



# ARBEIDSMARKTRAPPORTAGE BEROEPSGOEDERENVERVOER OVER DE WEG EN LOGISTIEK

**Instroom en inzetbaarheid**

**STL WERKT. VOOR JOU!**

Instroom en duurzame inzetbaarheid



**Sectorinstituut**  
Transport en Logistiek



# 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 Nederlandse Arbeidsinspectie<sup>1</sup> (zie box 1). Belangrijke arbeidsrisico's in de sector zijn lichamelijke belasting en hoge werkdruk.

## Arbeidsrisico's

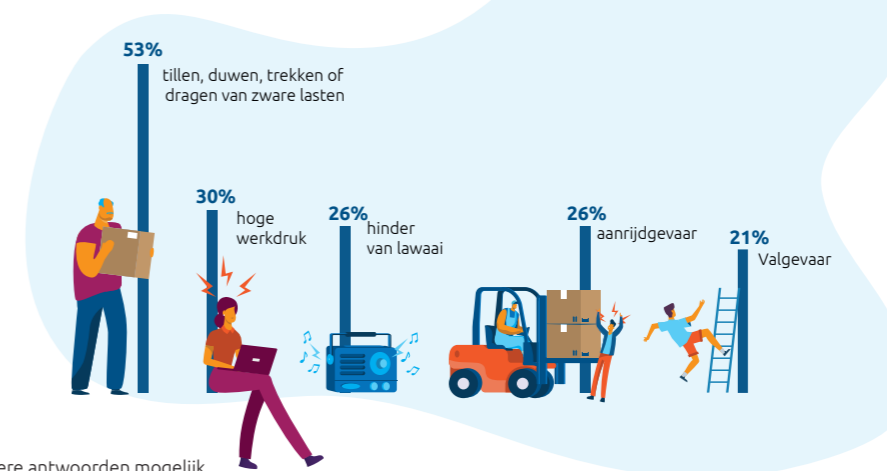
### Lichamelijke belasting en hoge werkdruk belangrijkste risico's

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 53% genoemd) en hoge werkdruk (30%; figuur 1). Op plaats vijf staat valgevaar; in 2020 was dat het risico op onveilige verkeerssituaties.

In de Arbobalans<sup>2</sup> 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 opslag<sup>3</sup> heeft in vergelijking met andere sectoren in hoge mate te maken met deze risico's en staat in elke rangschikking in de top 5<sup>4</sup>.

Dit hoofdstuk gaat later verder in op werkdruk en stress.

Figuur 1 Top 5 arbeidsrisico's volgens werknemers\*



\*Meerdere antwoorden mogelijk

Bron: Werknemersenquête STL, 2022

<sup>1</sup> Voorheen Inspectie SZW

<sup>2</sup> TNO (2019). Arbobalans 2018.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Fysieke belasting: plaats 2; omgevingsfactoren: plaats 3; werkdruk: plaats 4.

Chauffeurs hebben vaker te maken met (de meeste voorgelegde) arbeidsrisico's 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 middelgrote tot grotere bedrijven in de sector (11 t/m 50 of 51 of meer werknemers) hebben aanzienlijk vaker met de risico's uit de top vijf te maken dan werknemers in bedrijven t/m 10 werknemers. Werknemers uit kleine bedrijven zeggen juist het vaakst dat ze helemaal niet te maken hebben met één of meerdere arbeidsrisico's. Oudere werknemers (55 jaar en ouder) hebben vaker te maken met de arbeidsrisico's onregelmatige werktijden en fysieke belasting. Stress en langdurig beeldschermwerk worden vooral door werknemers t/m 54 jaar als arbeidsrisico benoemd.

## Arbeidsongevallen

### Box 1. Arbeidsongevallen in Nederland <sup>5</sup>

Elk jaar publiceert de Nederlandse Arbeidsinspectie het aantal meldingen van arbeidsongevallen van het jaar ervoor. In 2021 waren dit er in totaal (over alle sectoren) 3.482<sup>6</sup>. Dit zijn iets minder meldingen dan in 2020 (3.655). Ten opzichte van 2019 is de daling ruim twintig procent. In 2020 gaf de Arbeidsinspectie aan dat de daling veroorzaakt werd door de coronamaatregelen, zoals het thuiswerken. Bijna zestig procent van de meldingen werd in 2021 onderzocht door de Arbeidsinspectie.

De meeste ongevallen per 100.000 banen vonden in 2021 plaats in de sectoren afvalbeheer, bouw, industrie en landbouw, bosbouw en visserij. De sector vervoer en opslag staat op de vijfde plek. Het aantal slachtoffers is binnen de sector iets afgenomen ten opzichte van vorig jaar (55 op 100.000 in 2021 tegen 58 op de 100.000 banen in 2020). 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%).

Binnen de sector transport en logistiek<sup>7</sup> noemt 37 procent van de werkenden botsingen of aanrijdingen het belangrijkste gevaar in hun werk (gehele beroepsbevolking: 7%)<sup>8</sup>. In 2021 kwamen volgens de Arbeidsinspectie arbeidsongevallen met een voertuig in totaal 147 keer voor. Deze vinden het vaakst plaats in de sector transport en logistiek. Bij twee op de drie arbeidsongevallen met een voertuig is een hefvoertuig betrokken.

