel van belastingbetaling (coronasteunmaatregel) zouden dan kwetsbaar zijn<sup>5</sup>. In november zijn de coronasteunmaatregelen echter, vanwege nieuwe contactbeperkende maatregelen, opnieuw ingesteld<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> De overheid heeft ter ondersteuning van ondernemers tijdens de coronacrisis verschillende steunmaatregelen ingevoerd: o.a. ondersteuning van ondernemers bij de loonkosten (NOW-regeling voor behoud werkgelegenheid), de tegemoetkoming vaste lasten (TOGS/TVL-regeling) en uitstel van belastingbetaling. De regelingen zijn aangeboden in zes pakketten die liepen in de periode van april 2020 tot en met september 2021. In de periode daarna zijn er nog wel specifieke maatregelen voor nachthoreca en evenementen. In de periode tot en met augustus 2021 heeft 51 procent van alle bedrijven in NL (met 2 of meer werkzame personen) van ten minste één regeling gebruik gemaakt (52 procent van de bedrijven in vervoer en opslag). Bedrijven in horeca, overige dienstverlening en cultuur, sport en recreatie hebben het vaakst gebruikt gemaakt van een steunmaatregel. CBS (2021). Gebruik van steunmaatregelen corona per 31 augustus

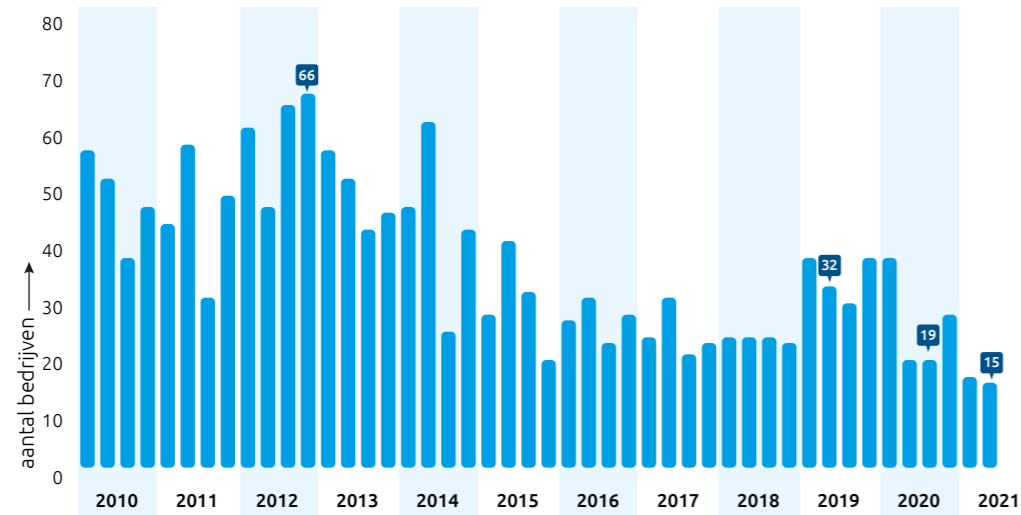
<sup>3</sup> In heel 2020 gingen in NL 2.703 bedrijven failliet, het laagste aantal in 20 jaar. "Dat in coronatijd minder bedrijven failliet werden verklaard, is niet los te zien van de noodsteun van de overheid (CBS, 2021)". In juli bereikte het totaal aantal faillissementen in NL het laagste niveau in ruim 30 jaar (109 in juli) (CBS, 2021).

<sup>4</sup> NU.nl (2021). 'Faillissementsgolf lijkt onvermijdelijk door einde coronasteun'; OECD Economic Outlook, May 2021. OESE verwacht dat het aantal faillissementen in NL in 2e helft van 2021 gaat oplopen; vanwege verwachte afbouw van de coronasteunmaatregelen

<sup>5</sup> ABN AMRO (2021). Belastingenschuld per branche. In sectoren als horeca, (auto)industrie en retail is tijdens de lockdowns veel belastingenschuld opgebouwd. Deze schulden bij de belastingdienst moeten in 60 maanden worden terugbetaald (en gaan dan van de maandelijkse bedrijfswinsten af). Bijvoorbeeld elektronica-winkels: ruim 20 procent van deze bedrijven heeft een openstaande belastingenschuld en zij betalen maar liefst 57 maanden aan volledige winst om de schuld af te betalen. In Vervoer en opslag zit een groot deel van de schuld (waarschijnlijk) in luchtvaartbedrijven, openbaar vervoer, bus- en taxibedrijven. Om privacyredenen zijn niet van alle branches cijfers beschikbaar.

<sup>6</sup> Kabinet komt (op 16 en 24 november) met uitbreiding steun na nieuwe coronamaatregelen. Ondernemers worden o.a. ondersteund met hun vaste bedrijfskosten in het vierde kwartaal van 2021 en de loonsubsidie NOW keert weer terug.

Figuur 5 aantal faillissementen in de sector



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2021, bewerking STL

### Box 1. Nederlandse economie herstelt na sterke krimp

Na meerdere kwartalen van economische krimp is er in het tweede kwartaal van 2021 weer sprake van groei. De economie (het bbp<sup>1</sup>) groeit met 10,2 procent ten opzichte van een jaar eerder. Met name de consumptie door huishoudens en het handelssaldo (de waarde van de uitvoer van goederen en diensten min de invoer) waren hoger dan in het tweede kwartaal van 2020. De overheidsconsumptie en investeringen droegen ook bij aan de groei<sup>2</sup>.

Vorig jaar kromp de economie met 9,3 procent ten opzichte van hetzelfde kwartaal een jaar eerder. Dit was de sterkste teruggang van het bbp ooit door het CBS gemeten<sup>3</sup>. Ter vergelijking, in het tweede kwartaal van 2009 tijdens de kredietcrisis, kromp het bbp met 4,6 procent. Vanwege de uitbraak van het coronavirus en de ingestelde lockdown daalde de consumptie door huishoudens sterk. Ook de investeringen en de import en export namen flink af<sup>4</sup>. De sectoren horeca (hotels), vervoer (luchtvaart) en zakelijke dienstverlening (uitzend- en reisbranche en evenementen) werden zwaar getroffen.

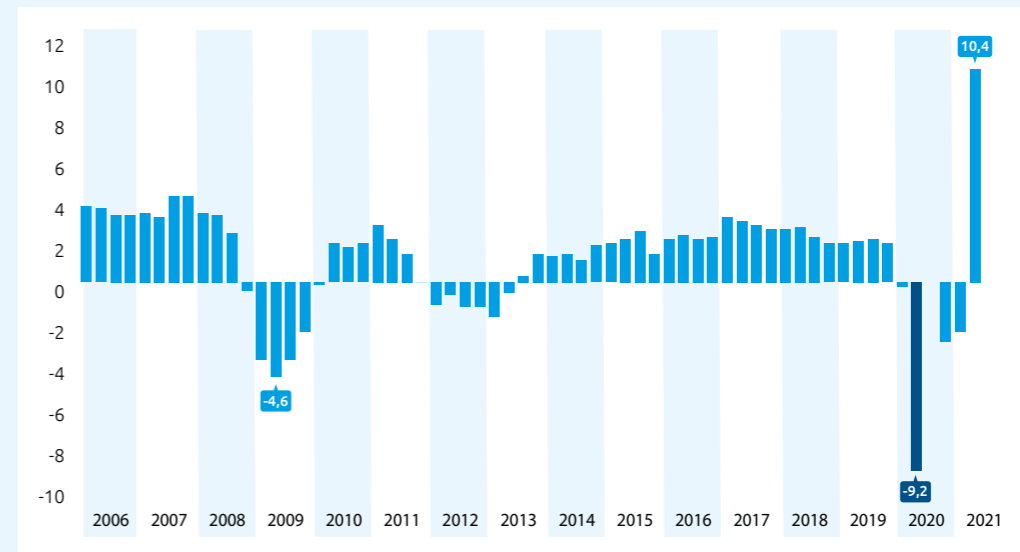
Nederland kende wel een kleinere krimp dan andere Europese landen<sup>5</sup>. Het IMF en CPB concluderen dat de Nederlandse economie vorig jaar goed door de coronacrisis is heen gekomen: de krimp in 2020 was minder diep dan gemiddeld in de Eurozone en het

<sup>1</sup> Het bruto nationaal product (BBP) is een maat voor het meten van de omvang van de economie (CBS, 2021).  
<sup>2</sup> CBS (2021). Economie groeit met 3,8 procent in tweede kwartaal 2021.  
<sup>3</sup> De helft van de daling van het bbp kwam door de sterk gedaalde consumptie door huishoudens. Door de lockdown (contactbeperkende maatregelen) gaven consumenten veel minder uit aan horeca, recreatie en cultuur, vervoer en communicatie en zorg. Ook besteedden consumenten minder aan kleding, auto's en motorbrandstoffen. Aan voedingsmiddelen, woninginrichting en elektrische apparaten werd wel meer uitgegeven.  
<sup>4</sup> In vervoermiddelen, woningen, bedrijfsgebouwen en machines werd veel minder geïnvesteerd.  
<sup>5</sup> Landen verschilden in hun beleidsreactie op de uitbraak van corona: hoe strenger/intensiever de 'lockdown', hoe groter de impact op het economisch verkeer. Een goede ICT-infrastructuur (en digitalisering) hielp tegen de verstoring van het economisch verkeer; dit faciliteerde thuiswerken en online winkelen. ABN AMRO (2020). In sommige landen krijgt bbp veel hardere klap van Covid-19.

(verwachte) herstel in 2021 is juist sterker dan gemiddeld<sup>6</sup>. Genoemd worden de sterke digitale infrastructuur en de uitgebreide steunmaatregelen van de Overheid waardoor faillissementen en werkloosheid beperkt zijn gebleven<sup>7</sup>.

Vanwege het oplaaierende coronavirus is eind november een nieuwe (avond)lockdown ingesteld. Dit zorgt mogelijk voor een zwakkere economische groei in het vierde kwartaal, maar brengt het sterke groeicijfer over heel 2021 naar verwachting niet meer in gevaar<sup>8</sup>. Een analyse van groei- en krimpsectoren tijdens de coronacrisis in 2020 laat ook zien dat sectoren die zwaar getroffen werden door de contactbeperkende maatregelen, na opheffing van deze maatregelen, snel herstelden<sup>9</sup>.

Figuur 6 Bbp %-verandering ten opzichte van een jaar eerder



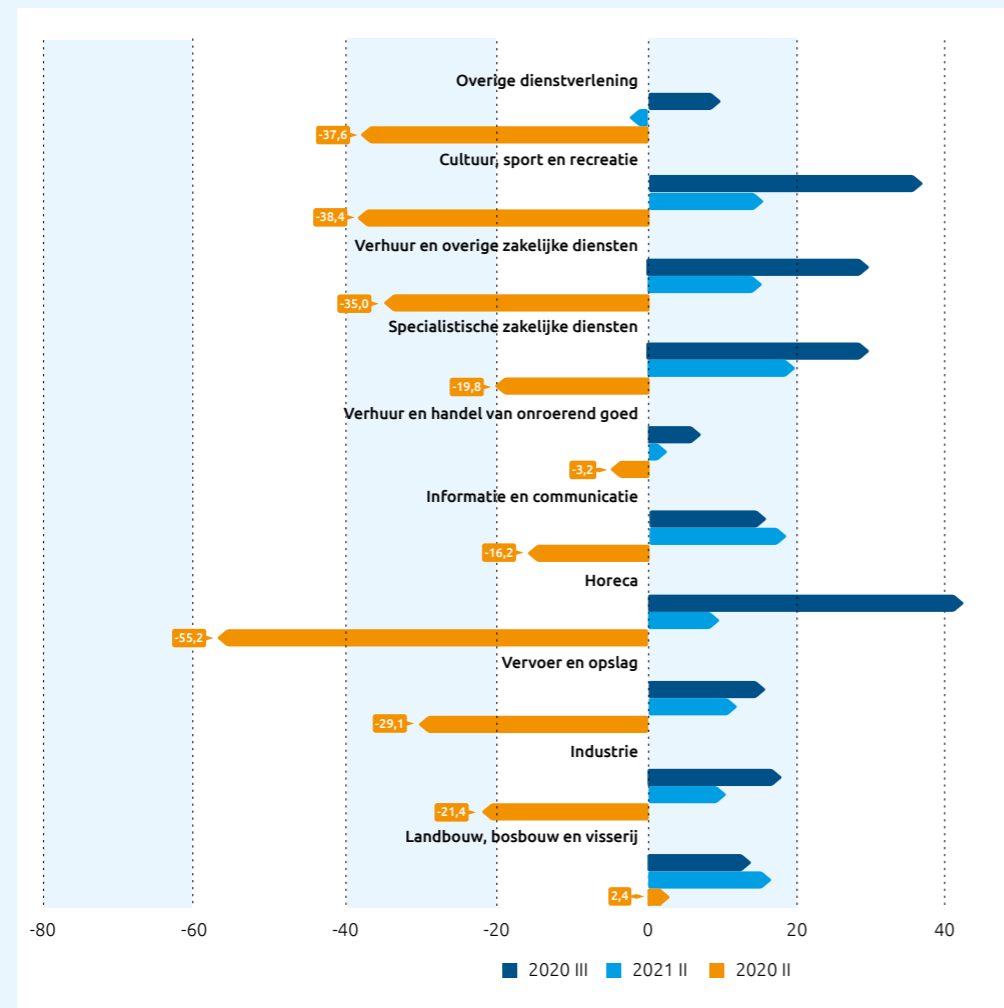
Bron: CBS, 2021

### Ondernemers in arbeidsmarktsectoren weer positief

Figuur 7 geeft de verwachtingen van ondernemers in de diverse sectoren weer over het economisch klimaat. Aan het begin van het derde kwartaal zijn ondernemers per saldo positief over economisch klimaat: er zijn (begin derde kwartaal) meer ondernemers die de komende 3 maanden een verbetering verwachten. In de meeste sectoren zijn ondernemers ook positiever dan een kwartaal eerder. In het tweede kwartaal van 2020, na de start van de coronacrisis, waren de verwachtingen van ondernemers zeer negatief. In de sectoren horeca en cultuur, sport en recreatie en dienstverlening (overig en verhuur) waren de verwachtingen het negatiefst. Door de in november (opnieuw) ingestelde contactbeperkende maatregelen, kunnen ondernemers in het vierde kwartaal weer negatiever worden.

<sup>6</sup> Cuevas (2021). Nederlandse economie komt sterk uit de coronacrisis, wat meer ruimte biedt voor klimaatbeleid. ESB september.  
<sup>7</sup> NRC (2021). Het Nederlandse coronabeleid was economisch succesvol, vinden het IMF en het CPB.  
<sup>8</sup> De economische crisis is ook niet overgeslagen naar de financiële sector (door goede buffers van banken).  
<sup>9</sup> FD (2021). Strengere lockdown of niet: economisch kan 2021 al niet meer stuk.  
<sup>9</sup> R. Diris, L. van Doorn en O. van Vliet (2021). Weinig mobiliteit tussen krimp- en groeisectoren tijdens coronacrisis. ESB

Figuur 7 Verwachtingen ondernemers komende 3 maanden (exclusief financieel of nutsbedrijven)



Bron: CBS, 2021

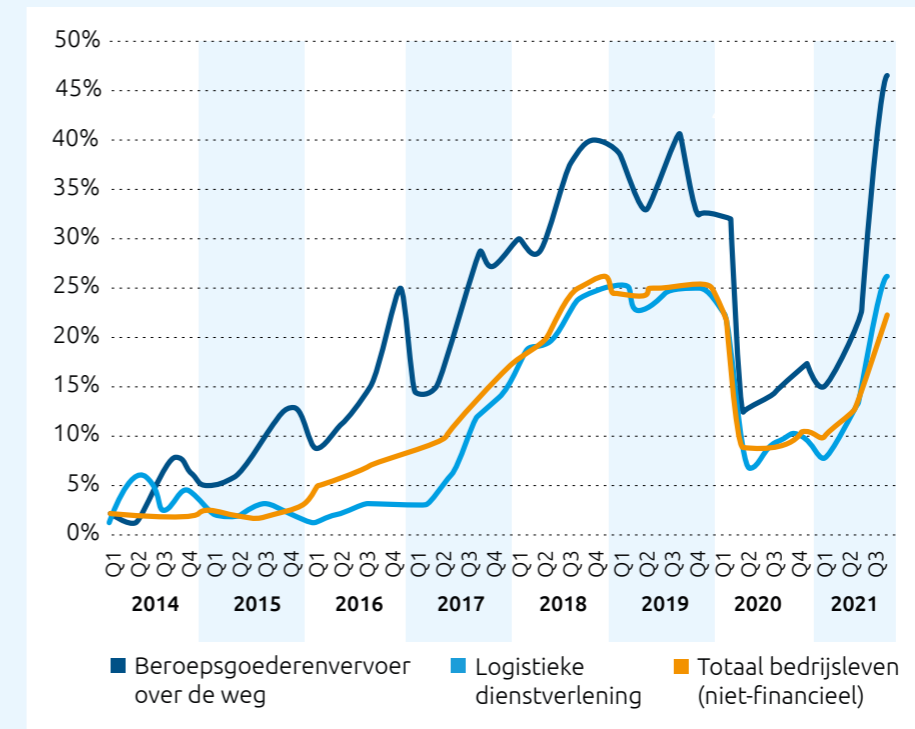
### Veel ondernemers kampen met een personeelstekort

Het snelle herstel van de Nederlandse economie gaat wel gepaard met diverse 'groeipijnen'<sup>1</sup>. ABN AMRO noemt o.a. de tekorten aan grondstoffen en materialen. Door het snelle herstel is sprake van een grote inhaalvraag en zijn er tegelijkertijd verstoringen van de productie en de toelevering van producten. Ook is het tekort aan personeel weer terug. Hier was eerder sprake van in 2019. Een personeelstekort is volgens het CBS momenteel de meest ervaren belemmering binnen de verschillende sectoren in Nederland; gemiddeld ongeveer 23 procent van de ondernemers zegt aan het begin van het derde kwartaal geconfronteerd te zijn met een tekort aan personeel<sup>2</sup>. Dit is meer dan het dubbele van het gemiddelde voor dezelfde periode in de jaren 2012–2020. In het goederenvervoer over de weg zegt bijna de helft last te hebben van een tekort aan personeel. Het aandeel dat een personeelstekort ervaart is niet eerder zo hoog geweest (sinds het begin van de meting in 2014).

