



# ARBEIDSMARKTRAPPORTAGE BEROEPSGOEDERENVERVOER OVER DE WEG EN LOGISTIEK

**Instroom en inzetbaarheid**

**STL WERKT. VOOR JOU!**

Instroom en duurzame inzetbaarheid



**Sectorinstituut**  
Transport en Logistiek



## Ontwikkeling arbeidsmarkt sector

**De Nederlandse economie is sterk hersteld van de coronacrisis (zie box 1). In 2021 en in de eerste helft van 2022 groeit de economie. De sector profiteert van het herstel en groeit ook. De omzet, het aantal werkgevers en chauffeurs nemen toe. Wel is de arbeidsmarkt zeer krap: voor chauffeurs, planners en logistiek medewerkers zijn veel openstaande vacatures. Veel ondernemers in de sector transport en logistiek hebben last van een tekort aan personeel.**

Vanwege de oorlog in Oekraïne en de hoge inflatie zijn de vooruitzichten voor de economie verslechterd. Het sentiment onder ondernemers in de sector slaat in het tweede kwartaal ook om naar negatief: meer ondernemers verwachten een verslechtering van het economisch klimaat. De arbeidsmarkt in de sector blijft naar verwachting wel krap, ondanks de onzekere vooruitzichten. De vraag naar arbeid ligt hoger dan het aanbod van personeel. Vanwege demografische ontwikkelingen neemt de instroom vanuit het onderwijs af. Tevens heeft Nederland te maken met toenemende vergrijzing en dus verhoogde uitstroom naar pensioen.

### Omzetgroei in sector

De omzet in het goederenwegvervoer<sup>2</sup> groeit in het tweede kwartaal van 2022 met bijna 16 procent ten opzichte van een jaar eerder. In 2021 was er ook al sprake van omzetgroei. In 2020 had de branche last van coronamaatregelen en was er daarom sprake van omzetverlies. Een aantal deelmarkten of typen vervoer werd wel minder geraakt door de crisis dan andere<sup>3</sup>. In 2021 was er sprake van herstel en groeide de omzet met 11,5 procent t.o.v. 2020. Vanaf het tweede kwartaal lag de omzet zelfs boven het niveau van voor de coronamaatregelen. De sector profiteerde toen sterk van het herstel van de economie en internationale handel<sup>4</sup>. Vanwege de economische onzekerheid vanaf begin 2022 zal de vervoersvraag in 2022 en 2023 naar verwachting teruglopen<sup>5</sup>.

<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.

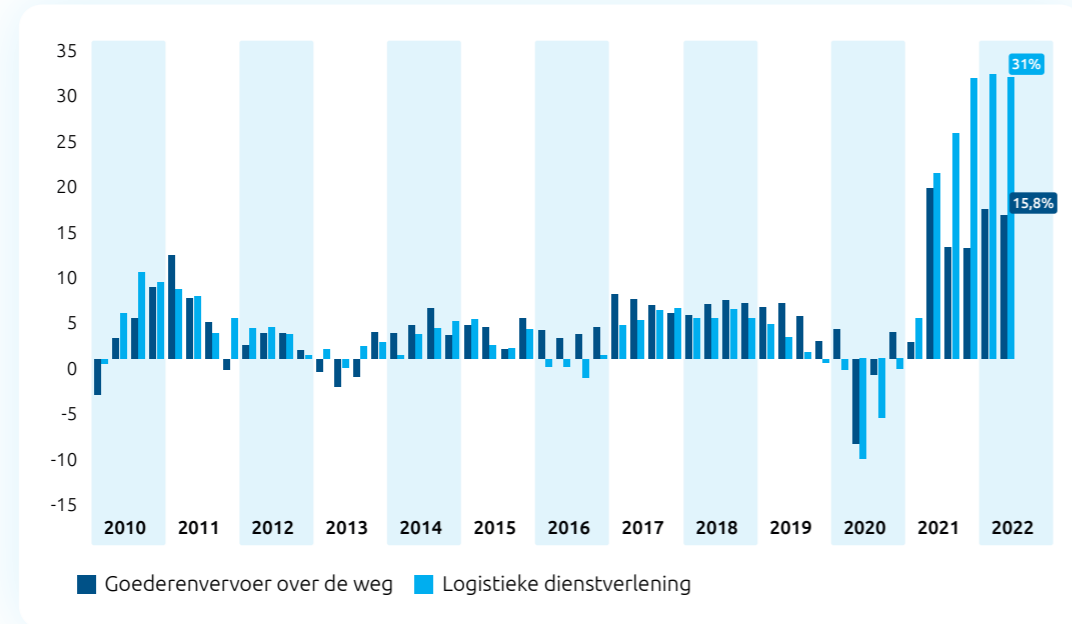
<sup>2</sup> Statistieken van omzetontwikkeling van CBS zijn gebaseerd op BTW opgaven van bedrijven.