In 2021 was het aantal geregistreerde dodelijke arbeidsongevallen 62 (transport en logistiek: 15) en is daarmee volgens de Arbeidsinspectie vergelijkbaar met eerdere jaren (tussen de 50 en 70 dodelijke slachtoffers per jaar).

<sup>5</sup> Nederlandse Arbeidsinspectie (2022). Monitor arbeidsongevallen 2021 & TNO (2020). Arbobalans 2020.

<sup>6</sup> 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 Nederlandse Arbeidsinspectie. Ook als later blijkt dat er alsnog sprake is van een ziekenhuisopname of van blijvend letsel dat in verband kan worden gebracht met het arbeidsongeval, moet de werkgever het betreffende ongeval direct melden. Daarnaast kunnen arbeidsongevallen worden onderzocht op basis van artikel 10 van de Arbowet (gevaar voor derden).

<sup>7</sup> De Nederlandse Arbeidsinspectie rapporteert soms over de sector transport en logistiek en soms over de sector vervoer en opslag. Dit is afhankelijk van de bron die ze gebruiken (CBS of eigen registratie).

<sup>8</sup> CBS & TNO (2022). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA), 2021.

- In kleine bedrijven in Nederland (minder dan 10 werknemers) vielen gemiddeld genomen tussen 2017 en 2021 de meeste slachtoffers van arbeidsongevallen; gemiddeld 64 slachtoffers per 100.000 werknemers. In middelgrote bedrijven (10 tot 100 werknemers) en grote bedrijven (100 werknemers of meer) is dat respectievelijk 40 en 10 personen.
- Het percentage uitzendkrachten onder slachtoffers van arbeidsongevallen is hoger dan verwacht op basis van hun aandeel onder werkenden. In de sector transport en logistiek betreft 26 procent van de ongevallen een ongeval met een uitzendkracht terwijl ze vier procent van de werkenden zijn. Mogelijke oorzaken voor het hoge aandeel uitzendkrachten die slachtoffer zijn, zijn volgens de Arbeidsinspectie dat uitzendkrachten vaker gevaarlijk werk doen en minder kennis en vaardigheden hebben dan werknemers.
- In het algemeen komen arbeidsongevallen vaker voor bij oudere werknemers (ouder dan 45 jaar), gevolgd door jongere werknemers (jonger dan 24 jaar). In de sector vervoer en opslag komen arbeidsongevallen bij werknemers van 45 tot 64 relatief veel voor.
- Mannen zijn vaker slachtoffer van arbeidsongevallen dan vrouwen (88% tegen 12%).
- De meeste arbeidsongevallen worden veroorzaakt door vallen (34%), gevolgd door contact met een arbeidsmiddel of object (27%) en door iets worden geraakt (21%).

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

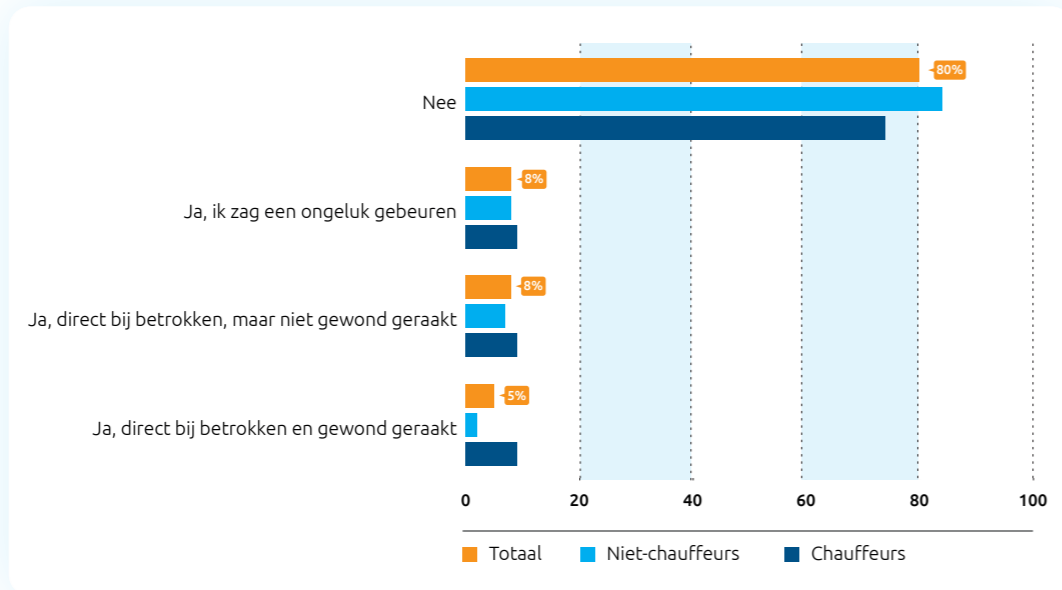
### Een op vijf werknemers betrokken bij ongeval

Het merendeel van de werknemers (80%; figuur 2) in de sector transport en logistiek is ten tijde van het invullen van de vragenlijst (voorjaar 2022) in het afgelopen jaar niet betrokken geweest bij een ongeval tijdens werk. Acht procent zag een ongeluk gebeuren; acht procent was erbij betrokken, maar raakte zelf niet gewond en/of vijf 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. Ook uit onderzoek van CBS en TNO<sup>9</sup> blijkt dat vrachtwagenchauffeur een gevaarlijk beroep is. Vrachtwagenchauffeurs staan op de tweede plek in de lijst met gevaarlijke beroeps groepen: bijna zestig procent van de vrachtwagenchauffeurs geeft aan dat zij tijdens hun werk vaak of altijd te maken hebben met gevaarlijke situaties.