<sup>1</sup> ABN AMRO (2021). Groeipijnen en onzekerheid rondom klimaatbeleid kunnen groei maken of breken.  
<sup>2</sup> CBS (2021). Ondernemersvertrouwen hoger aan begin derde kwartaal.

Het personeelstekort zit het economisch herstel in de weg zegt UWV<sup>3</sup>. Bedrijven kunnen op het punt komen om noodgedwongen hun productie of dienstverlening aan te moeten passen. Er zijn in het tweede kwartaal zelfs meer openstaande vacatures dan werkzoekenden<sup>4 5</sup>.

Figuur 8 Aandeel ondernemers dat een tekort aan personeel als belemmering ervaart voor zijn bedrijfsactiviteiten



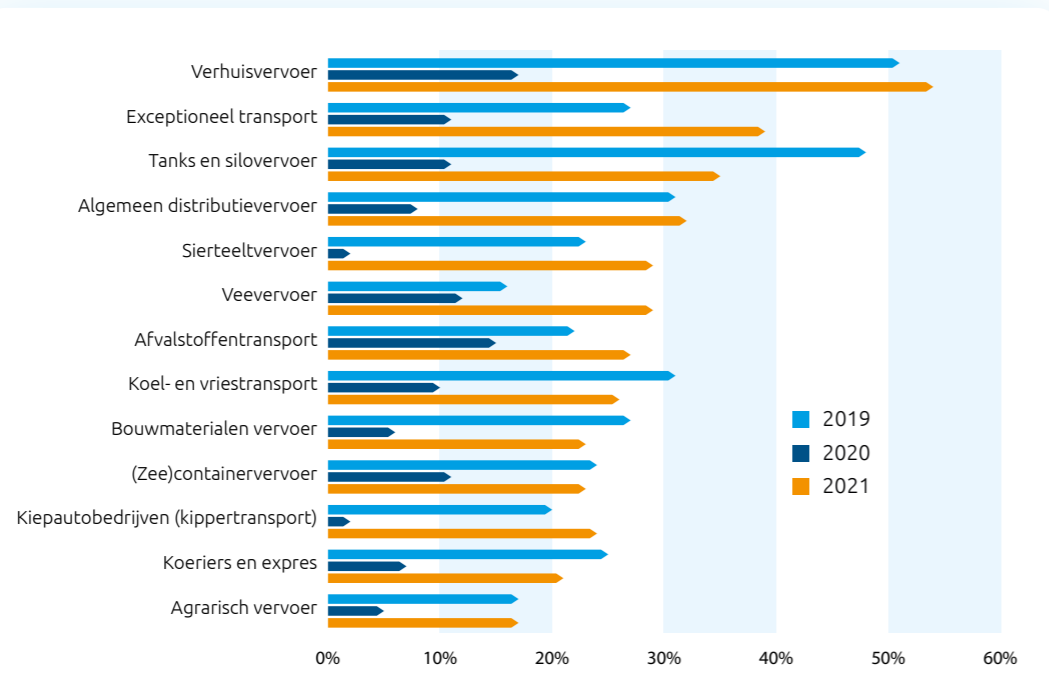
Bron: CBS, 2021

<sup>3</sup> NU.nl (2021). Bedrijven schreeuwen om personeel, maar einde pandemie brengt verlichting.  
<sup>4</sup> Het einde van de coronacrisis zal mogelijk wat verlichting brengen: veel personeel is nu nog aan het werk in coronagerelateerd werk (bijvoorbeeld in de teststraten) en zal na de crisis weer beschikbaar kunnen komen voor ander werk. Ook door het stoppen van de steunmaatregelen van de Overheid komt waarschijnlijk meer personeel beschikbaar voor bedrijven die willen uitbreiden; de verwachting is dat dan het aantal faillissementen groeit.  
<sup>5</sup> In het tweede kwartaal van 2021 stonden er tegenover elke 100 werklozen 106 openstaande vacatures. CBS (2021). Economisch beeld verbeterd.

## Meer bedrijven hebben openstaande vacatures

In de bedrijfsenquête van STL wordt jaarlijks gevraagd naar openstaande vacatures. In alle deelmarkten of typen vervoer loopt het aandeel bedrijven met openstaande vacatures in voorjaar 2021 op ten opzichte van vorig jaar. In een aantal deelmarkten (o.a. algemeen distributievervoer en verhuisvervoer) ligt het aantal nu ook boven het niveau van 2019 (précrisis niveau). Bedrijven met openstaande vacatures hebben gemiddeld 2 vacatures.

**Figuur 9** Aandeel bedrijven met openstaande vacatures naar deelmarkt of type vervoer<sup>1</sup>



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

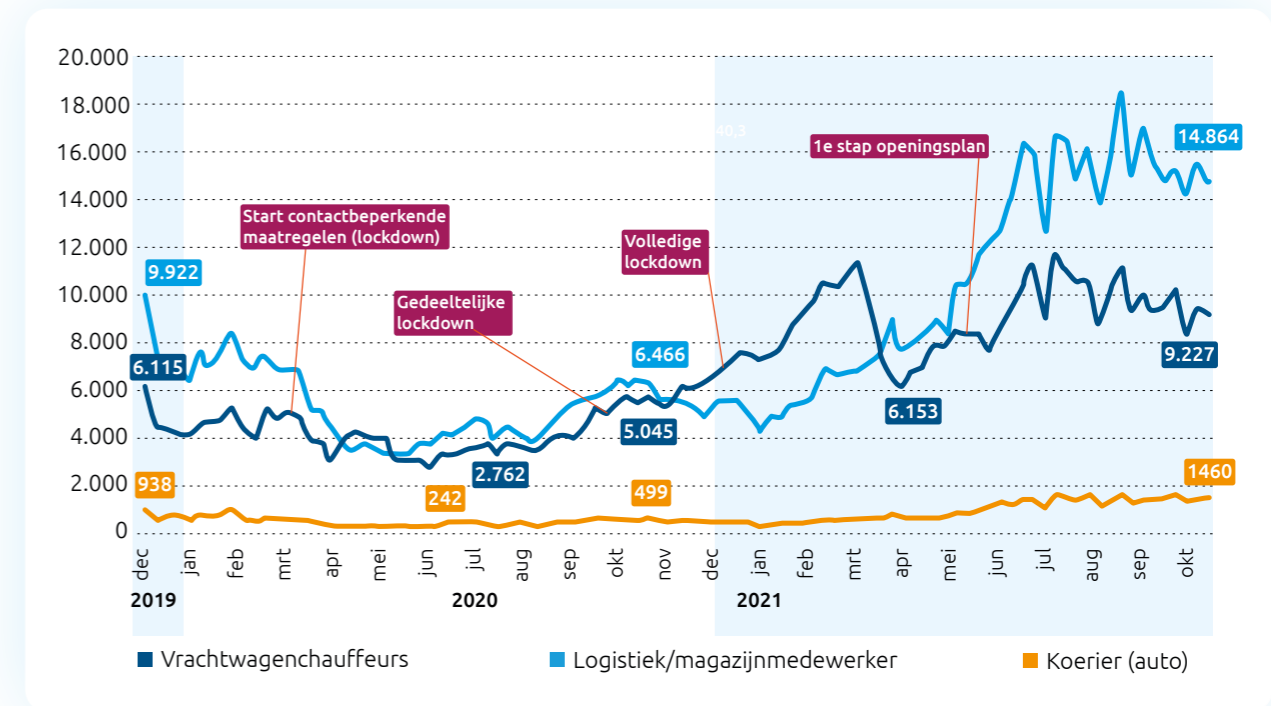
## Vacatures werknemers transport en logistiek

UWV rapporteert over het aantal vacatures voor transport- en logistiekberoepen<sup>2</sup>. Het aantal vacatures voor chauffeurs en andere werknemers transport en logistiek neemt in voorjaar 2021 sterk toe en ligt in de zomermaanden op een zeer hoog niveau. In het najaar neemt het aantal vacatures voor chauffeurs iets af. Er zijn ongeveer 9.500 vacatures voor chauffeurs en 15.300 voor logistiek medewerkers in september en oktober.

Na de start van de contactbeperkende maatregelen (medio maart 2020) nam het aantal (online) vacatures voor transport en logistiek sterk af.

<sup>1</sup> In de figuur zijn alleen deelmarkten weergegeven waarin voldoende werkgevers hebben meegedaan aan de bedrijfsenquête 2021 van het Sectorinstituut. Van de deelmarkten rijdende melktransport, autotransport, verticaal transport en ferry transport zijn daarom geen gegevens weergegeven. Het aantal werkgevers in deze deelmarkten dat heeft meegedaan aan de enquête is te laag om voor deze vragen betrouwbare uitkomsten te krijgen.  
<sup>2</sup> Weergegeven zijn vacatures beschikbaar op werk.nl. Dit zijn zowel vacatures die via werkgevers bij UWV worden gemeld als vacatures van andere websites die door een vacaturespider zijn verzameld. Het aandeel online vacatures UWV ten opzichte van de totale vacaturemarkt (zoals ieder kwartaal vastgesteld door CBS) bedroeg in 2019 gemiddeld over alle kwartalen 81 procent.

**Figuur 10** Vacatures werknemers transport en logistiek

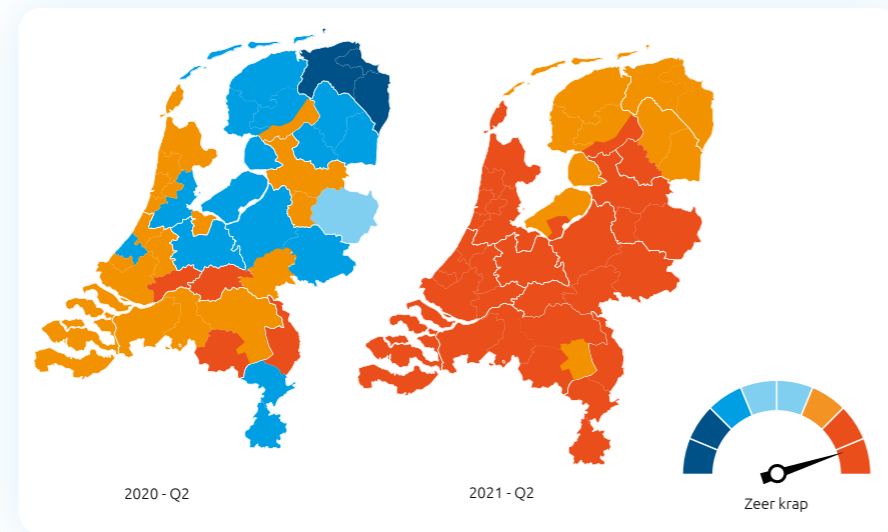


Bron: UWV, 2021, bewerking STL

De arbeidsmarkt voor vrachtwagenchauffeurs is in het tweede kwartaal van 2021 zeer krap<sup>3</sup>. Er zijn naar verhouding veel vacatures en weinig werkzoekenden voor de functie. In alle regio's is sprake van krapte. Eerder bleek ook dat bijna de helft van de transportondernemers last heeft van een tekort aan personeel voor zijn bedrijfsactiviteiten (zie box 1.). Ook landelijk, op de arbeidsmarkt breed, is er volgens UWV sprake van een zeer krappe arbeidsmarkt: de arbeidsmarktspanning is in het tweede kwartaal zelfs niet eerder zo hoog geweest (sinds het begin van de meting)<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Arbeidsmarktspanning is de verhouding tussen de openstaande vacatures vrachtwagenchauffeurs (geregistreerd door UWV) en kortdurend WW'ers 2020-Q2. Kortdurend werkzoekend (<6 maanden) wordt gehanteerd omdat deze groep snel inzetbaar is op de arbeidsmarkt.  
<sup>4</sup> UWV (2021). Spanningsindicator: krapte op de arbeidsmarkt bereikt nieuw hoogtepunt in 2e kwartaal

Figuur 11 Verhouding openstaande vacatures vrachtwagenchauffeurs/ kortdurend (krapte)



Bron: UWV, 2021

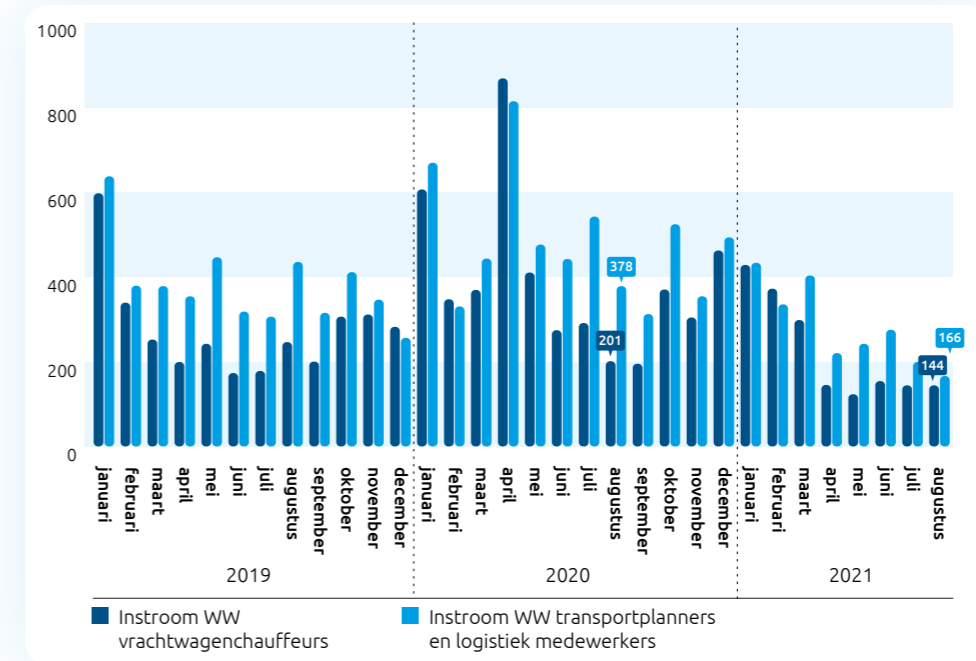
## Instroom in WW lager dan vorig jaar

In augustus is de instroom van chauffeurs en transportplanners en logistiek medewerkers in WW (Werkloosheidsuitkering<sup>1</sup>) een stuk lager dan in dezelfde maand vorig jaar (144 chauffeurs en 166 logistiek medewerkers in augustus 2021 tegen 201 en 378 in augustus 2020). De totale instroom in WW ligt in 2021 tot dusver ook lager dan in dezelfde periode een jaar eerder<sup>2</sup>. De instroom in WW van werknemers transport en logistiek piekte in april 2020 (kort na intreden van de coronacrisis)<sup>3</sup>.

Landelijk ligt de instroom in WW in augustus ook lager dan vorig jaar en is er sprake van een dalende trend. Volgens UWV is de instroom in de WW vanaf mei 2020 gedempt door de coronasteunmaatregelen van de Overheid (NOW-regelingen)<sup>4,5</sup>.