<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

<sup>5</sup> ING (2022). Wegtransport mindert vaart, krapte blijft.

Figuur 1 Omzetontwikkeling transport en logistiek



Bron: CBS, 2022

## Verwachtingen over economisch klimaat negatief

CBS rapporteert elk kwartaal over de verwachtingen van ondernemers<sup>6</sup>. Vanaf het tweede kwartaal 2022 slaat de stemming om van positief naar negatief: meer ondernemers verwachten de komende 3 maanden een verslechtering.

Over hun personeelsbestand zijn transportondernemers op dat moment per saldo positief gestemd, maar begin derde kwartaal wel minder positief dan in voorgaande kwartalen<sup>7</sup>.

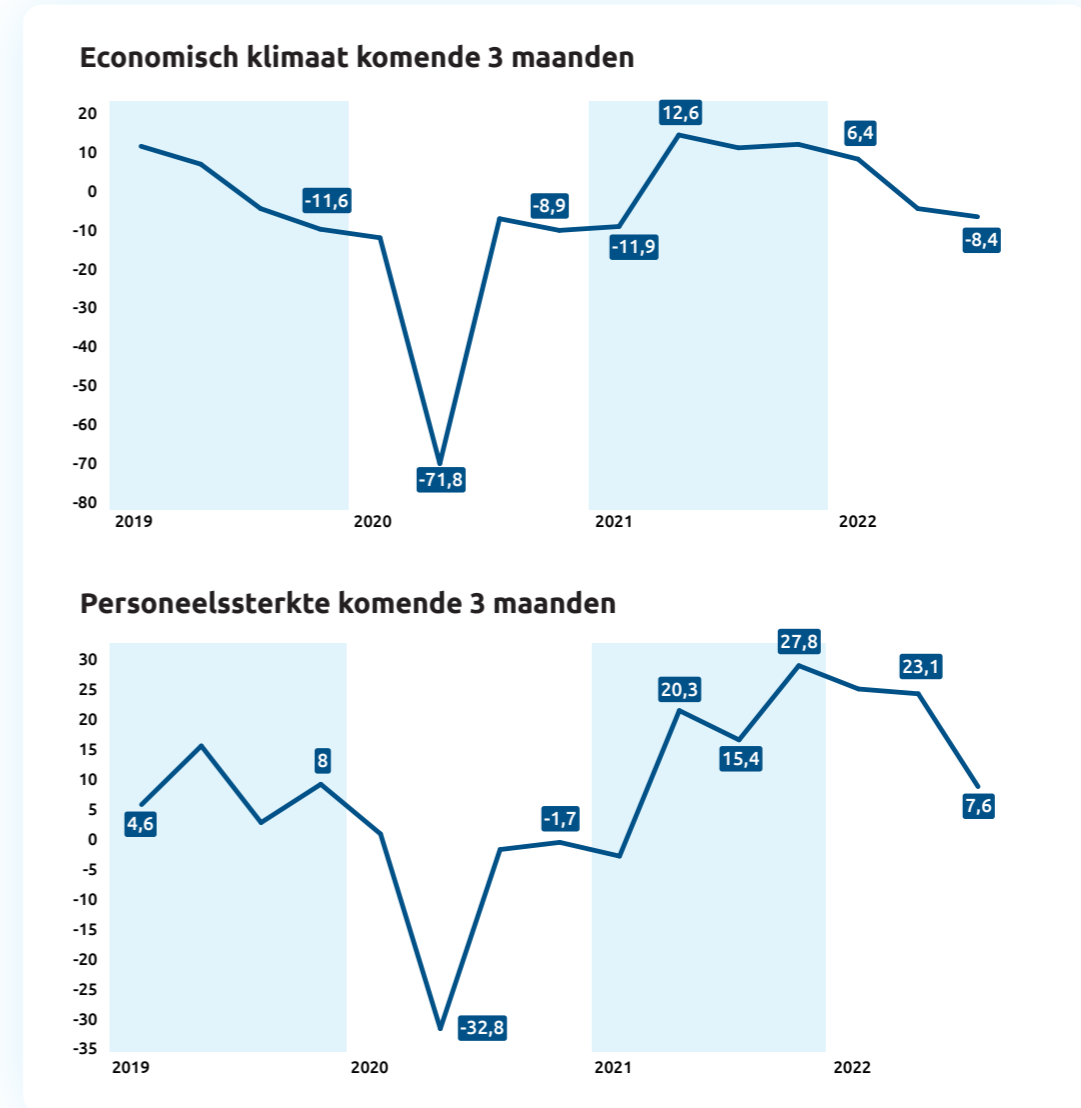
Binnen alle bedrijfstakken, behalve de cultuursector, waren ondernemers aan het begin van het derde kwartaal overwegend pessimistisch over het verwachte economisch klimaat in de komende drie maanden (CBS, 2022). 19% van ondernemers verwacht een verslechtering en 7% een verbetering (zie ook box 1)<sup>8</sup>.