<sup>9</sup> 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](https://www.cbs.nl/item?sc_itemid=7738127e-b4ec-4d1c-a7c1-84d2bb2cd0f4&sc_lang=nl-nl)

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



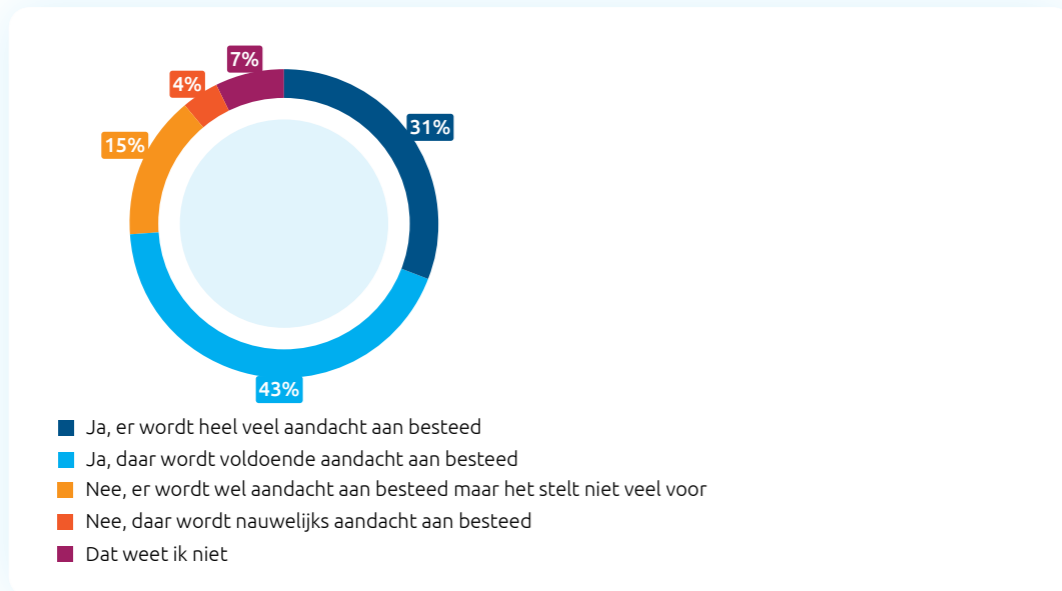
\* Meerdere antwoorden mogelijk

Bron: Werknemersenquête STL, 2022

### 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 maatregelen om ongevallen te voorkomen. Niet-chauffeurs en werknemers met een vast of tijdelijk dienstverband vinden vaker dat er voldoende maatregelen worden genomen dan chauffeurs en werknemers met een flexibel dienstverband.

Figuur 3 Maatregelen voorkomen ongevallen



Bron: Werknemersenquête STL, 2022

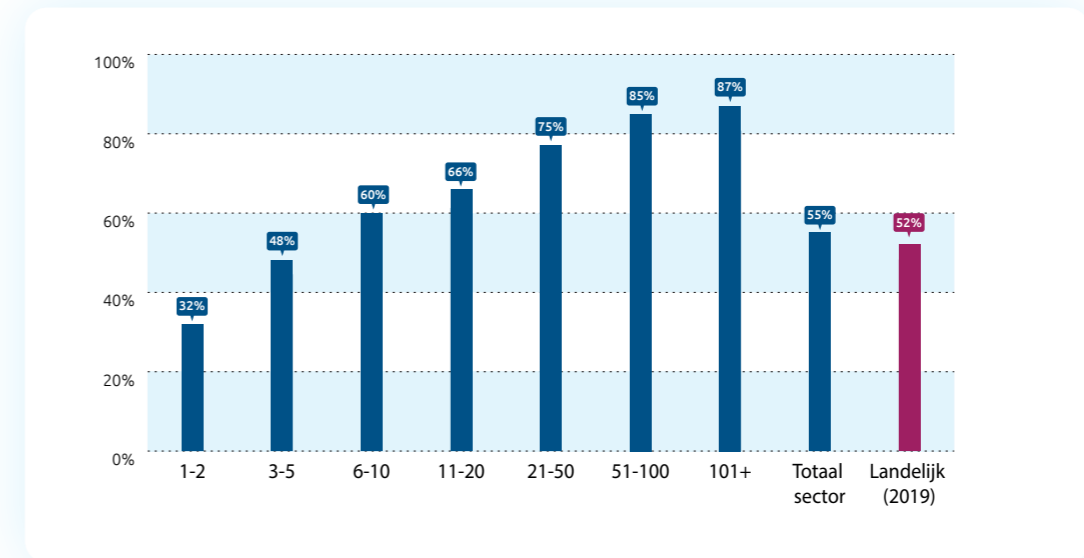
## Maatregelen voor veilig werken

In 2021 had 85 procent van de bedrijven in de sector een algemeen beleid voor veilig werken en gaf 96 procent hun werknemers persoonlijke beschermingsmiddelen. Grotere bedrijven bieden vaker maatregelen aan dan kleinere bedrijven<sup>10</sup>. Preventieve veiligheidsmaatregelen die bedrijven moeten nemen is het aanstellen van een preventiemedewerker en het opstellen van een Risico-Inventarisatie en Evaluatie (RI&E).