<sup>1</sup> Als men geheel of gedeeltelijk werkloos wordt, kan men een Werkloosheidsuitkering (WW-uitkering) aanvragen. De WW is een tijdelijke uitkering om het verlies aan inkomen tussen 2 banen op te vangen. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ww-uitkering>  
<sup>2</sup> De totale instroom in 2021 t/m augustus: 1.808 en 2.273 transportplanners en logistiek medewerkers (tegen 3.366 vrachtwagenchauffeurs en 4.094 transportplanners en logistiek medewerkers in 2020 t/m augustus)  
<sup>3</sup> De totale instroom lag ook in heel 2020 hoger dan in 2019: 4.679 chauffeurs en 5.770 transportplanners en logistiek medewerkers (tegen 3.325 chauffeurs en 4.581 transportplanners en logistiek medewerkers in 2019)  
<sup>4</sup> UWV (2021). Volumeontwikkelingen voorjaar 2021.  
<sup>5</sup> Aanvankelijk zouden de steunmaatregelen in het najaar stoppen (per oktober). Vanwege een nieuwe (avond)lockdown zijn de regelingen in november echter weer ingegaan. Mochten de steunmaatregelen stoppen dan verwacht het Centraal Planbureau (CPB) niet dat dit tot een grote toename van werkloosheid, en WW-instroom, zal leiden (vanwege de verwachte economische groei, zie ook box 3). CPB (2021) CPB-cijfers Prinsjesdag 2021.

Figuur 12 Instroom in WW werknemers transport en logistiek



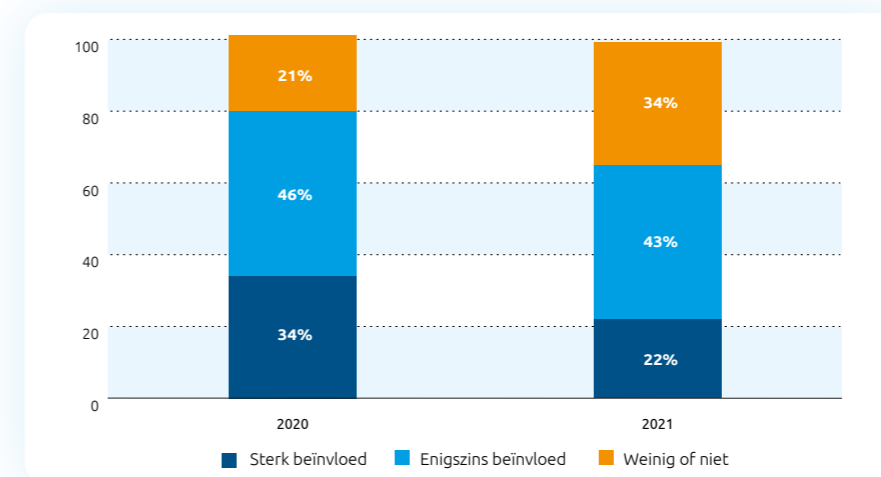
Bron: UWV, 2021, bewerking STL

## Beleving coronacrisis door werknemers

In voorjaar 2021 en 2020 zijn werknemers in het Ton-lezerspanel geënquêteerd over de impact van corona en de contactbeperkende maatregelen op het werk.

Aan het begin van de coronacrisis gaf ruim een derde van de panelleden aan dat het werk sterk beïnvloed werd door de coronacrisis. Een jaar later is dat aandeel gedaald naar 22 procent. De coronacrisis raakte niet iedereen in dezelfde mate. Aan het begin van de crisis gaf 21 procent aan weinig tot niets op het werk te ervaren. In voorjaar 2021 neemt dit aandeel toe tot ruim een derde.

Figuur 13 Invloed coronacrisis en bijbehorende maatregelen op het werk volgens werknemers



Bron: TON-lezerspanel, 2020 en 2021



Ruim 40 procent van de panelleden geeft aan dat er nu (in voorjaar 2021) meer werk is dan voor de crisis en ruim een kwart zegt dat er een personeelstekort is. Vorig jaar, net na uitbraak van de coronacrisis noemde ruim de helft nog dat er nu minder werk was dan voor de crisis.

Bijna twee op de tien (18%) vindt dat er als gevolg van coronamaatregelen meer onderlinge irritatie is dan normaal en een op de tien merkt op dat er minder goed wordt samengewerkt. Maar 1 procent meldt een dreigend faillissement of ontslag.

**Figuur 14** Welke gevolgen van corona zie jij in jouw bedrijf? (Meer antwoorden mogelijk)

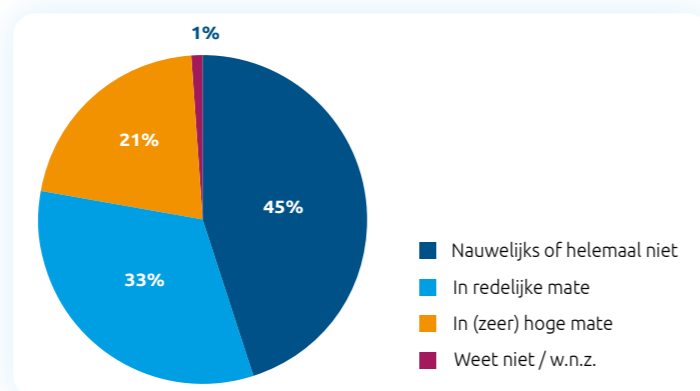


Bron: TON-lezerspanel, 2020 en 2021

## Beleving coronacrisis door werkgevers

Aan werkgevers zijn (in de bedrijfsenquête) ook vragen gesteld over de ervaren impact van de coronacrisis. Een derde van de werkgevers geeft in voorjaar 2021 aan dat corona in redelijke mate impact heeft (gehad) op het werk en de werknemers in hun bedrijf. Bij ruim twee op de tien werkgevers heeft corona in (zeer) hoge mate impact (gehad) en 45 procent ervaart geen impact. Grote bedrijven geven vaker aan impact van corona te hebben (gehad) dan kleine bedrijven.

**Figuur 15** Impact coronapandemie op werk en werknemers volgens werkgevers



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

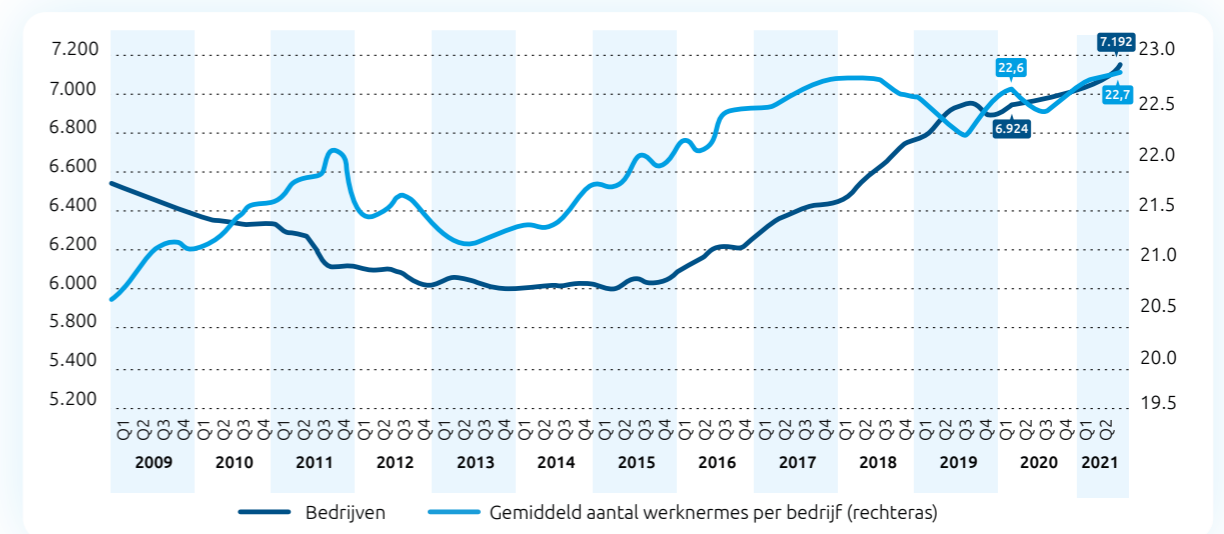
Aan werkgevers op wie de coronacrisis impact heeft (gehad) is gevraagd op welke wijze dit gebeurde. Ruim de helft geeft aan minder vraag naar producten of diensten te hebben (gehad) en 19 procent minder beschikbaar personeel door hoger ziekteverzuim en/of quarantainemaatregelen<sup>1</sup>. 16 procent noemt de benodigde aanpassingen om 1,5 meter afstand te kunnen houden en 13 procent geeft aan dat er meer werk was.

## Werkgevers en werknemers in sector

### Aantal werkgevers is afgelopen jaren gegroeid

In het tweede kwartaal van 2021 zijn er 7.192 werkgevers. Gemiddeld hebben werkgevers bijna 23 werknemers. In de periode 2016 tot eind 2019 groeide het aantal werkgevers onafgebroken. Begin vorig jaar nam aantal bedrijven af, maar daarna nam het aantal weer toe. Het totaal aantal bedrijven in Nederland nam in 2020 tijdens de coronacrisis ook toe<sup>2</sup>.

**Figuur 16** Aantal bedrijven in de sector, gemiddeld aantal werknemers (rechtter as)



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2021, bewerking STL

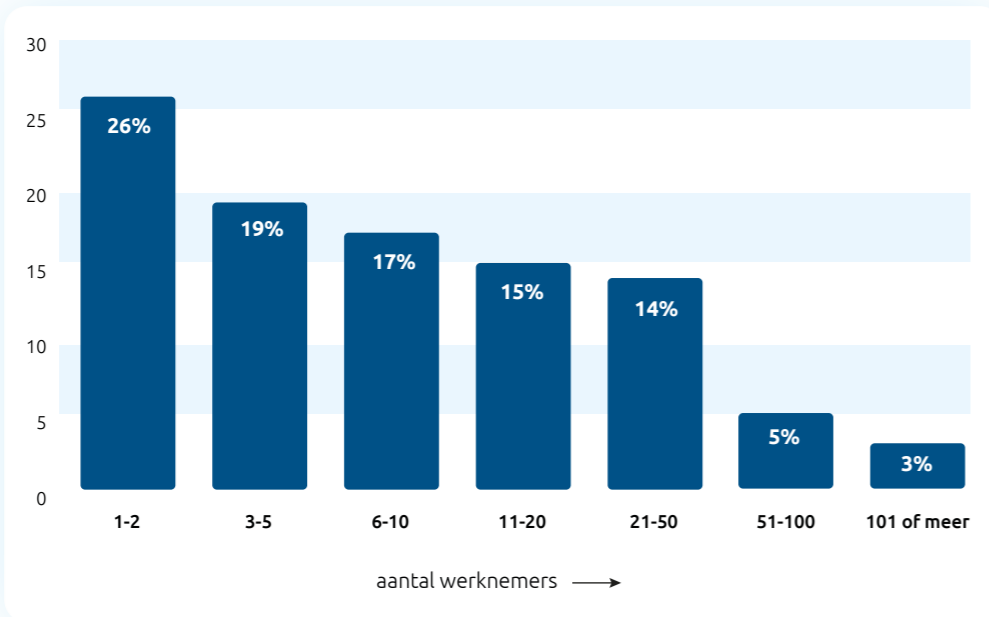
Bedrijven in de sector zijn onder te verdelen in deelmarkten of typen vervoer<sup>3</sup>. Algemeen distributievervoer (zoals winkel- en distributiecentravervoer en groupage) vormt de grootste deelmarkt waarin bedrijven actief zijn (27 procent van de bedrijven is hierin actief). Daarna volgen de deelmarkten: bouwmaterialenvervoer (18%) en koel- en vriestransport (9%).

<sup>1</sup> Figuur Ervaren impact coronacrisis op werk en werknemers door werkgevers. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarkt-rapportage 2021: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktentwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>  
<sup>2</sup> Het totaal aantal bedrijven NL nam in 2020 toe tijdens coronacrisis. Dit hangt volgens CBS deels samen met het relatief lage aantal bedrijfsopheffingen. De steunmaatregelen van de Overheid zouden hierbij een rol kunnen spelen. De toename van het aantal bedrijven in 2020 in NL (en ook in sector) lag wel lager dan in de voorgaande jaren. CBS (2021). Ondanks corona 68 duizend bedrijven erbij in 2020.  
<sup>3</sup> Bedrijven kunnen in meerdere deelmarkten/typen vervoer actief zijn. In de bedrijfsenquête 2021 is daarom aan werkgevers gevraagd om de belangrijkste deelmarkt te noemen. Figuur Bedrijven in sector naar deelmarkt. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarkt-rapportage 2021: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktentwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>

### In sector zijn veel kleine bedrijven

Ruim zes op de tien bedrijven (63%) bestaat uit maximaal 10 werknemers. Het aandeel kleine bedrijven in de sector neemt toe (was 61 procent in het tweede kwartaal van 2018 en 62 procent in 2019)<sup>1</sup>. De meerderheid van werknemers in de sector (60 procent, 97.537 werknemers) werkt wel in de grotere bedrijven (vanaf 51-100 werknemers)<sup>2</sup>.

Figuur 17 Bedrijfs grootte naar aantal werknemers



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2021, bewerking STL

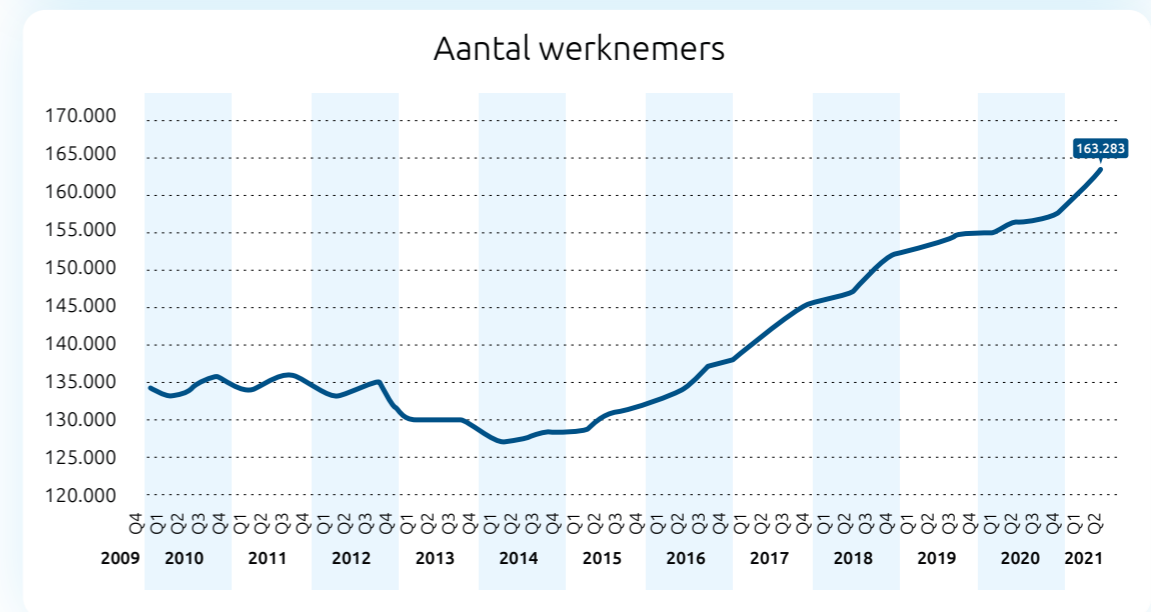
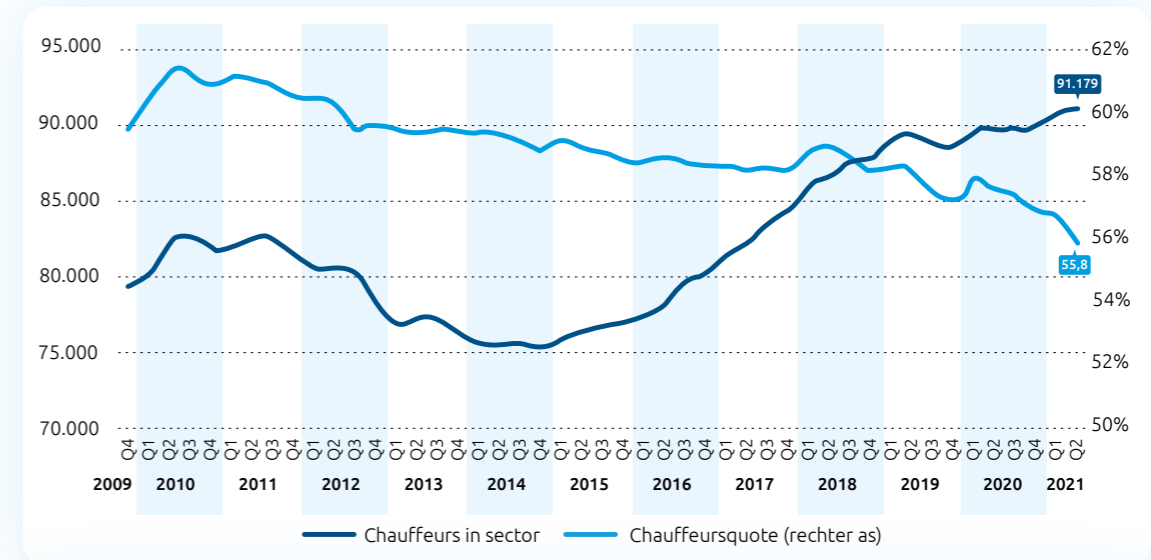
### Aantal vrachtwagenchauffeurs in sector neemt weer toe

In het tweede kwartaal van 2021 werken er 91.179 vrachtwagenchauffeurs in de sector. In de periode 2015-2019 nam het aantal chauffeurs flink toe. Daarna blijft het aantal chauffeurs min of meer stabiel. Begin 2021 is er weer sprake van een toename. Het aandeel vrachtwagenchauffeurs ten opzichte van het totaal aantal werknemers neemt af (chauffeursquote).