<sup>6</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 zal blijven. Van deze verwachtingen worden gemiddelden berekend (saldo van het aantal positieve en negatieve antwoorden).

<sup>7</sup> Berekening per saldo: 17,6 procent van transportondernemers verwacht de komende 3 maanden een toename van hun personeelsbestand en 10 procent een afname; per saldo verwacht 7,6 procent een toename.

<sup>8</sup> CBS (2022). Ondernemersvertrouwen daalt in derde kwartaal.

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



Bron: CBS, 2022

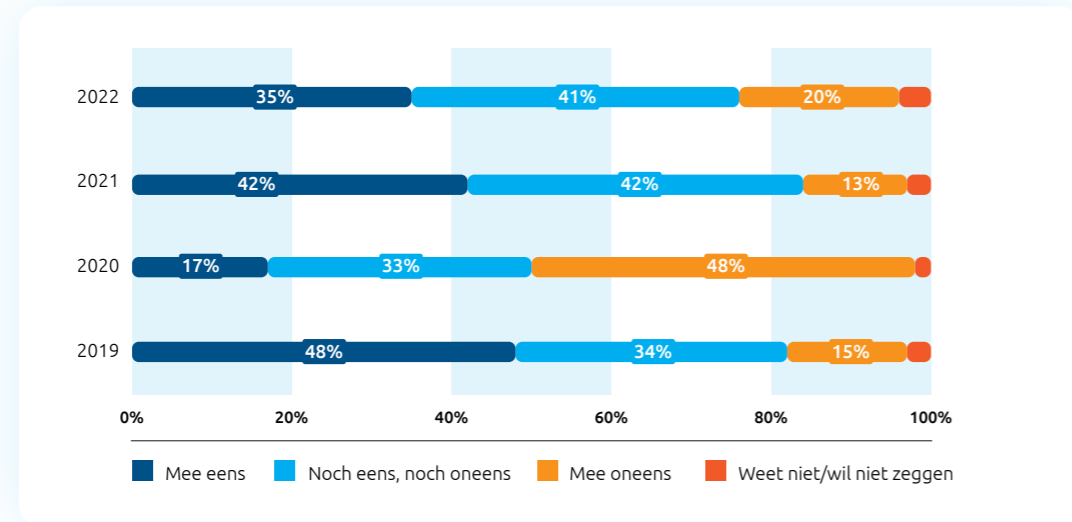
## Verwachtingen werkgevers over eigen bedrijf

Aan werkgevers in de sector transport en logistiek is afgelopen voorjaar gevraagd of 2022 voor hun bedrijf een beter jaar wordt dan 2021 (Figuur 3).

Het aandeel werkgevers dat verwacht dat hun bedrijf het in 2022 beter zal doen is lager dan in 2021 (35 procent in voorjaar 2022 tegen 42 procent in voorjaar 2021). 20 procent is het oneens met de stelling (tegen 13 procent in 2021). In 2020, kort na uitbraak van de coronacrisis<sup>9</sup>, piekte het aandeel werkgevers dat het oneens was met stelling (48 procent in voorjaar 2020).

<sup>9</sup> Dataverzameling bedrijfsenquête 2020 (vanaf medio mrt t/m medio mei) viel samen met uitbraak van corona en de start van de contactmaatregelen.

**Figuur 3** Stelling: 2022 zal voor mijn bedrijf een beter jaar worden dan 2021



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022

Werkgevers in de deelmarkten koel- en vriestransport, koeriers en expres en afvalstoffen-transport zijn het meest optimistisch in hun verwachtingen: vier op de tien denkt dat 2022 een beter jaar voor hun bedrijf wordt dan 2021. Bedrijven in veevervoer en agrarisch vervoer zijn het minst positief <sup>10</sup>.