### 55 procent bedrijven heeft preventiemedewerker

Een preventiemedewerker heeft drie wettelijke taken waaronder het ondersteunen van de werkgever om optimale arbeidsomstandigheden te realiseren.<sup>11</sup> In 2022 heeft 55 procent van de bedrijven in de sector een preventiemedewerker (landelijk 2019: 52%). In 2017 was dit 43 procent met een piek naar zestig procent in 2020. Grotere bedrijven hebben vaker een preventiemedewerker dan kleinere bedrijven.

Figuur 4 Bedrijven met preventiemedewerker, naar bedrijfsomvang, sector en landelijk



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022; Inspectie SZW, 2019

In ruim de helft van de bedrijven is de werkgever de preventiemedewerker. Dit is voornamelijk zo in de kleinere bedrijven. In bedrijven met meer dan 25 werknemers mag de werkgever namelijk niet de preventiemedewerker zijn. Ruim de helft van de werknemers geeft aan dat zij weten wie de preventiemedewerker is in hun bedrijf.

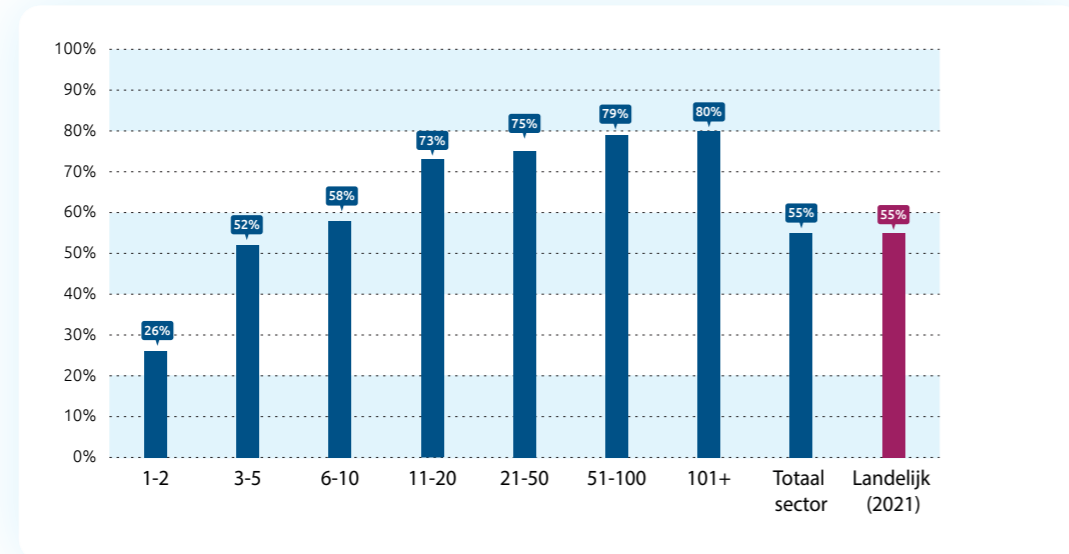
<sup>10</sup> STL (2021). Bedrijfsenquête.

<sup>11</sup> Bron: <https://www.arboportaal.nl/onderwerpen/preventiemedewerker/taken-van-de-preventiemedewerker>. De andere twee wettelijke taken zijn het adviseren en nauw samenwerken met de arbodeskundigen en de ondernemingsraad/personneelsvertegenwoordiging over de te nemen maatregelen voor een goed arbeidsomstandighedenbeleid en het (mede) uitvoeren van arbomaatregelen. Het takenpakket kan, in overleg met de werkgever, ook uitgebreid worden.

### Bijna zestig procent bedrijven in sector heeft RI&E

Met een RI&E<sup>12</sup> worden de arbeidsrisico's in een bedrijf in kaart gebracht en maatregelen vastgesteld. 55 procent van de bedrijven in de sector heeft een actuele<sup>13</sup> RI&E (figuur 5). Dit komt overeen met het landelijke beeld. In de sector voldoen vooral de grotere bedrijven aan de verplichting; ook dit komt overeen met het landelijke beeld.

Figuur 5 Bedrijven met actuele RI&E. Naar bedrijfsomvang, sector en landelijk



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022; WEA, 2021

### Tevredenheid over veiligheid in eigen bedrijf

De meeste werknemers (86%) ontvangen informatie over het omgaan met arbeidsrisico's. Ze krijgen vooral schriftelijke (50%) en mondelinge instructies van hun bedrijf (48%). Weinig werknemers zoeken uit zichzelf naar informatie. Naarmate een bedrijf groter is worden er vaker schriftelijke en mondelinge instructies gegeven<sup>14</sup>.