In totaal zijn er in het tweede kwartaal 163.283 werknemers. Het totaal aantal werknemers groeide, vanaf 2014 tot 2019, onafgebroken. Daarna bleef aantal ongeveer gelijk. Vanaf medio 2020 neemt aantal werknemers weer toe. Begin 2021 stijgt het aantal werknemers grotendeels door aansluiting nieuwe werkgever bij Pensioenfonds Vervoer.

<sup>1</sup> De toename van het aandeel kleine bedrijven (max. 10 werknemers) komt vooral door groei van aandeel bedrijven met 1-2 werknemers. Bij bedrijven met 1-2 werknemers gaat het om een werkgever plus 1-2 werknemers in het bedrijf.  
<sup>2</sup> Aantal werknemers naar categorie van bedrijfsomvang. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktportage Sectorinstituut 2021.

Figuur 18 Aantal vrachtwagenchauffeurs en totaal aantal werknemers



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2021, bewerking STL

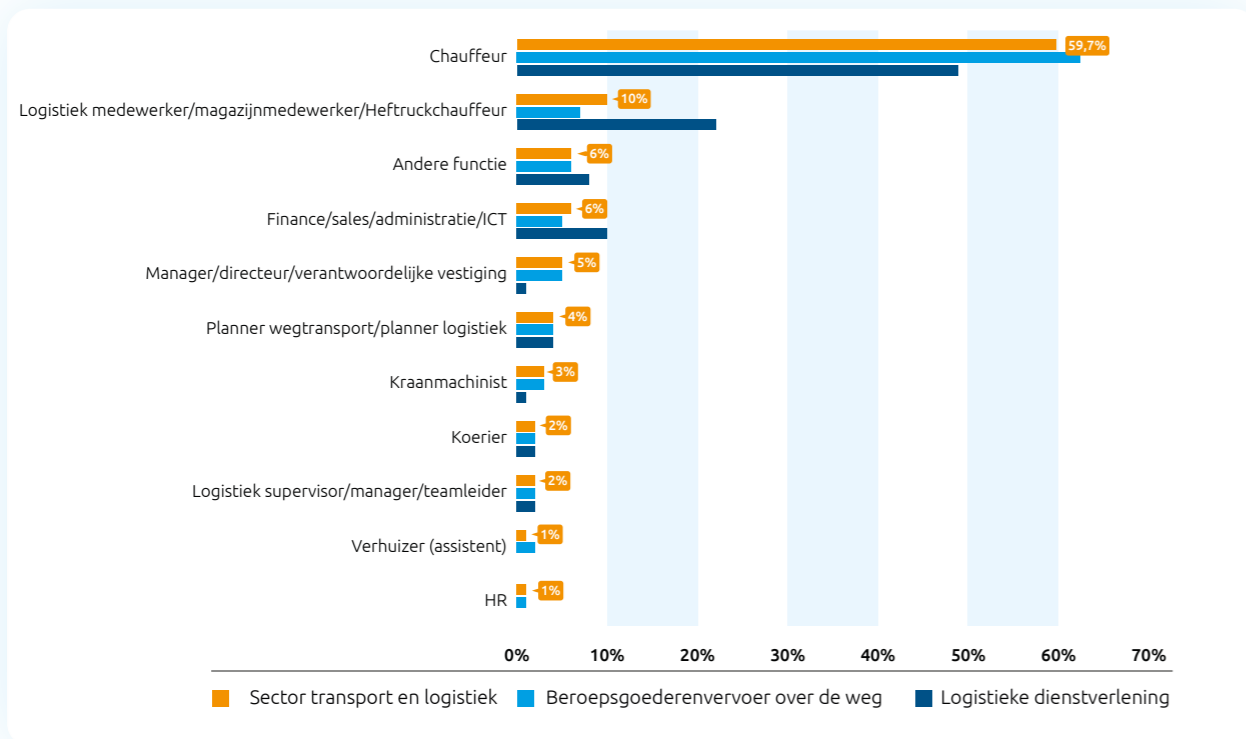
### Chauffeurs en logistiek medewerkers meest voorkomende functies

Chauffeurs vormen in de sector transport en logistiek de belangrijkste functie. Na chauffeurs volgen de functies: logistiek medewerker (10%), andere functie (6%) en medewerker finance/sales/administratie/ICT (6%).

Chauffeurs zijn het vaakst werkzaam in de deelmarkt (of type vervoer) algemeen distributievervoer (33 procent van chauffeurs in de sector). 14 procent werkt in koel- en vriestransport en nog eens 14 procent in bouwmaterialenvervoer<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Verdeling chauffeurs in sector transport en logistiek (SOOB) naar deelmarkt of type vervoer. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktportage 2021: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktontwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>

Figuur 19 Werknemers naar functie



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

### Vergrijzing en vergroening

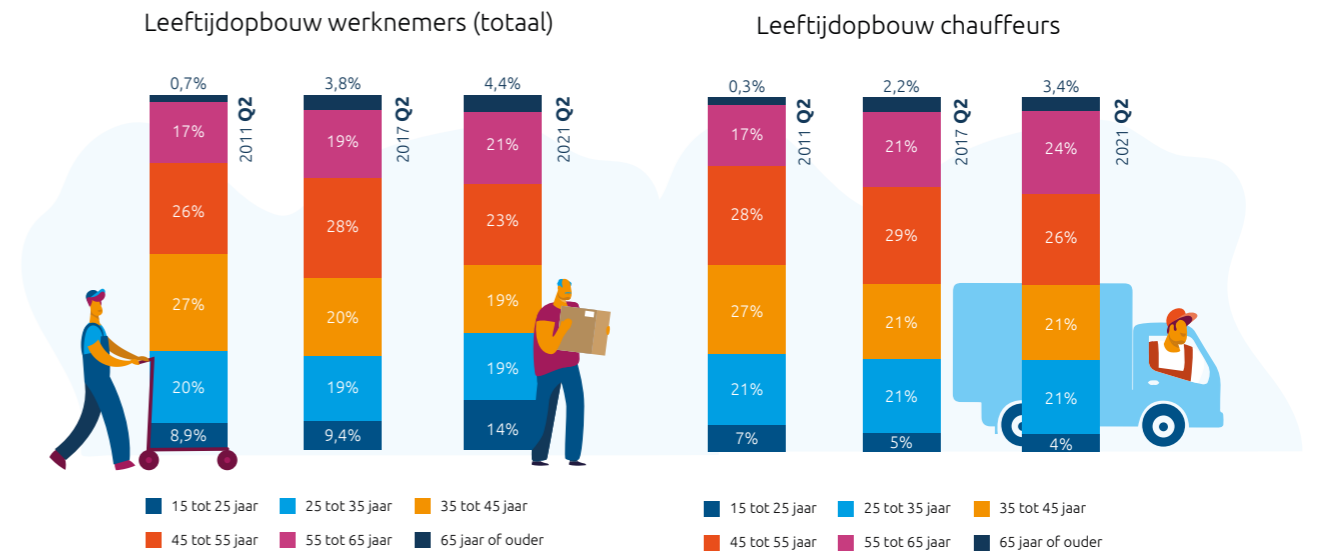
Figuur 20 toont de ontwikkeling van de leeftijdsopbouw tussen 2011 en 2021. Het aandeel werknemers vanaf 55 jaar neemt toe. In 2021 valt 21 procent van de werknemers in de categorie 55-65 jaar. Dit was 17 procent in 2011. De categorie 65 jaar en ouder is sinds 2011 gestegen van 1 naar 4 procent. In alle regio's zal het aandeel werknemers van 55 jaar of ouder de komende jaren toenemen<sup>1</sup>. Het CBS ziet op de gehele Nederlandse arbeidsmarkt steeds meer werkzame 65-plussers<sup>2</sup>.

De afname zit niet in de jongste groep werknemers, maar in het aandeel werknemers 35-45 jaar. Dit aandeel nam af van 27 procent in 2011 naar 19 procent in 2021. In andere arbeidsmarktsectoren is volgens het CPB het aantal werknemers in deze leeftijdscategorie ook afgenomen<sup>3</sup>. Ook het aandeel werknemers 45-55 jaar neemt af (ten opzichte van 2017). Het aandeel jonge werknemers (tot 25 jaar) neemt toe (vergroening) naar 14 procent.

<sup>1</sup> CBS/ABF Research (2021). Prognose leeftijdsopbouw werknemers transport en logistiek naar regio  
<sup>2</sup> 4,4 procent van werknemers in sector in 2021-Q2 zijn 65+. In NL zijn steeds meer werkzame 65-plussers. In heel 2020 waren dit er 300 duizend (3,3 procent van alle werkenden). Oorzaken: het aantal 65-plussers neemt toe (vergroening). Nog zwaarder weegt volgens CBS dat de arbeidsparticipatie van 65-plussers flink toeneemt: in 2003 was 1 op de 10 aan het werk (14 duizend) en in 2020 waren dat er ruim 4 op de 10 (84 duizend). De participatie van 65-jarigen steeg het meest. Dit heeft te maken met stapsgewijze verhoging van AOW-leeftijd tot 66 jaar en 4 maanden in 2020. (CBS, 2021)  
<sup>3</sup> De daling van het aantal werknemers in de leeftijdscategorie 35 t/m 44 (in de jaren 2008-2018) heeft (deels) een demografische oorzaak: de dalende vruchtbaarheid vanaf eind jaren 60. Daarnaast ziet het CPB, in de nasleep van de financiële crisis, een afname van het aantal jonge mannen op de Nederlandse arbeidsmarkt (25-34 jaar en 35-45 jaar). Deze afname hangt samen met verschillende factoren: o.a. een hogere onderwijsdeelname (in de groep 25-34 jaar), afname van werkzame personen in sectoren waarin mannen werkzaam zijn (zoals industrie, bouw en nijverheid), een veranderde samenstelling van de groep jonge mannen (toename van alleenstaande mannen) en een toename van het aandeel jonge mannen met een Wajong-uitkering. Met het herstel van de economie neemt de participatie van jonge mannen weer wat toe maar komt niet meer op het oude niveau (van voor de crisis). De afname van de arbeidsparticipatie van jonge mannen is een internationaal fenomeen dat in andere landen ook samenhangt met ontwikkelingen in het gebruik van medicijnen, alcohol en drugs en de tijdsbesteding aan gaming en sociale media. CPB (2021). Dalende arbeidsparticipatie van jonge mannen – een vooronderzoek.

Kijkend naar de groep chauffeurs dan neemt de groep vanaf 55 jaar sterk toe en de groep jonge chauffeurs (jonger dan 25 jaar) af. De groep chauffeurs 25 tot 35 jaar is stabiel.

Figuur 20 Leeftijdsopbouw werknemers in sector



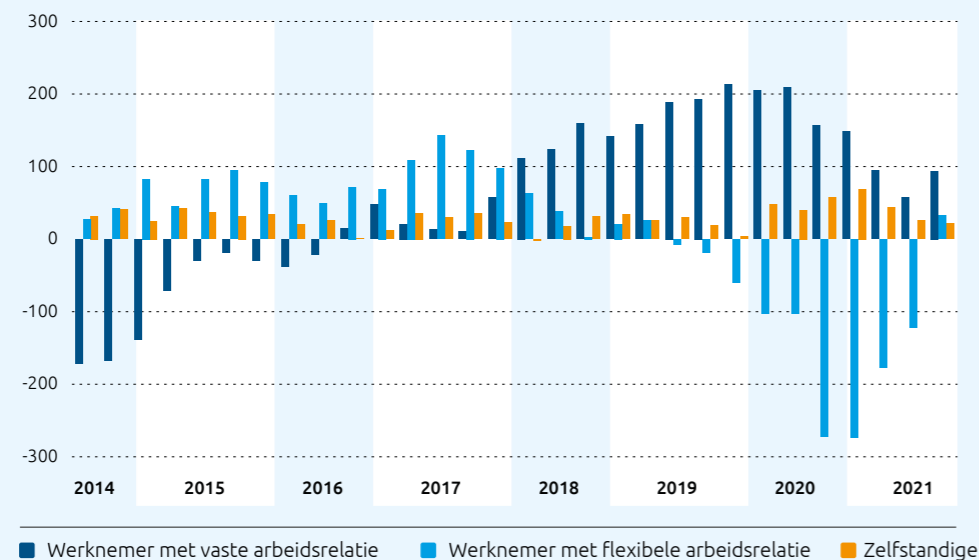
Bron: Pensioenfonds Vervoer 2021, bewerking STL

### Box 2. Flexibilisering arbeidsmarkt

Tot 2019 nam het aantal werknemers in Nederland met een flexibele arbeidsrelatie jaarlijks toe (uitzend- en oproepkrachten en tijdelijke krachten)<sup>1</sup>. Vanaf 2019 nam het aantal af. Er was sprake van hoogconjunctuur en arbeidsmarktkrapte waardoor werknemers volgens ABN AMRO vaker een vast contract kregen<sup>2</sup>. De coronacrisis versnelde de afname van flexibele arbeidsrelaties. In het eerste kwartaal van 2020 zijn er 272 duizend minder werknemers met een flexibel contract dan in dezelfde periode een jaar eerder. In het tweede kwartaal van 2021 is er weer sprake van een lichte toename. Het aantal vaste werknemers en zelfstandigen neemt ten opzichte van vorig jaar ook toe. 5,8 miljoen werknemers hebben in het tweede kwartaal een vaste arbeidsrelatie, 1,7 miljoen een flexibele arbeidsrelatie en 1,5 miljoen zijn zelfstandige.

<sup>1</sup> CBS hanteert de volgende definitie voor flexibele arbeidsrelaties/contractvormen: werknemers met een arbeidsovereenkomst voor bepaalde tijd of een flexibel aantal uren per week. Hieronder vallen:  
 - werknemers met een tijdelijk contract (met uitzicht op vast, contract korter of langer dan een jaar)  
 - oproepkrachten, uitzendkrachten en werknemers vast en tijdelijk zonder vaste uren.  
 - Zelfstandigen vallen buiten de definitie van CBS voor een flexibele contractvorm. Zij verrichten arbeid voor eigen rekening of risico: in een eigen bedrijf of praktijk (zelfstandig ondernemer), of als directeur-groootaandeelhouder (dga), of in het bedrijf of de praktijk van een gezinslid (meewerkend gezinslid), of als overige zelfstandige (bijvoorbeeld in een zelfstandig uitgeoefend beroep).  
<sup>2</sup> Daarnaast leidde de invoering van de Wet Arbeidsmarkt in Balans (van 1 januari 2020) in 2019 waarschijnlijk ook nog tot de opzegging van tijdelijke contracten zo blijkt uit een (simulatie)analyse van ABN AMRO. Omdat de flexibele schil voortdurend in beweging is door de conjunctuur is het lastig om het afzonderlijke/daadwerkelijke effect van de WAB vast te stellen. ABN AMRO (2021). Wet Arbeidsmarkt in Balans leidt tot omslag flexwerkers.