## Behoud van huidige omzet, werk en klanten en vinden van personeel

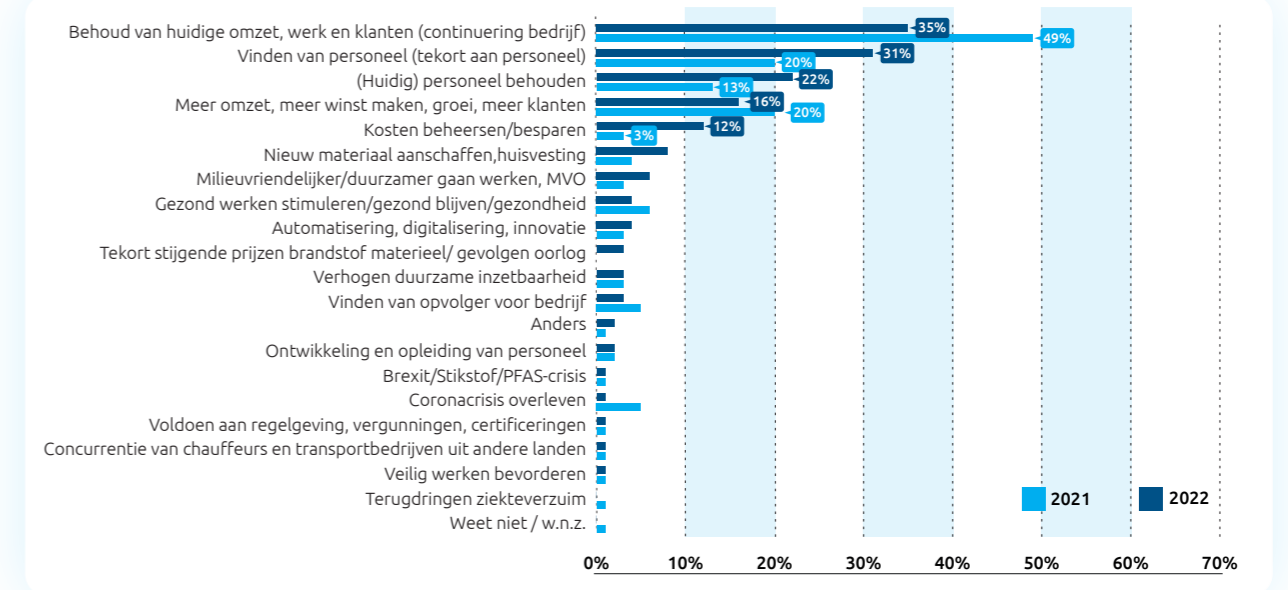
Werkgevers vinden de belangrijkste thema's voor de komende twee jaar: het behoud van de huidige omzet, werk en klanten en het vinden van personeel (respectievelijk 35 procent en 31 procent van de werkgevers noemen dit). Het behoud van personeel wordt door ruim twee op de tien werkgevers genoemd. Het vinden van personeel, behoud van personeel en beheersen van kosten worden in 2022 vaker genoemd dan in 2021. Het behoud van huidige omzet, werk en klanten wordt minder vaak genoemd.

### Thema's rond duurzame inzetbaarheid die worden genoemd zijn

- \*behoud huidig personeel (genoemd door 22 procent)
- \*gezond werken stimuleren (4 procent)
- \*ontwikkeling en opleiding van personeel (3 procent)

<sup>10</sup> Figuur Verwachtingen werkgevers eigen bedrijf naar deelmarkt. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktportage 2022.