### Bijna zeventig procent werknemers tevreden met veiligheidsvoorzieningen

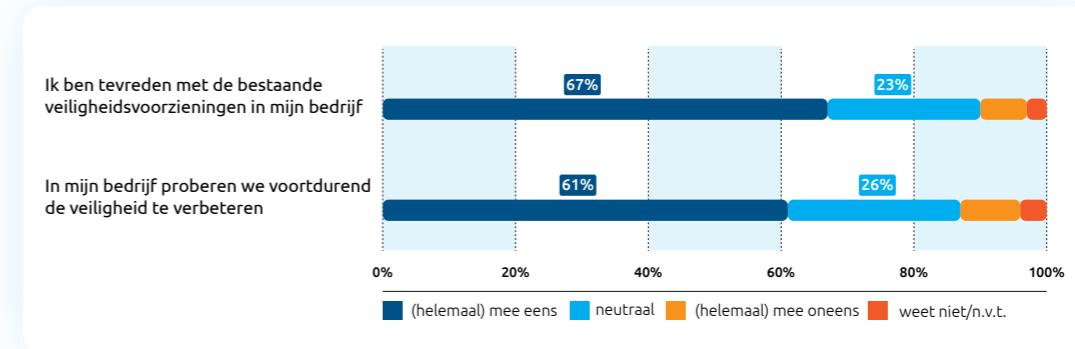
Bijna zeventig procent van de werknemers is tevreden met de bestaande veiligheidsvoorzieningen in zijn bedrijf. Ruim zestig procent is het (helemaal) eens met de stelling dat door zijn werkgever voortdurend geprobeerd wordt de veiligheid te verbeteren. Met deze stelling zijn vooral werknemers met een vast dienstverband voor onbepaalde tijd het eens.

<sup>12</sup> Een RI&E bestaat uit drie stappen: inventarisatie van de aanwezige gevaren en de maatregelen die al genomen worden; de evaluatie van de risico's die aan de gevaren zijn verbonden en een prioritering van de risico's; vaststellen van maatregelen en termijn (plan van aanpak). Het tabellenboek bevat meer informatie over de RI&E.

<sup>13</sup> Actueel is niet ouder dan vijf jaar.

<sup>14</sup> STL (2021). Werknemersenquête.

Figuur 6 Oordeel veiligheid in bedrijf volgens werknemers

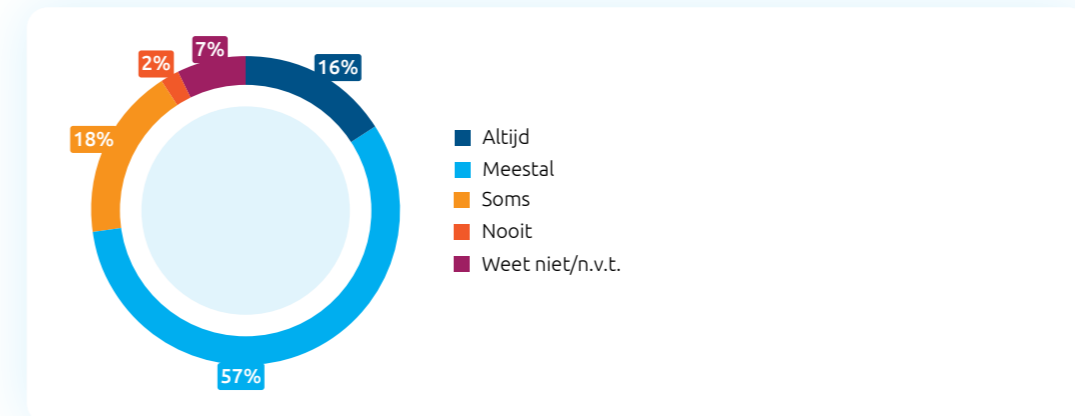


Bron: Werknemersenquête STL, 2022

Bijna alle werkgevers (90%) in de sector zijn in 2022 tevreden met de bestaande veiligheidsvoorzieningen. In 2020 was dit aandeel even hoog.

Volgens bijna driekwart van de werknemers in de sector houden andere werknemers in hun bedrijf zich altijd of meestal aan de veiligheidsprocedures. Werknemers in de kleinste bedrijven (t/m 10 werknemers) zijn het meest positief; daarvan denkt 32 procent dat collega's zich altijd aan veiligheidsprocedures houden.