**Figuur 21** Ontwikkeling aantal werkenden Nederlandse arbeidsmarkt t.o.v. jaar eerder (x1.000)



Bron: CBS, 2021

Verschillende instituten (o.a. de WRR, Commissie Regulering van Werk en SER<sup>1</sup>) deden in 2020 en 2021 onderzoek naar (en adviseerden over) de flexibilisering op de Nederlandse arbeidsmarkt. In vergelijking met andere landen zijn in Nederland veel mensen aan het werk, maar gaat het bij een groot deel om flexibele banen. Nederland zit volgens de OESO in de kopgroep van Europa qua aandeel flexibele banen<sup>2</sup>. Werknemers met een flexibele arbeidsrelatie, zoals oproep- en uitzendkrachten, en ook zelfstandigen zijn in tijden van economische crisis kwetsbaarder. Zij raken dan eerder hun werk kwijt en hebben vaak weinig of geen recht op een werkloosheidsuitkering<sup>3</sup>. Dit kan voor extra economische schade zorgen tijdens een recessie: na baanverlies hebben mensen minder te besteden en kan men minder consumeren. Het CPB geeft aan dat vooral werknemers met een flexibele arbeidsrelatie tijdens de coronacrisis hun baan verloren<sup>4</sup>. In bepaalde sectoren (zwaar getroffen sectoren als horeca, contactberoepen en evenementen) verloren werknemers met een flexibele arbeidsrelaties wel vaker hun baan dan in andere sectoren (bijv. online detailhandel en overheid).

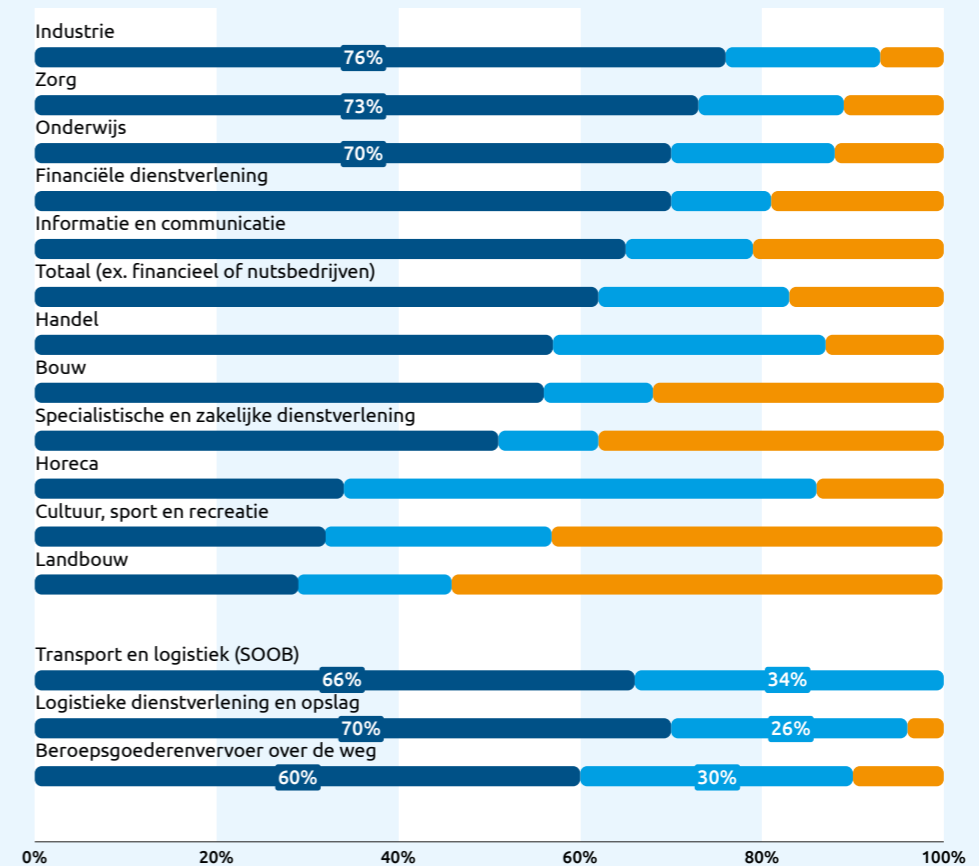
### Vaste of flexibele arbeidsrelatie naar arbeidsmarktsector

Figuur 22 geeft de verdeling naar vaste of flexibele arbeidsrelatie weer voor verschillende arbeidsmarktsectoren (in 2019). Industrie, zorg en onderwijs hebben het grootste aandeel vaste arbeidsrelaties. Het aandeel flexibele arbeidsrelaties laat zich lastiger vergelijken. Er zijn sectoren met een relatief laag aandeel flexibele contractvormen, maar met een hoog aandeel zelfstandigen, bijvoorbeeld de bouw of specialistische of zakelijke dienstverlening.

<sup>1</sup> SER (2021). Sociaal-economisch beleid 2021-2025. Zekerheid voor mensen, een wendbare economie en herstel van de samenleving. Ontwerpadvisie juni 2021.  
<sup>2</sup> NRC (2020). Met al dat flexwerk is Nederland uniek. Het aantal zelfstandigen is bijvoorbeeld, vanwege ruime belastingvoordelen, nergens zo snel gegroeid als in Nederland. De commissie Regulering van Werk deed verschillende adviezen om flexibele arbeid (en zijn verschillende vormen) terug te dringen (fiscaal minder aantrekkelijk te maken).  
<sup>3</sup> (Jonge) werknemers met tijdelijke contracten hebben vaak nog weinig WW-rechten opgebouwd. Zelfstandigen hebben bij baanverlies geen recht op een WW-uitkering en vallen direct terug op bijstandsniveau.  
<sup>4</sup> CPB. Macro economische verkenning 2021; CPB (2020). Novemberraming: Economische vooruitzichten 2021. CBS (2020). Grootste daling werkenden in 2020 bij dienstverlenende beroepen.

Zelfstandigen worden vanwege onzekerheid over werk en inkomen doorgaans wel als 'flexwerkers' beschouwd<sup>5</sup>. Zelfstandigen meetellend dan zijn cultuur, sport en recreatie, horeca en landbouw de sectoren met het grootste aandeel flexwerkers.

**Figuur 22** Vaste of flexibele arbeidsrelatie naar arbeidsmarktsector 2019



Bron: CBS, 2021

<sup>5</sup> CBS. Wat zijn flexwerkers?

### Flexibele arbeidsrelaties werknemers transport en logistiek

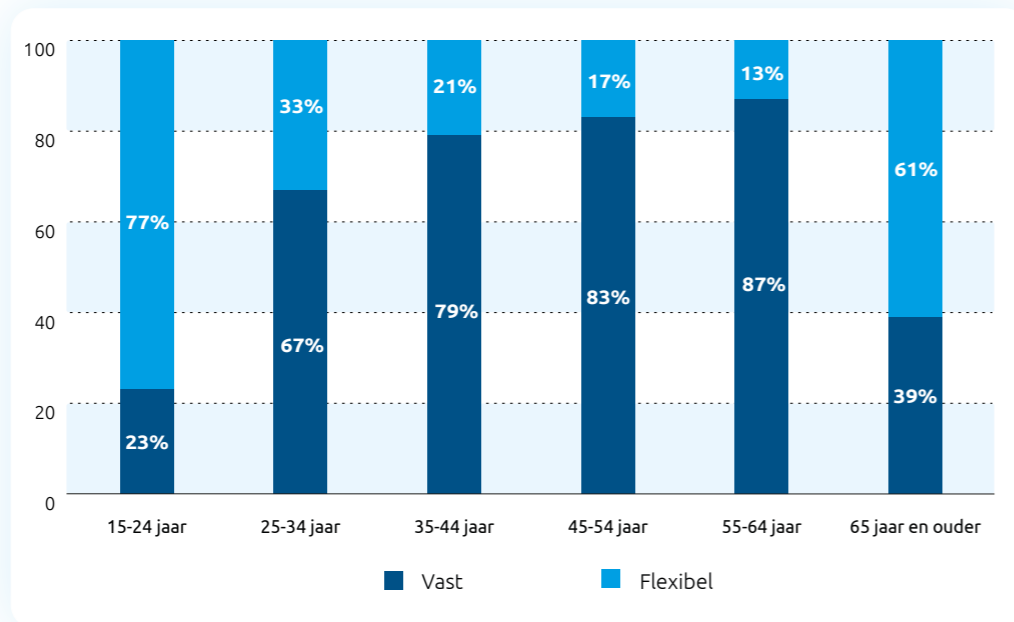
Figuur 22 geeft onderaan ook de verhouding vaste en flexibele arbeidsrelaties weer in transport en logistiek (SOOB). 66 procent van de aangesloten werknemers heeft in 2019 een vaste en 34 procent een flexibele arbeidsrelatie<sup>1 2</sup>.

<sup>1</sup> Zelfstandigen, zoals ZZP'ers, zijn in principe niet aangesloten bij cao Beroepsgoederenvervoer over de weg en SOOB, werknemers in loondienst (vast en oproepkrachten) wel en ook een deel van de uitzendkrachten werkzaam in vervoer (waarvoor pensioenpremie aan Pensioenfonds Vervoer wordt betaald). Volgens ZZP-Nederland is het voor zelfstandige vrachtwagenchauffeurs ook lastig om aan het werk te gaan in de branche beroepsgoederenvervoer over de weg (<https://www.zzp-nederland.nl/kennisbank/zzp-chauffeurs-en-koeriers>). Zie ook bijlage 1 voor de reikwijdte van de sector.  
<sup>2</sup> Kijkend naar de gehele branches beroepsgoederenvervoer en logistieke dienstverlening (een bredere definitie van transport en logistiek) dan zijn in transport en logistiek wel zelfstandigen werkzaam. In goederenvervoer over de weg heeft 30 procent van de werknemers een flexibele arbeidsrelatie en is 10 procent zelfstandig. Er zijn in het goederenvervoer over de weg veel 'eigen rijders' werkzaam (transportonderneming met slechts één voertuig waarbij de eigenaar ook de vrachtwagenchauffeur is).

Het aandeel met een flexibele arbeidsrelatie nam tot 2018 sterk toe (van 31 procent in 2014 naar 37 procent in 2018). In 2020 is dit aandeel gedaald naar 30 procent.

In figuur 23 is zichtbaar dat werknemers transport en logistiek in de leeftijds-categorieën 45-54 jaar en 55-64 jaar het vaakst een vaste arbeidsrelatie hebben:

**Figuur 23** Arbeidsrelatie werknemers transport en logistiek (SOOB) naar leeftijdscategorie



Bron: CBS/ABF Research, 2021

### Aandeel chauffeurs met flexibele arbeidsrelatie is afgenomen

Figuur 24 laat het aandeel chauffeurs (werkzaam in goederenvervoer voor derden en eigen vervoer) en transportplanners en logistiek medewerkers zien met een flexibele arbeidsrelatie (uitzend- en oproepkrachten en tijdelijke krachten). Dit aandeel nam toe tot eind 2018. Daarna neemt het aandeel af. In het eerste kwartaal van 2019 had een kwart van de chauffeurs een flexibele arbeidsrelatie en 21 procent van de transportplanners en logistiek medewerkers. In het eerste kwartaal van 2020 was dit respectievelijk 20 en 16 procent<sup>1, 2</sup>.

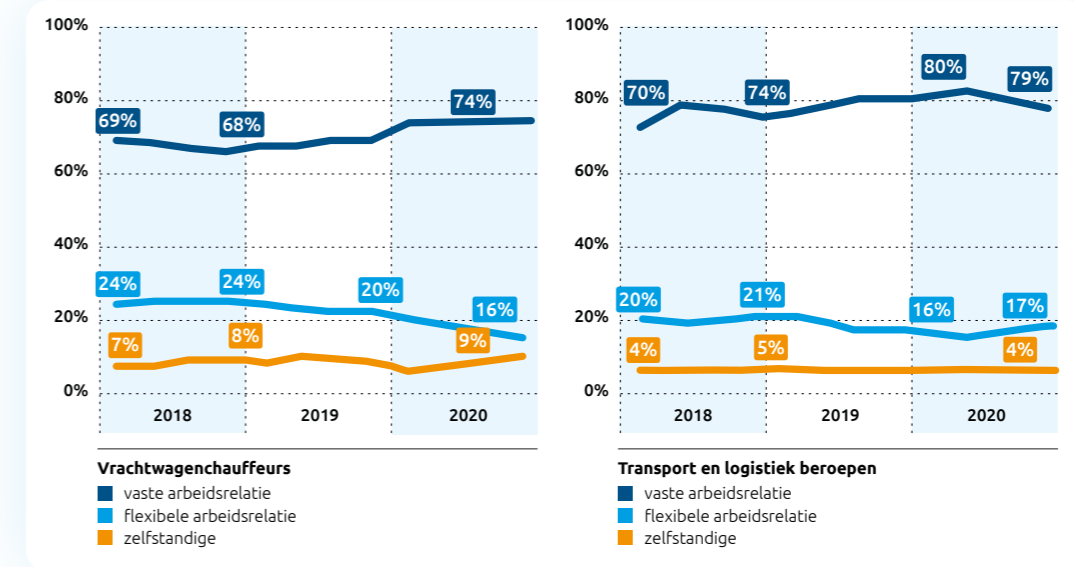
In 2020 versnelt de afname: in het tweede kwartaal heeft nog 18 procent van de chauffeurs een flexibele arbeidsrelatie. Onder chauffeurs neemt dan ook het aandeel zelfstandigen af. Dit is in lijn met de afname van flexibele arbeid die in 2020 zichtbaar was op de Nederlandse arbeidsmarkt vanwege de coronacrisis (zie box 2)<sup>3</sup>. Begin 2021 neemt aandeel chauffeurs met flexibele arbeidsrelatie verder af, maar neemt het aandeel zelfstandigen weer toe.

<sup>1</sup> Gegevens gaan over alle chauffeurs in NL, zowel in beroepsgoederenvervoer (vervoer voor derden) als in het eigen vervoer.

<sup>2</sup> Gegevens zijn verzameld met behulp van kwartaal-enquêtes van CBS onder bevolking (telefonisch, face-to-face en telefonisch). Resultaten worden gewogen op basis van o.a. geslacht, leeftijd en regio. Het aantal werknemers per beroep wordt geschat (via ophoging). De resultaten kennen (vanwege de complexe steekproef) een onzekerheidsmarge: het werkelijke aantal chauffeurs kan iets hoger of lager liggen. Cijfers zijn afgerond op duizendtallen.

<sup>3</sup> CPB (2020). Novemberraming: Economische vooruitzichten 2021. CBS (2020). Grootste daling werkenden in 2020 bij dienstverlenende beroepen.

**Figuur 24** Chauffeurs en logistiek medewerkers naar contractvorm



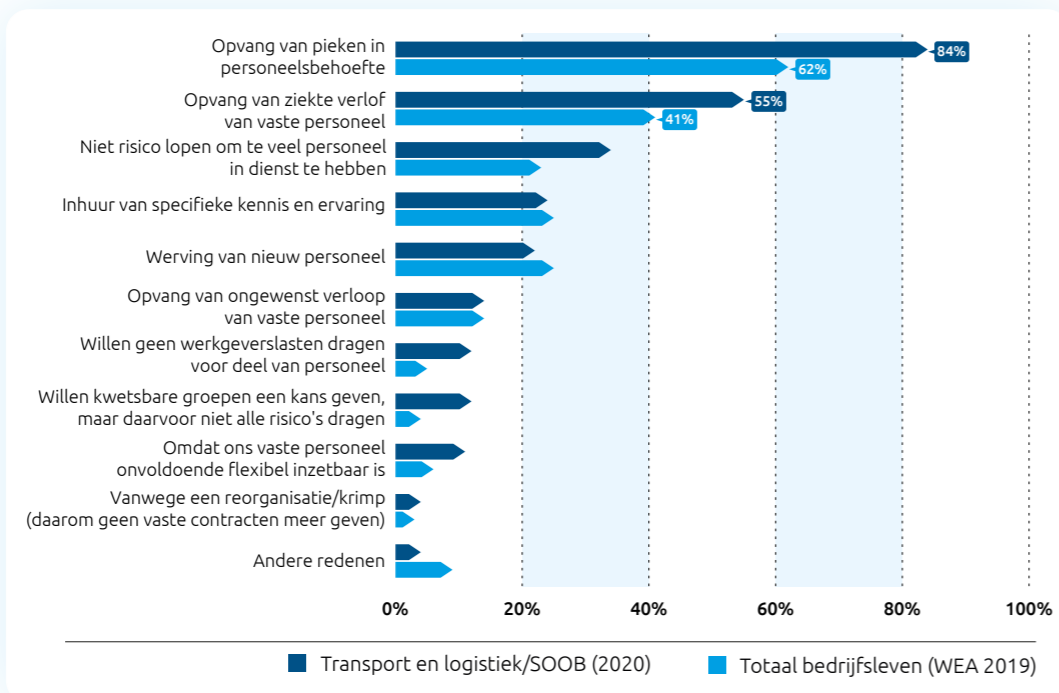
Bron: CBS, 2021

### Opvangen van pieken in personeelsbehoefte belangrijkste reden inzet flexibele krachten

Aan werkgevers in de sector is in de bedrijfsenquête gevraagd waarom zij werknemers met flexibele contracten inzetten (Figuur 25). De meest voorkomende redenen zijn het opvangen van pieken in de personeelsbehoefte (84%) en het opvangen van ziekte en verlof van vast personeel (55%). Deze redenen worden ook het vaakst genoemd door Nederlandse werkgevers in de Werkgeversenquête arbeid 2019<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> De WEA is een tweemaaljaarlijkse enquêteonderzoek naar de werving, inzet, organisatie en resultaten van arbeid onder werkgevers in Nederland en wordt uitgevoerd in samenspraak met het Ministerie van SZW. De WEA is gebaseerd op een tweemaaljaarlijkse representatieve steekproef van ongeveer 4.500 werkgevers in Nederland. De WEA richt zich op organisaties breed, waaronder bedrijven, overheid en non-profit instellingen, met een ondergrens in personeelsomvang van 2 of meer. De dataverzameling van de WEA 2019 vond plaats in het najaar en winter van 2019, nog net voor coronacrisis. [https://www.monitorarbeid.tno.nl/dynamics/modules/SPUB0102/view.php?pub\\_id=100692&att\\_id=4911](https://www.monitorarbeid.tno.nl/dynamics/modules/SPUB0102/view.php?pub_id=100692&att_id=4911)

Figuur 25 Redenen werkgevers voor inzet flexibele contracten

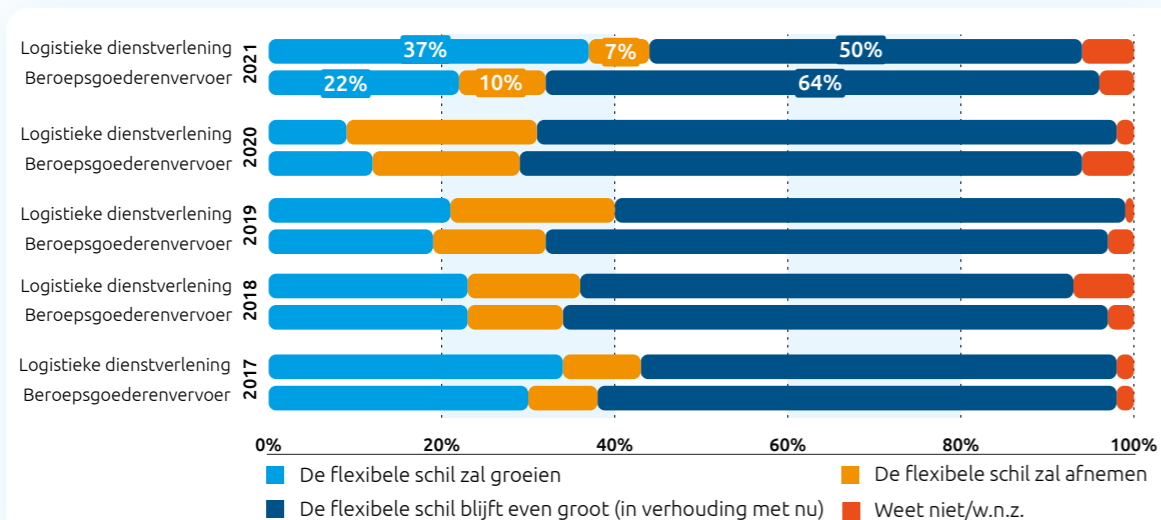


Bron: Bedrijfsenquête STL, 2020; TNO, 2020

### Verwachtingen werkgevers flexibele schil

37 procent van de logistiek dienstverleners en 22 procent van de beroepsgoederenvervoerders verwacht in voorjaar 2021 dat de flexibele schil<sup>1</sup> in hun bedrijf zal groeien. Een kleiner aandeel verwacht dat flexibele schil zal afnemen. Vorig jaar was het aandeel werkgevers dat groei van de flexibele schil verwachtte juist flink kleiner dan het aandeel dat groei verwachtte.

Figuur 26 Stelling: Welke ontwikkeling verwacht u in de samenstelling van de flexibele schil binnen uw vestiging?



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2021

<sup>1</sup> Oproepkrachten, uitzendkrachten en ZZP'ers.

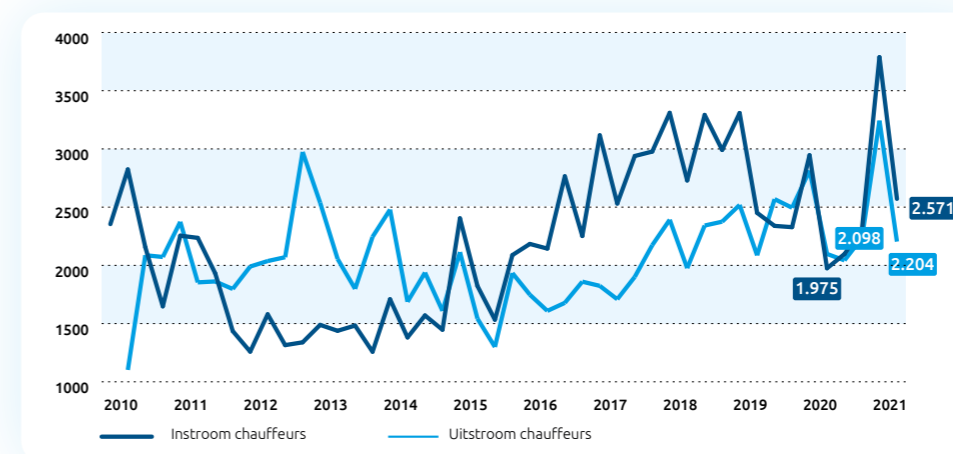
## In-, uit en doorstroom in sector

### Uitstroom chauffeurs neemt toe

In het tweede kwartaal van 2021 stromen 2.571 chauffeurs de sector in en stromen er 2.204 uit. De instroom en de uitstroom liggen op een hoger niveau dan in hetzelfde kwartaal vorig jaar. Tussen 2015 en 2019 lag de instroom (ver) boven de uitstroom. Vanaf 2017 piekte de instroom verschillende keren boven de 3.000. Daarna verandert het beeld. De uitstroom van chauffeurs neemt de laatste jaren toe en ligt verschillende kwartalen dichtbij of boven de instroom.

De totale instroom (chauffeurs en niet-chauffeurs) in de sector bedraagt in het tweede kwartaal 8.030 en de uitstroom 4.048. De instroom ligt hoger en uitstroom (iets) lager dan hetzelfde kwartaal vorig jaar<sup>2</sup>.

Figuur 27 In- en uitstroom vrachtwagenchauffeurs



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2021, bewerking STL

### Veel instroom vanuit uitzendbranche, detailhandel en dienstverlening

Figuur 28 toont de herkomst bij instroom in de sector transport en logistiek, van werksector naar werksector, en geeft zo zicht op waar de instromers vandaan komen.

Een groot deel (in totaal 23 procent) stroomt in 2020 in vanuit de uitzendbranche. Dit aandeel nam de afgelopen jaren flink toe<sup>3</sup>. Andere belangrijke sectoren voor de instroom zijn: detailhandel (7%), consumentendienstverlening (6%) en landbouw en industrie (5%). Instroom vanuit de branches consumentendienstverlening en detailhandel namen in 2020 toe. Deze branches werden getroffen door de contactbeperkende maatregelen tijdens de uitbraak van coronavirus<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Figuur In- en uitstroom werknemers. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarkt rapportage 2021: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktontwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>

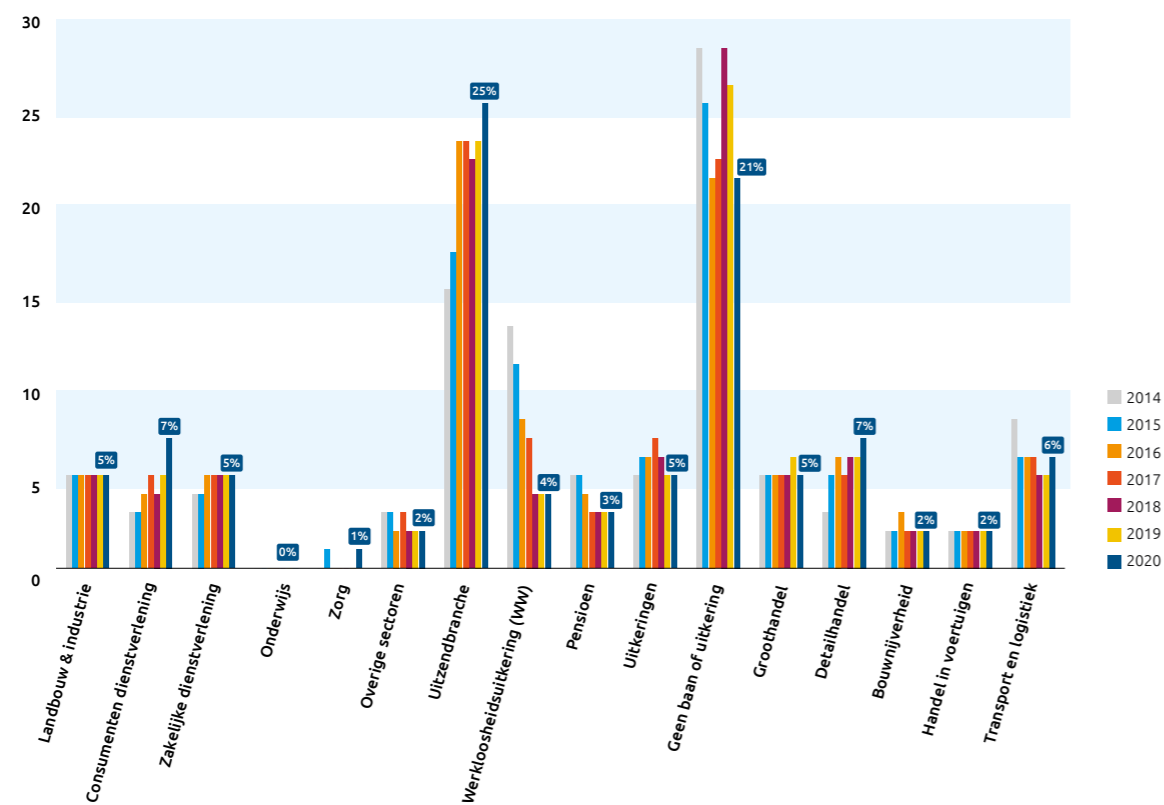
<sup>3</sup> Het is niet bekend in welke sector zij werkzaam waren als uitzendkracht, dit zou ook binnen de sector transport en logistiek kunnen zijn geweest. In de CBS-microbestanden staat alleen geregistreerd dat iemand uitzendkracht is.

<sup>4</sup> Onder de branche consumentendienstverlening vallen o.a. reisbemiddeling, reisorganisatie, reparatie consumentenartikelen, haarverzorging, schoonheidsverzorging, zwembaden en sauna's.

Het aandeel dat instroomt vanuit een werkloosheidsuitkering (WW) is sterk afgenomen: van 12 procent van de totale instroom in 2015 naar 4 procent in 2020. Bij de instroom vanuit 'geen baan of uitkering' (20%) gaat het grotendeels om schoolverlaters: jongeren die na het verlaten van het onderwijs (met of zonder diploma) een baan vinden in de sector<sup>1</sup>.

Helemaal rechts in de figuur is zichtbaar dat 5 procent van de instroom in 2020 actief was in de transport en logistiek en van werkgever is gewisseld. Dit zijn instromers vanuit bedrijven en -branches die niet zijn aangesloten bij SOOB, zoals instromers uit een deel van de logistiek dienstverleners en uit het personenvervoer.

Figuur 28 Herkomst werknemers bij instroom in SOOB-bedrijven (2014 t/m 2020)



Bron: CBS/ABF Research/STL, 2021

### Pensioenuitstroom neemt flink toe

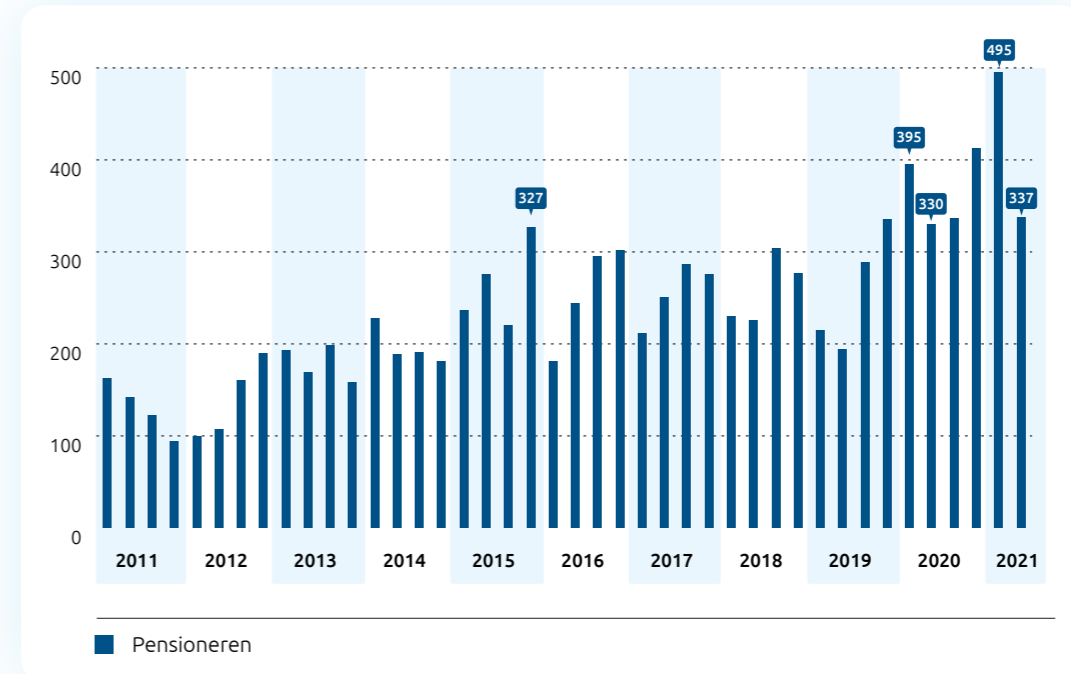
Figuur 29 toont de ontwikkeling van de uitstroom naar pensioen van kwartaal op kwartaal. Tussen 2011 en 2015 nam deze toe, met een piek in het vierde kwartaal van 2015. Daarna nam de pensioenuitstroom weer iets af. UWV noemt veranderingen in de pensioenwetgeving als reden voor de afnemende pensioenuitstroom in die periode<sup>2</sup>. Daarnaast was zichtbaar dat werknemers in de sector steeds langer doorwerkten; het aandeel werkende 65-plussers groeide.

Sinds vorig jaar neemt uitstroom naar pensioen sterk toe. In heel 2020 ligt deze uitstroom ruim 40 procent hoger dan in 2019. De pensioenuitstroom is in het

<sup>1</sup> Mensen die thuis zaten (zonder werk, opleiding en uitkering), en die werk vinden in de sector, vallen ook in deze categorie.  
<sup>2</sup> Het jaarlijks versneld oprekken van de AOW-leeftijd en fiscaal ontmoedigen van pre-pensioen. UWV arbeidsmarktprognose 2016-2017, UWV, 2016

eerste halfjaar van 2021 ook weer hoger dan in eerste halfjaar van vorig jaar: tot en met juni stromen 832 werknemers uit vanwege pensioen vergeleken met 725 in dezelfde periode een jaar eerder.

Figuur 29 Uitstroom naar pensioen



Bron: Pensioenfonds Vervoer, 2021, bewerking STL

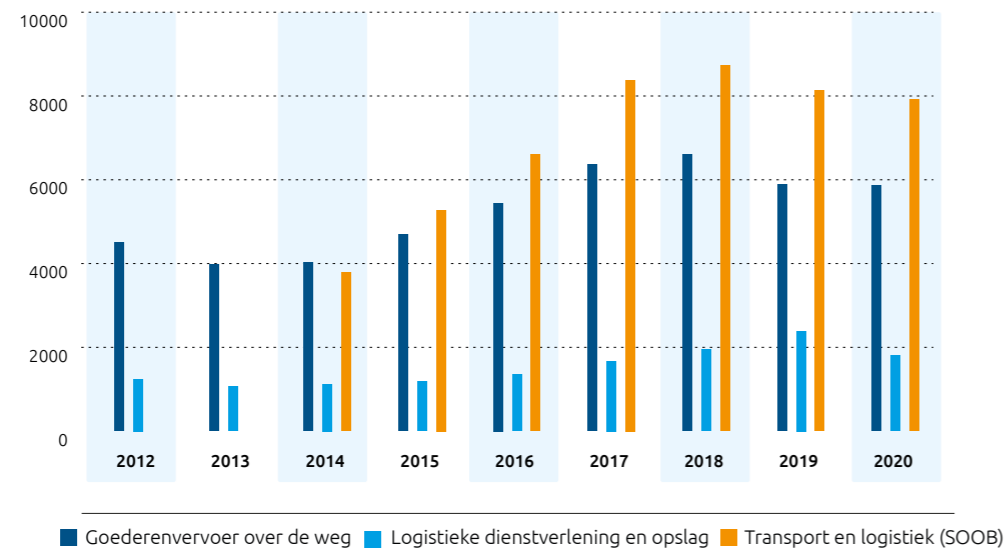
### Doorstroom in transport en logistiek

Figuur 30 geeft het aantal werknemers weer dat van werkgever is veranderd binnen het goederenvervoer over de weg, de logistieke dienstverlening en de SOOB-branchen.