Figuur 7 Mate waarin mensen in bedrijf zich aan veiligheidsprocedures houden, volgens werknemers



Bron: Werknemersenquête STL, 2022

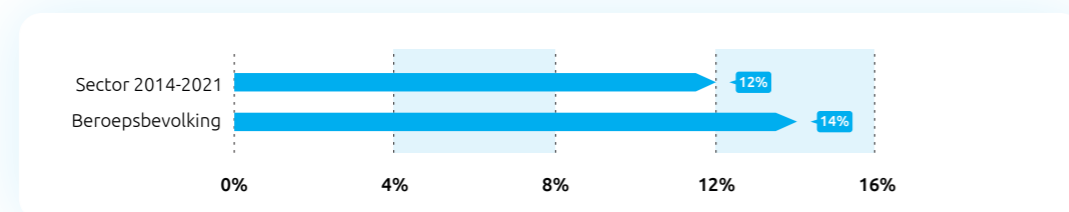
## Psychosociale arbeidsbelasting

Als er sprake is van ongewenste omgangsvormen of hoge werkdruk, dan kan dit stress teweegbrengen en lichamelijke, psychische en sociale klachten veroorzaken. De Arbowet noemt dit psychosociale arbeidsbelasting (PSA)<sup>15</sup>. Werkdruk en -stress is een belangrijke reden waarom werknemers in de sector aangeven niet te kunnen of willen doorwerken tot het pensioen. Ook is het een belangrijke oorzaak voor werkgerelateerd verzuim<sup>16</sup>. 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 stress<sup>17</sup> (figuur 8). Dit is iets lager dan in de Nederlandse beroepsbevolking (14%). Jongere werknemers (tot 35 jaar) ervaren minder hinderlijke stress dan oudere werknemers.

Figuur 8 Last van hinderlijke stress. Sector versus beroepsbevolking



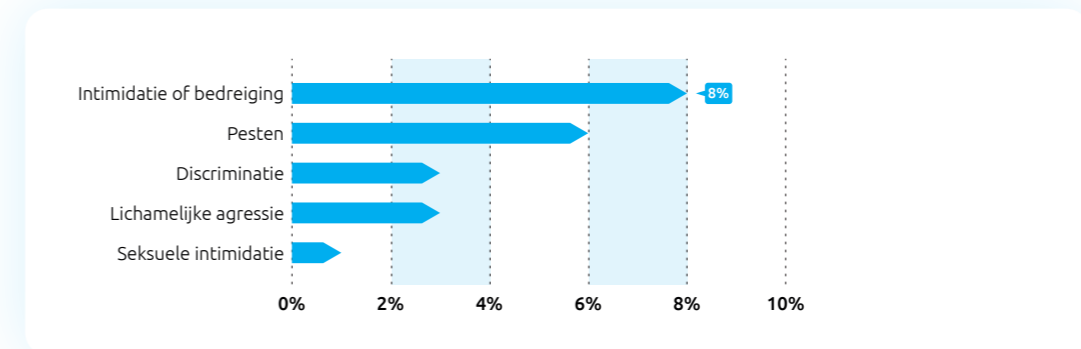
Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 – 2021

### Veertien procent werknemers ervaring met ongewenste omgangsvormen

Gemiddeld heeft in de afgelopen jaren<sup>18</sup> veertien 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 (16% tegen 11%).

De meest voorkomende vorm van ongewenste omgangsvormen is intimidatie/bedreiging (figuur 9). Acht procent van de werknemers heeft daar mee te maken gehad in het afgelopen jaar (ten tijde van invullen vragenlijst).

Figuur 9 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 – 2021

Bij intimidatie/bedreiging en lichamelijke agressie zijn de daders vooral andere weggebruikers. Pesten, discriminatie en seksuele intimidatie komt vooral van collega's en, in mindere mate, van leidinggevend.

Werknemers die te maken hebben gehad met ongewenste omgangsvormen verzuimen vaker (41% tegen 54%). Ook duurt het verzuim langer dan bij werknemers die geen ervaring hebben met ongewenste omgangsvormen.

### 1 op 7 werknemers ervaart ongunstig werktempo

Een hoog werktempo kan bijdragen aan werkstress. In de sector ervaart de afgelopen jaren gemiddeld veertien procent van de werknemers het werktempo als ongunstig. De meerderheid (56%) ervaart een gunstig werktempo. Het werktempo werd in 2021 door 52 procent als gunstig ervaren. Dit is iets lager dan in de gehele beroepsbevolking (62%). Mannen en chauffeurs ervaren wat vaker een ongunstig werktempo dan vrouwen en werknemers met een overige functie.

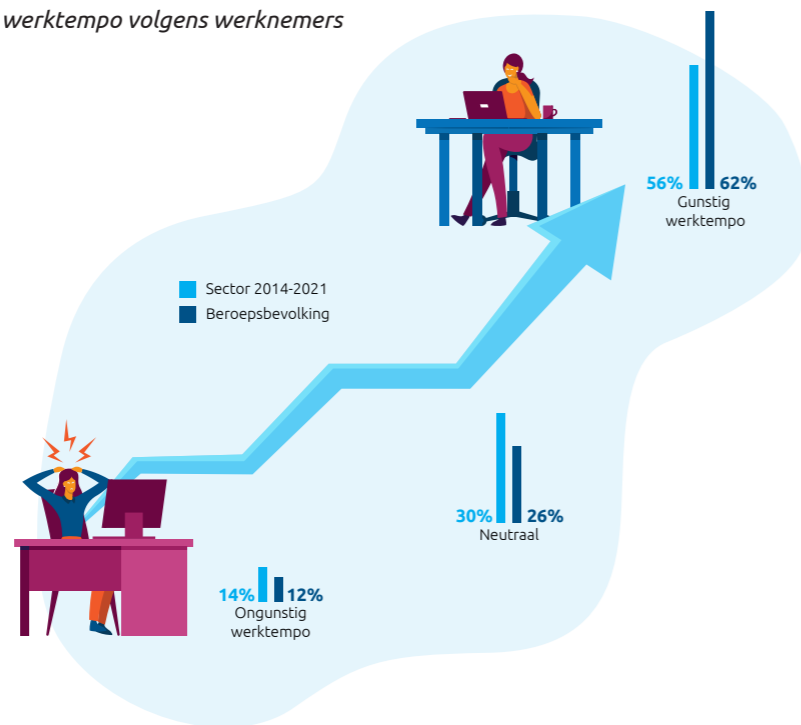
<sup>15</sup> [https://www.arboportaal.nl/onderwerpen/themas/psychosociale-arbeidsbelasting#:~:text=Als%20er%20is%20van%20ongewenste%20omgangsvormen%20of%20hoge%20werkdruk,dit%20psychosociale%20arbeidsbelasting%20\(PSA\)](https://www.arboportaal.nl/onderwerpen/themas/psychosociale-arbeidsbelasting#:~:text=Als%20er%20is%20van%20ongewenste%20omgangsvormen%20of%20hoge%20werkdruk,dit%20psychosociale%20arbeidsbelasting%20(PSA))