In de nasleep van de financiële crisis lag het aantal doorstromers op een laag niveau<sup>3</sup>. Vanaf 2015 nam het aantal werkenden dat binnen de branches van baan verandert sterk toe<sup>4</sup>. In 2019 en 2020 blijft het aantal doorstromers ongeveer stabiel.

<sup>3</sup> CBS-cijfers van het aantal doorstromers in de SOOB-branchen zijn vanaf 2014 beschikbaar. Vanaf dat jaar zijn de cao-codes van werkgevers opgenomen in de CBS-Microdata, zie ook het bronnen- en tabellenboek.  
<sup>4</sup> De subsidie voor het opleiden van doorstromers van SOOB gaf een impuls aan doorstroom in de sector. SOOB stelt vanaf 2018 subsidie beschikbaar om chauffeurs op te leiden via doorstroom en ook zij-instroom. Werkgevers kunnen medewerkers opleiden via de subsidieregeling 'Basiskwalificatie Chauffeur Goederenvervoer zij-instroom en doorstroom voor bedrijven 2019'.

Figuur 30 Aantal doorstromers in transport en logistiek



Bron: CBS/ABF Research, bewerking STL 2021

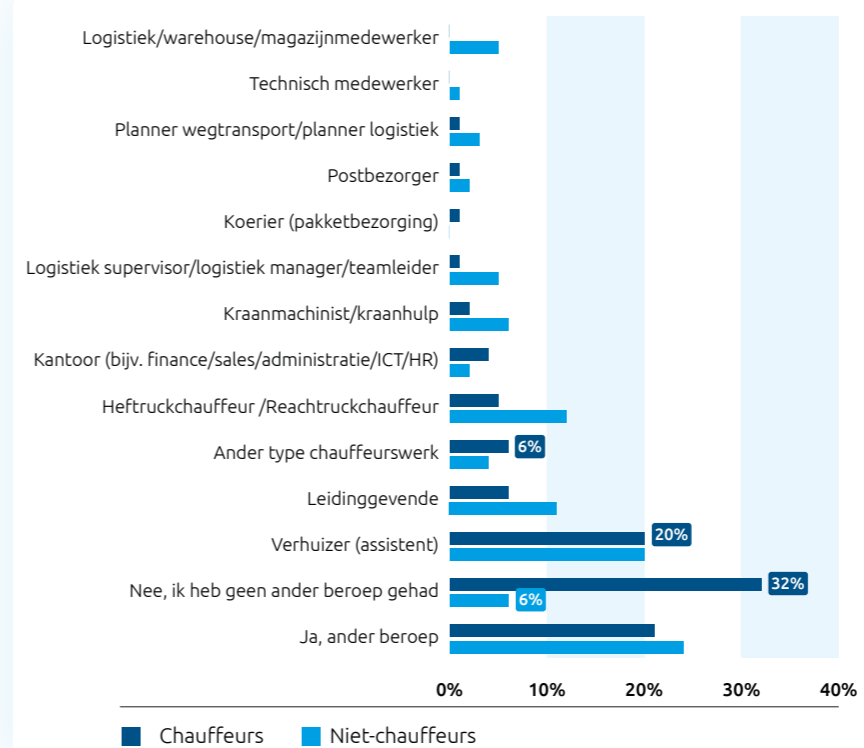
### Doorstroom: werknemers over hun loopbaanmobiliteit

Werknemers konden in werknemersenquête 2021 aangeven of zij voor hun huidige beroep nog een ander beroep hebben gehad (binnen of buiten de sector). Chauffeurs hebben vaker dan niet-chauffeurs **geen** ander beroep gehad voor hun huidige beroep (21 procent vs. 6 procent).

20 procent van de chauffeurs zegt verhuizer (assistent) te zijn geweest en 6 procent heeft ander chauffeurswerk gedaan. Bijna een derde van de chauffeurs heeft een ander beroep gehad dan genoemd in de vragenlijst. Hierbij noemen zij vaak beroepen in (land)bouw, horeca en supermarkt. Niet-chauffeurs zijn vaker dan chauffeurs heftruckchauffeur of leidinggevende geweest.

Bij 13 procent van chauffeurs en 31 procent van de niet-chauffeurs was het vorige beroep in hetzelfde bedrijf als waar ze nu werken (doorstroom binnen eigen bedrijf).

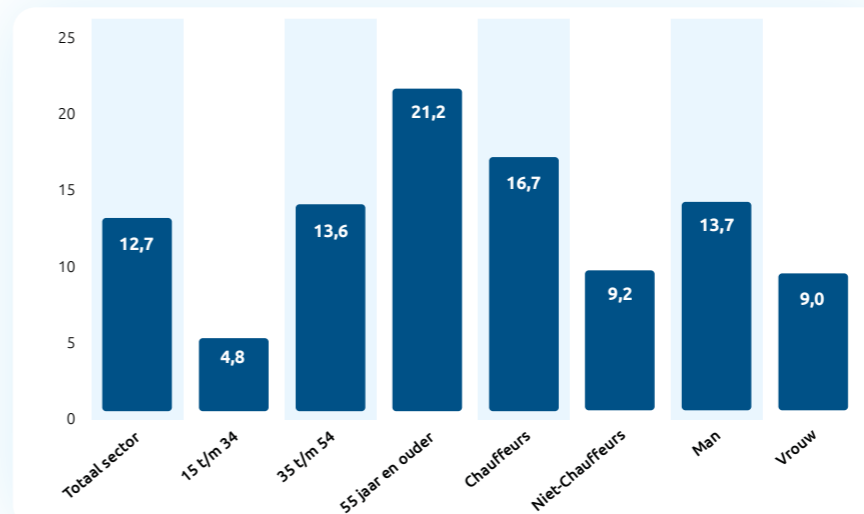
Figuur 31 Voor huidige beroep nog een ander beroep gehad?



Bron: Werknemersenquête STL, 2021

Gemiddeld werken werknemers in de sector ruim 12,7 jaar in hun huidige functie. Chauffeurs werken gemiddeld 16,7 jaar en niet-chauffeurs 9,2 jaar in hun huidige functie. Bij hun huidige werkgever werkt men gemiddeld al 10,8 jaar (niet weergegeven in figuur).

Figuur 32 Gemiddeld aantal jaren dat iemand werkzaam is in zijn huidige functie



Bron: Werknemersenquête STL 2021



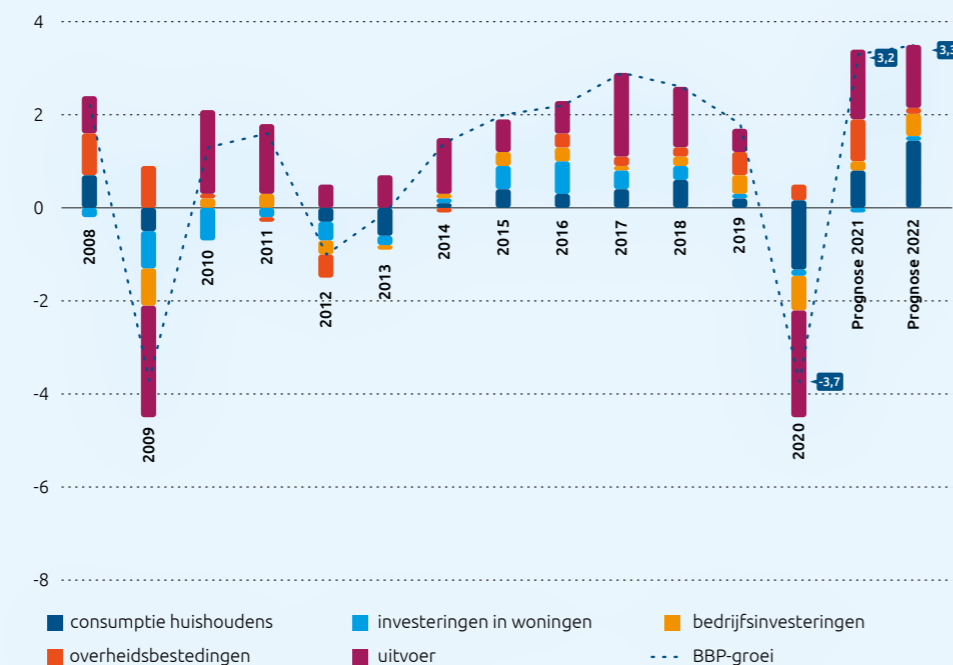
### Box 3. Scenario's economische groei tijdens en na de coronacrisis

Door het CPB zijn scenario's opgesteld over de verwachte economische groei in 2021 en 2022; over de impact van de coronacrisis op de Nederlandse economie, arbeidsmarkt en overheidsfinanciën<sup>1</sup>.

#### Basisscenario: gunstige economische vooruitzichten

Het CPB verwacht dat de Nederlandse economie zich gunstig zal ontwikkelen in 2021. Na de krimp in 2020 wordt in 2021 en 2022 een sterke groei verwacht van het bbp<sup>2</sup>. Met de toename van de vaccinatiegraad en de afbouw van de contactbeperkende maatregelen groeide de economie. Vorig jaar zorgden onzekerheid en minder vertrouwen bij bedrijven en consumenten voor een afname van investeringen en consumptie<sup>3</sup>. Vanaf het tweede kwartaal dit jaar gingen winkels, horeca en de cultuursector weer geleidelijk open en steeg de consumptie. De werkloosheid was in 2019 nog historisch laag. Deze liep vanwege de crisis in 2020 (licht) op naar 3,8 procent en zal in 2021 weer dalen. Vooral werknemers met een flexibel contract verloren hun baan (zie ook box 2). De Nederlandse economie is volgens het IMF en CPB vorig jaar relatief goed door de coronacrisis heen gekomen: de krimp was minder diep dan gemiddeld in de Eurozone en het (verwachte) herstel in 2021 is juist sterker dan gemiddeld (zie box 1.)<sup>4</sup>.

Figuur 33 Bijdrage bestedingen aan economische groei (bbp) (basisscenario gunstige economische vooruitzichten)



Bron: CPB, 2021

<sup>1</sup> Onzekerheden over de duur en de gevolgen van de coronacrisis zijn nog groot, daarom scenario's: "op geordende wijze nadenken over ontwikkelingen" (CPB, 2020).  
<sup>2</sup> CPB (2020). Juniraming 2021.  
<sup>3</sup> In de CPB-scenario's uit de juniraming is ook rekening gehouden met een doorlooptijd van de steunmaatregelen tot begin oktober.  
<sup>4</sup> Cuevas (2021). Nederlandse economie komt sterk uit de coronacrisis, wat meer ruimte biedt voor klimaatbeleid. ESB september. NRC (2021). Het Nederlandse coronabeleid was economisch succesvol, vinden het IMF en het CPB.

#### Pessimistisch scenario

Het CPB schetst ook een alternatief scenario in het geval van nieuwe besmettingsgolven van het coronavirus door nieuwe varianten. De huidige vaccins bieden mogelijk onvoldoende bescherming tegen deze nieuwe varianten en een aangepast vaccin is niet meteen beschikbaar. De delta-variant zorgt ondanks de vaccinaties toch voor een stijging van de besmettingen. Door de opleving van het coronavirus kunnen consumenten weer voorzichtiger worden en kunnen er nieuwe contactbeperkende maatregelen ingesteld worden met negatieve economische gevolgen. In dit pessimistische scenario zal de economie naar verwachting in 2021 maar beperkt groeien (1,1%) en zal de werkloosheid stijgen (tot 4,4 procent van de beroepsbevolking).

Vanwege het oplaaiende coronavirus is eind november een nieuwe (gedeeltelijke/avond) lockdown ingesteld. De maatregelen zorgen mogelijk voor een zwakkere economische groei in het vierde kwartaal. Het sterke groeicijfer over heel 2021 komt naar verwachting niet meer in gevaar<sup>5</sup>.

Een analyse van groei- en krimpsectoren tijdens de coronacrisis in 2020 laat ook zien dat sectoren die zwaar getroffen werden door de contactbeperkende maatregelen, na opheffing van deze maatregelen, snel herstelden<sup>6</sup>. Mocht de nieuwe lockdown toch lang aanhouden dan wordt het pessimistische CPB-scenario waarschijnlijker dan het basis-scenario (met gunstige vooruitzichten).

<sup>5</sup> FD (2021). Strengere lockdown of niet: economisch kan 2021 al niet meer stuk.

<sup>6</sup> R. Diris, L. van Doorn en O. van Vliet (2021). Weinig mobiliteit tussen krimp- en groeisectoren tijdens coronacrisis. ESB

### Prognoses sector transport en logistiek (SOOB)

Op basis van de twee scenario's van het CPB voor economische groei (zie box 3) zijn prognoses gemaakt voor de sector transport en Logistiek voor de komende jaren<sup>1</sup>. Prognoses van de vraag naar arbeid en het aanbod van personeel<sup>2</sup>, de in- en uitstroom en de arbeidsmarktcrapte.

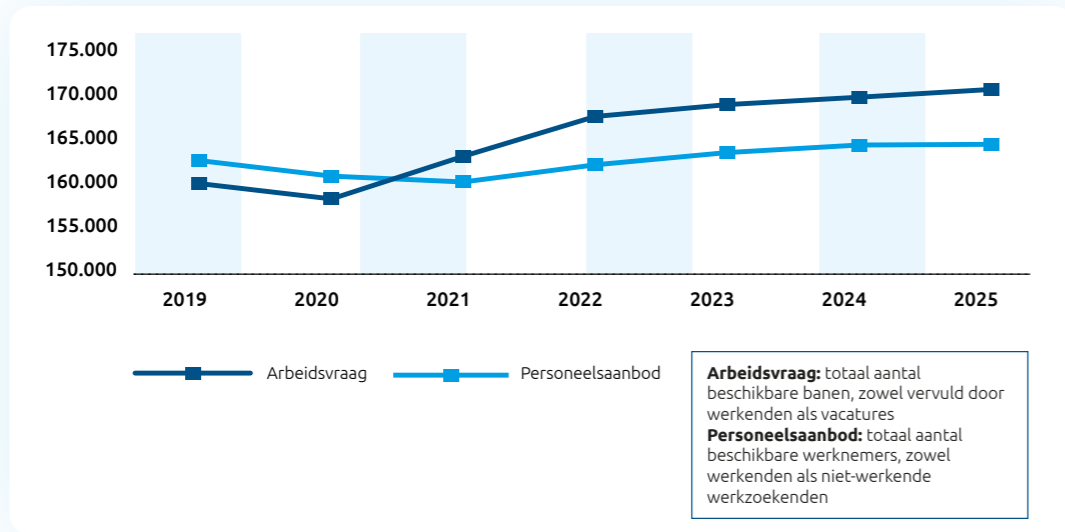
#### Verwachte vraag naar arbeid en aanbod van personeel

Hoofdstuk 1 laat zien dat de groei van de sector in 2021 knelt: de vraag naar personeel is groot en veel ondernemers hebben last van een tekort aan personeel. De arbeidsmarkt voor chauffeurs is zeer krap. Met het herstel van de coronacrisis is volgens ABN AMRO het personeelstekort teruggekeerd in de transportsector<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Scenario's CPB voor economische groei zijn doorgerekend in het prognosemodel Hermes (CBS/ABF Research). Dit model geeft inzicht in historische en verwachte ontwikkeling van vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Verschillende andere sectoren (zoals detailhandel, horeca en ambachten) maken ook gebruik van Hermes voor arbeidsmarktprognoses. Gebruikte indicatoren: economie, arbeidsproductiviteit, demografie, beroepsbevolking, instroom vanuit onderwijs, doorstroom en zij-instroom in sector en invloed van ICT en internet. Verschillende registratiebestanden van onder meer CBS, Belastingdienst, GBA, UWV, DUO zijn gekoppeld om inzicht te geven in de arbeidsmarkt en onderwijsmarkt naar sector en regio. Naast vraag en aanbod zijn prognoses beschikbaar van persoonskenmerken en baankenmerken zoals leeftijd, geslacht, inkomen, etniciteit, arbeidsrelatie en opleiding. Uitkomsten van de prognoses gaan over alle werknemers in de sector (het beroep van werknemers is in de brongegevens niet bekend). Met behulp van gegevens van Pensioenfonds Vervoer wordt het aantal chauffeurs in de prognoses geschat. Voor meer informatie over het Hermes model: [http://www.abfresearch.nl/media/690312/2013%20-%20hermes\\_digitaal\\_small.pdf](http://www.abfresearch.nl/media/690312/2013%20-%20hermes_digitaal_small.pdf)  
<sup>2</sup> De arbeidsvraag is de vraag naar arbeid uitgedrukt in het aantal beschikbare banen. Hieronder vallen zowel de vervulde banen (deel van de vraag ingevuld door werkenden) als de beschikbare vacatures. Het aanbod van personeel is het aantal beschikbare personen voor de arbeidsmarkt (zowel de werkenden als de niet-werkende werkzoekenden).  
<sup>3</sup> ABN AMRO (2021). Personeelstekort keert terug.

Figuur 34 toont de verwachte ontwikkeling van de arbeidsvraag en het aanbod van personeel transport en logistiek. De vraag naar arbeid blijft de komende jaren hoger dan het personeelsaanbod (in het CPB-basisscenario).

**Figuur 34** Verwachte arbeidsvraag en vraag naar personeel sector transport en logistiek (SOOB) (CPB-basisscenario gunstige economische vooruitzichten)\*



\* Figuur geeft situatie aan einde van het jaar weer (stand eind december)

Bron: CBS/ABF Research/STL, 2021

De vraag groeit naar verwachting harder dan het aanbod: de vraag naar arbeid neemt in 2021 en 2022 jaarlijks met 3 procent toe ten opzichte van het voorgaande jaar (jaarlijks ongeveer 5.000 werknemers). Tegelijkertijd groeit het aanbod van personeel nog maar nauwelijks door. Naast de economische groei in de sector liggen de oorzaken hiervoor in vergrijzing en pensionering van werknemers en minder instroom vanuit het onderwijs (door ontgroening)<sup>1</sup>. In het alternatieve, pessimistische scenario (met beperkte economische groei) zal de arbeidsvraag de komende jaren nauwelijks toenemen.

Vergrijzing zorgt, voor zowel vrachtwagenchauffeurs als planners, voor een grote vervangingsvraag<sup>2</sup>. De uitstroom naar pensioen in de sector neemt toe<sup>3</sup>. De vraag naar werknemers vanwege de uitstroom naar pensioen (en reguliere uitstroom) is jaarlijks gemiddeld ruim 18.000 werknemers (waarvan ruim 10.000 chauffeurs (zie de vervangingsvraag in Figuur 35)). De totale vraag naar werknemers ligt in het basisscenario nog hoger vanwege de verwachte economische groei. In het pessimistische scenario is de uitbreidingsvraag beperkter door minder groei door nieuwe lockdowns<sup>4</sup>. Dit heeft vooral impact op de uitbreidingsvraag (de vraag naar personeel door groei), deze neemt de komende jaren dan af.

<sup>1</sup> Rapportage 'Instroom in de sector vanuit het onderwijs': <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktontwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>

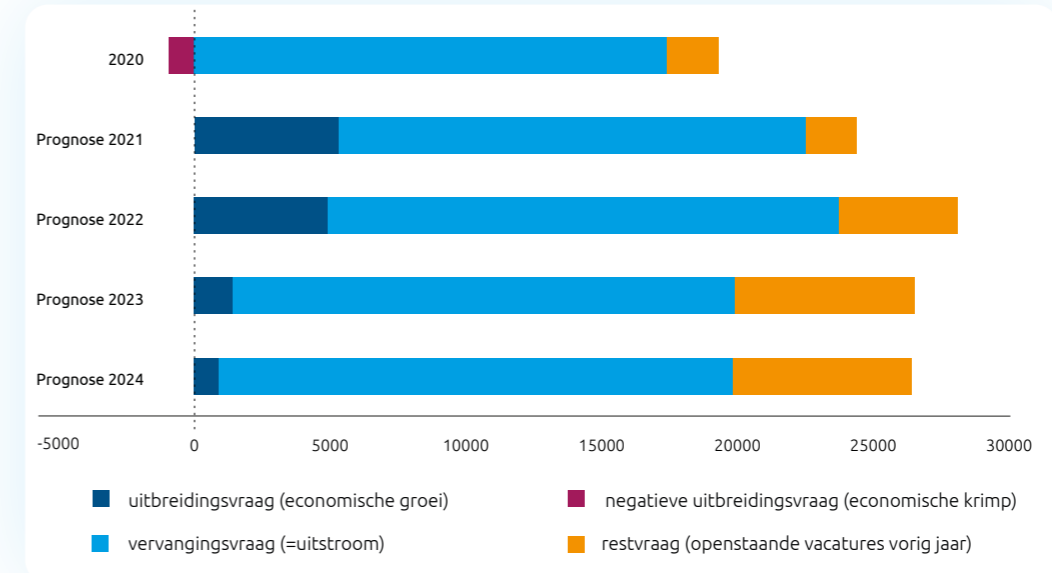
<sup>2</sup> Moeilijk vervulbare vacatures. Landelijk overzicht van beroepen. UWV, 2018/2019.

<sup>3</sup> In 2021 en 2022 stromen naar verwachting jaarlijks bijna 1.900 werknemers uit naar pensioen. In 2020 waren dit er bijna 1.500 en in 2019 nog ongeveer 1.000 werknemers (CBS/ABF Research/STL, 2021).

<sup>4</sup> De totale vraag naar werknemers in de sector (vervangingsvraag vanwege uitstroom + uitbreidingsvraag vanwege groei van de economie) is de komende jaren: jaarlijks gemiddeld ruim 26.000 werknemers (waarvan 14.000 chauffeurs t/m 2024). In geval van minder economische groei (het CPB pessimistische scenario), is de jaarlijkse vraag: c.a. 22.000 werknemers (waarvan ongeveer 12.000 chauffeurs). De uitbreidings- en restvraag is dan beperkt vanwege minder economische groei. Bij de restvraag gaat het om de nog openstaande vacatures van het voorgaande jaar. Figuur Uitbreidings- en vervangingsvraag werknemers. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktportage Sector-instituut 2021

De vervangingsvraag blijft, vanwege de verwachte (pensioen)uitstroom, ook in het pessimistische scenario hoog.

**Figuur 35** Uitbreidings- en vervangingsvraag werknemers (CPB-basisraming gunstige economische vooruitzichten)



Bron: CBS/ABF Research/STL, 2021

### Arbeidsmarktspanning (arbeidsvraag/ personeelsaanbod) blijft hoog

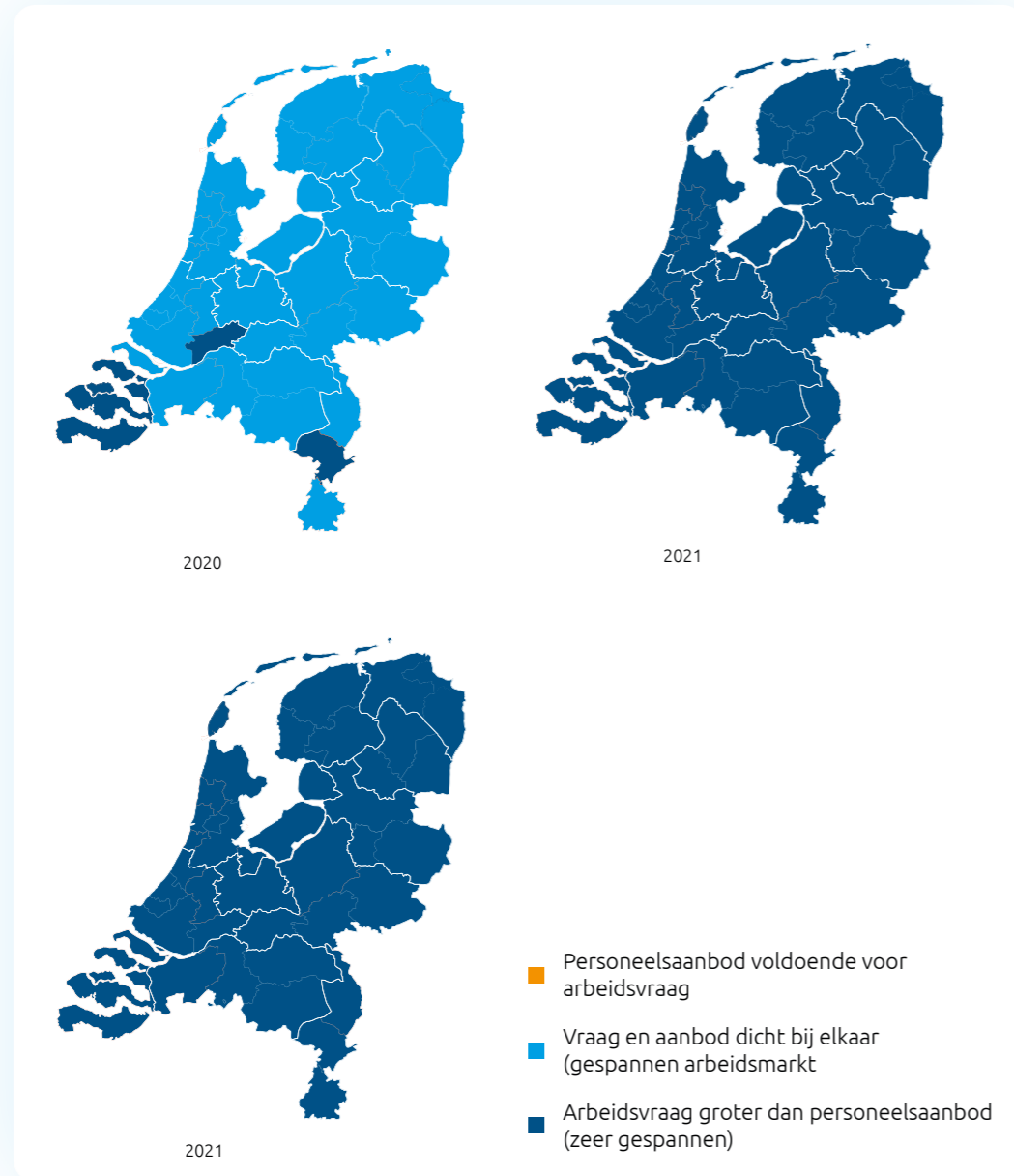
Figuur 36 geeft de (verwachte) arbeidsmarktspanning weer in transport en logistiek in de verschillende regio's. De spanning is de verhouding tussen de arbeidsvraag en het personeelsaanbod<sup>5</sup>.

Eind 2020 was de arbeidsmarkt voor transport en logistiek gespannen (tijdens de coronacrisis): personeelsaanbod en vraag zaten dicht bij elkaar. Voor werkgevers was het lastig om vacatures snel te vervullen. Nu de economie in 2021 weer groeit loopt de spanning (in het basisscenario) verder op. De vraag naar personeel is naar verwachting hoger dan het aanbod van personeel. De arbeidsmarkt blijft de komende jaren zeer gespannen. Ook in het alternatieve, pessimistische scenario blijft de spanning vanwege de verwachte (pensioen)uitstroom hoog.

In 2021 en 2022 is in alle regio's sprake van een gespannen arbeidsmarkt: er is naar verhouding veel vraag naar personeel transport en logistiek en weinig aanbod.

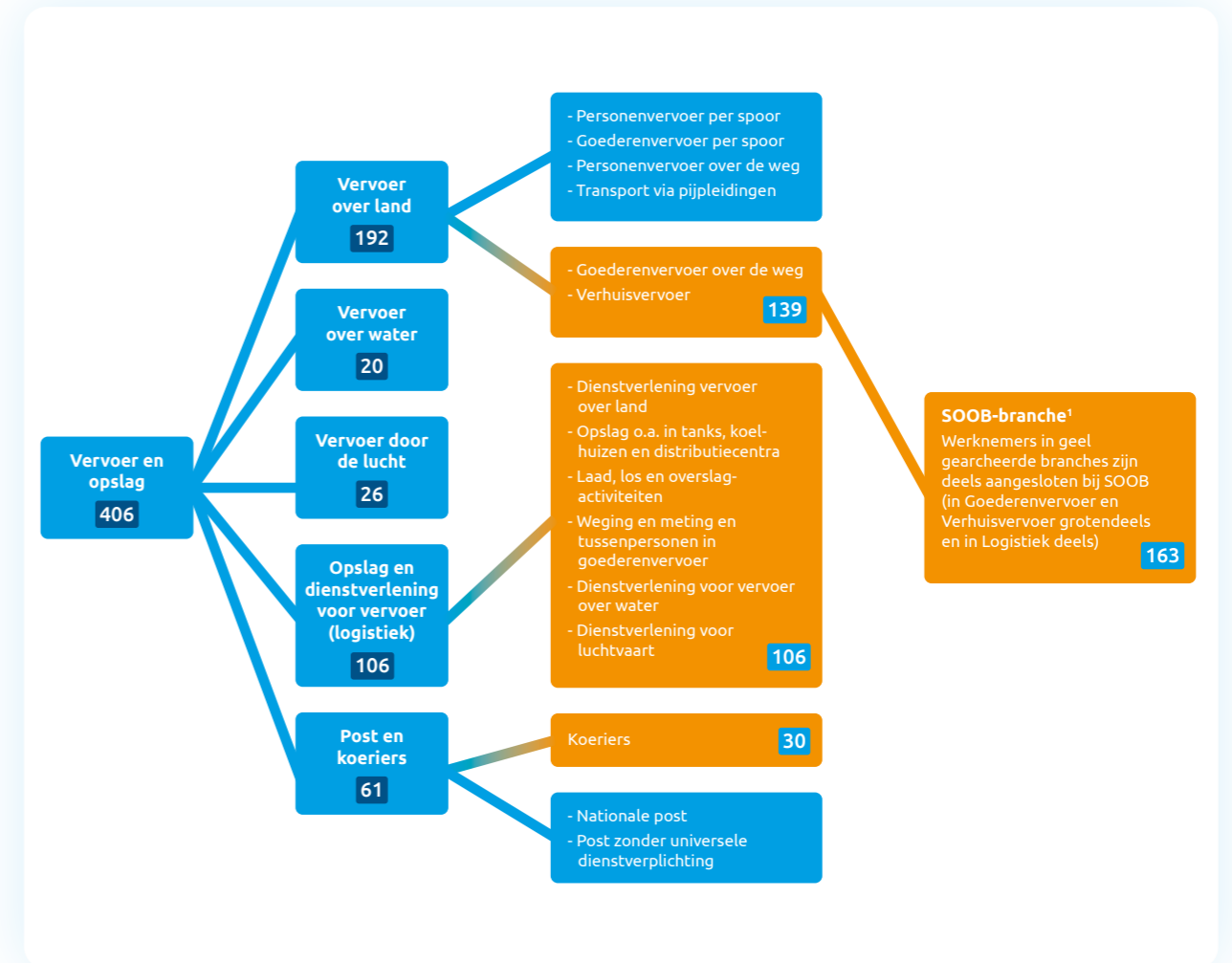
<sup>5</sup> Over het algemeen is in Nederland het aanbod groter dan de vraag. In een normaal/goed functionerende arbeidsmarkt is altijd een klein personeeloverschot. Deze (frictie)werkloosheid is de werkloosheid die ontstaat bij het zoeken of wisselen van een baan. Werklozen hebben ook niet zicht op alle vacatures. <https://www.economielokaal.nl/frictie-werkloosheid/>

Figuur 36 Spanningsindex sector transport en logistiek (SOOB) naar regio



Bron: CBS/ABF Research/STL, 2021

Bijlage 1: opbouw Vervoer en opslag (transport en logistiek) en SOOB-branche naar bedrijfstak/branche 2019 (SBI 2008, aantal werknemers x-1.000)<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Alle bedrijven die goederen opslaan en vervoeren voor derden tegen betaling en de bedrijven die mobiele kranen verhuren (hijswerkzaamheden, verticaal transport). Deze ondernemingen vallen onder de werkingssfeer van de cao Beroepsgoederenvervoer en Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Beroepsgoederenvervoer over de weg en de Verhuur van Mobiele Kranen (SOOB). Hieronder valt ook niet-vergunningplichtig vervoer kleiner dan 500 kg, zoals de koerierssector, en logistieke ondernemingen die zelf geen vervoer verrichten maar vrijwillig zijn aangesloten bij de cao. Werknemers aangesloten bij cao/SOOB zijn vaste kracht (contract voor bepaalde en onbepaalde tijd) of oproepkracht.

<sup>1</sup> Sub branches van Vervoer door lucht en Vervoer over water zijn niet weergegeven. Bron: CBS/ABF Research, 2021