<sup>16</sup> Zie ook het hoofdstuk Vitaliteit: <https://www.stl.nl/werkgevers/trends-en-marktontwikkelingen/ontwikkelingen-transport-en-logistiek/>

<sup>17</sup> In de inzetbaarheidscheck wordt aan werknemers het volgende gevraagd: Heeft u zo veel last van stress dat u dat als hinderlijk ervaart?

<sup>18</sup> Sinds 2017 zijn de vragen over ongewenste omgangsvormen gewijzigd. De weergegeven gegevens zijn vanaf 2017.

Figuur 10 Ervaren werktempo volgens werknemers

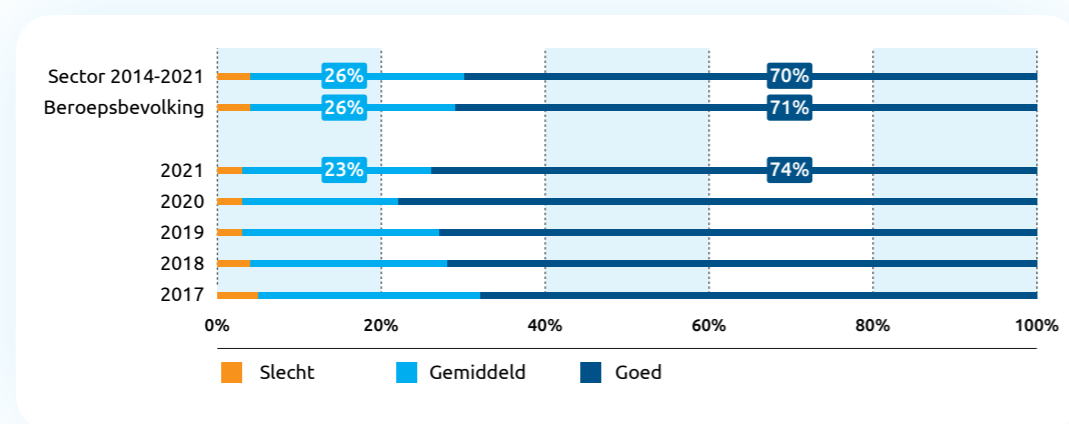


Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 - 2021

### 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 in de afgelopen jaren zeventig procent van de werknemers in de sector een goede werk-privé balans<sup>19</sup>. Dit is vergelijkbaar met de gehele beroepsbevolking. De afgelopen jaren nam het aandeel dat een goede werk-privé balans ervaarde toe van 68 procent in 2017 tot 78 procent in 2020 (figuur 11). In 2021 daalde dat aandeel naar 74 procent. 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 11 Werk-privé balans. Naar sector en beroepsbevolking en naar jaar



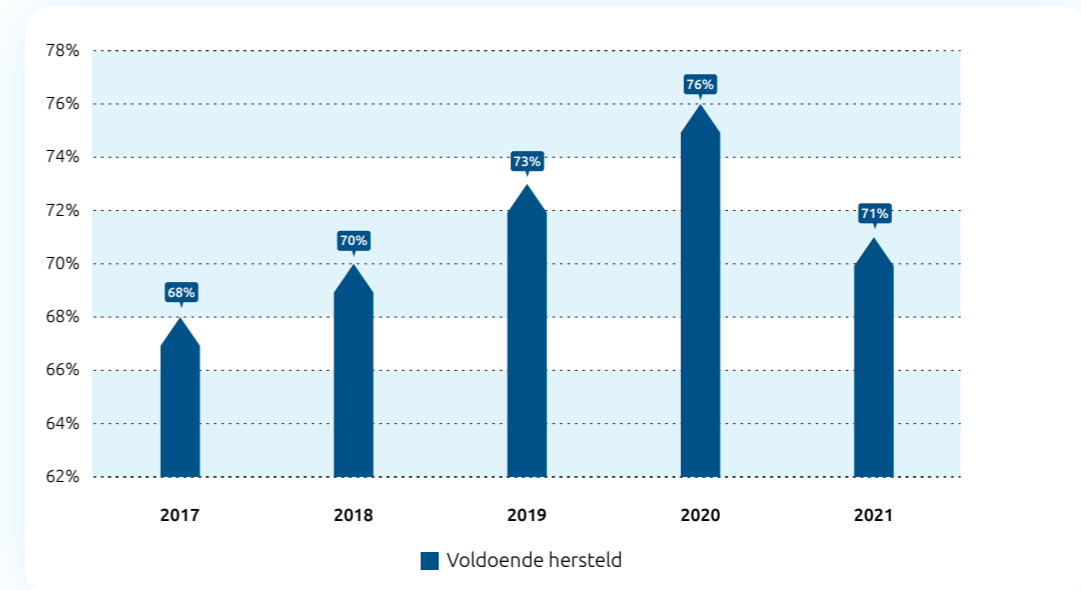
Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 - 2021

<sup>19</sup> Werk-privé balans is met meerdere vragen uitgevraagd. De antwoorden op de afzonderlijke vragen zijn samengenomen.

### 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'<sup>20</sup>. Zeventig procent van de werknemers in de sector geeft in de afgelopen jaren aan dat hij voldoende kan herstellen<sup>21</sup> na een werkdag; veertien procent herstelt onvoldoende. In de gehele beroepsbevolking is dit vergelijkbaar. Naar geslacht, leeftijd en functie zijn er geen grote verschillen. De afgelopen jaren is het aandeel dat voldoende kan herstellen toegenomen van 68 procent in 2017 naar 76 procent in 2020 (figuur 12). In 2021 daalde het aandeel naar 71 procent.

Figuur 12 Aandeel voldoende hersteld na een werkdag



Bron: Inzetbaarheidscheck STL, 2014 - 2021

### Ongeveer vijftig procent ervaart regelmatig regelmogelijkheden

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

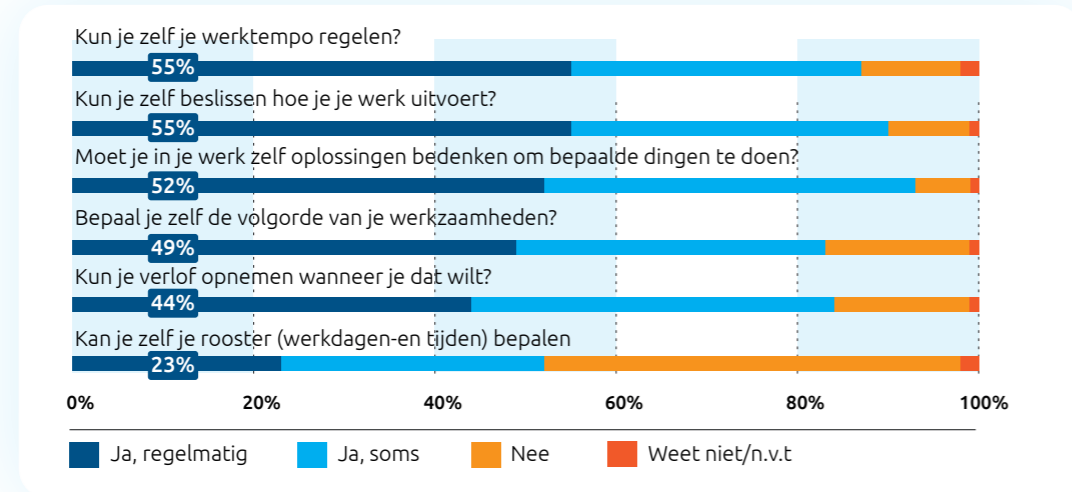
Ongeveer de helft van de werknemers in de sector geeft aan dat ze verschillende aspecten van hun werk regelmatig zelf kunnen bepalen (figuur 13). Dit aandeel is lager dan landelijk. Landelijk variëren de percentages van 53 procent (verlof opnemen) tot 67 procent (zelf oplossingen bedenken)<sup>22</sup>. 55 procent van de werknemers kan zelf zijn werktempo regelen en beslissen hoe ze het werk uitvoeren. Bijna een kwart van de werknemers in de sector kan zelf hun rooster (werkdagen- en tijden) bepalen.

<sup>20</sup> RIVM (2012). Het belang van een goed herstel.

<sup>21</sup> Mate van herstel is met meerdere vragen uitgevraagd. De antwoorden op de afzonderlijke vragen zijn samengenomen.

<sup>22</sup> TNO & CBS (2022). Nationale Enquête Arbeidsomstandigheden (NEA) 2021. Alleen de laatste stelling is landelijk anders gevraagd: Kunt u zelf bepalen op welke tijden u werkt. Hierop antwoordt 28% ja, regelmatig.

Figuur 13 Mate van autonomie, werknemers



Bron: Werknemersenquête STL, 2022

Chauffeurs ervaren minder regelmogelijkheden dan werknemers met een andere functie. Werknemers met een vast dienstverband voor onbepaalde tijd ervaren meer mogelijkheden dan werknemers met een tijdelijk of flexibel dienstverband, behalve als het gaat over het nemen van verlof en het bepalen van je rooster.

## Wat kunnen we voor je doen?

Bel of mail ons, we spreken je graag!