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



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022

## Faillissementen nog op een laag niveau

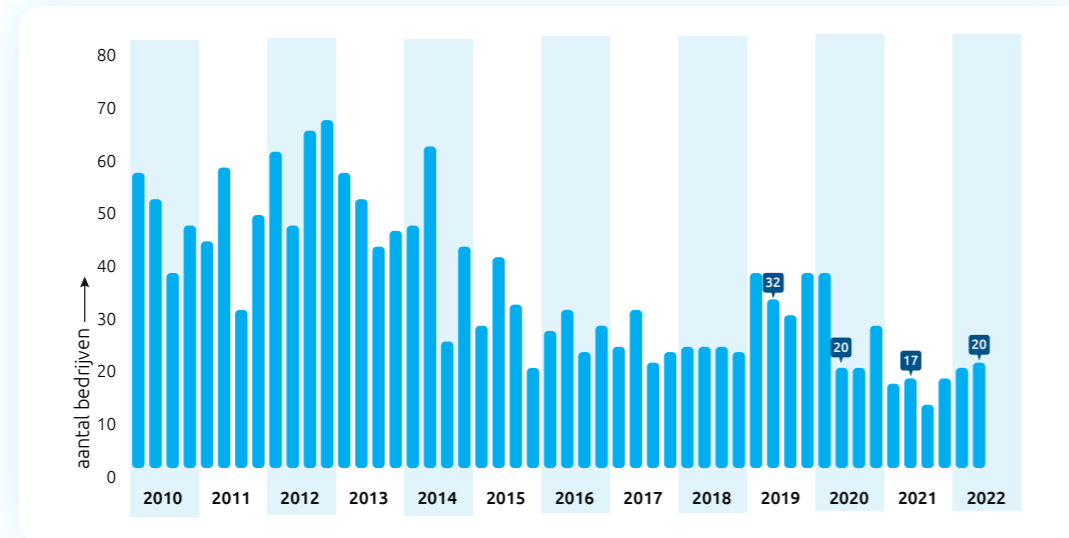
In het tweede kwartaal van 2022 gingen 20 bedrijven in de sector failliet, iets meer dan vorig jaar (17 in hetzelfde kwartaal een jaar eerder). In heel 2021 gingen minder bedrijven failliet dan in 2020 (62 bedrijven tegen 104).

Landelijk lag het aantal faillissementen in 2021 op het laagste aantal in 31 jaar (er gingen in NL 1.536 bedrijven failliet)<sup>11</sup>. Dat in coronatijd minder bedrijven failliet werden verklaard, is volgens CBS niet los te zien van de noodsteun van de overheid<sup>12</sup>. In 2022 blijft het aantal faillissementen (historisch) laag. In april 2022 bereikte het aantal faillissementen zelfs het laagste niveau sinds het begin van de tijdreeks in januari 1981<sup>13</sup>.

Het coronasteunpakket stopte per tweede kwartaal 2022. In maart zijn de steunmaatregelen voor bedrijven stopgezet. ABN AMRO verwacht dat met het stopzetten van de steun, en het aanstaande begin van het terugbetalen van de uitgestelde belasting, de bodem van het aantal faillissementen is bereikt<sup>14</sup>. De Kamer van Koophandel (KvK) en Atradius verwachten nu een toename van het aantal faillissementen<sup>15</sup>. Met name bedrijven in sectoren waarin tijdens de lockdowns veel gebruik is gemaakt van uitstel van belastingbetaling (coronasteunmaatregel) zijn kwetsbaar<sup>16</sup>. In september telt KvK ook een toename van het aantal faillissementen ten opzichte van de voorgaande maanden<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> CBS (2022). Historisch laag aantal faillissementen in 2021.  
<sup>12</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).  
<sup>13</sup> Rijksoverheid (2022). Corona-steunpakket voor banen en economie stopt per tweede kwartaal 2022  
<sup>14</sup> ABN AMRO (2022). Problemen stapelen zich op voor bedrijfsleven.  
<sup>15</sup> KvK (2022). Hoogste aantal faillissementen sinds oktober 2020: veel starters beveiliging, afname callcenters.  
<sup>16</sup> ABN AMRO (2021). Belastingsschuld per branche. In sectoren als horeca, (auto)industrie en retail is tijdens de lockdowns veel belastingsschuld opgebouwd. Deze schulden bij de belastingdienst moeten in 60 maanden worden terugbetaald (en gaan dan van de maandelijkse bedrijfswinsten af). Bijvoorbeeld elektronicawinkels: ruim 20 procent van deze bedrijven heeft een openstaande belastingsschuld 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>17</sup> NOS (2022). Honderdduizenden ondernemers in problemen, KvK verwacht toename faillissementen; Atradius (2022). Sterke stijging Nederlandse faillissementen verwacht.

Figuur 5 aantal faillissementen in de sector



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2022, bewerking STL

### Box 1. Nederlandse economie groeit maar vooruitzichten onzeker

In 2020, kort na uitbraak van het coronavirus, was er sprake van de sterkste teruggang van het bbp ooit door het CBS gemeten<sup>18</sup>. Vanwege de uitbraak van het virus en de ingestelde lockdown daalde de consumptie door huishoudens sterk. Ook de investeringen en de import en export namen flink af<sup>19</sup>. De sectoren horeca (hotels), vervoer (luchtvaart) en zakelijke dienstverlening (uitzend- en reisbranche en evenementen) werden zwaar getroffen.

Begin 2021 was nog sprake van krimp. In het eerste kwartaal kromp de economie met -2,2 procent ten opzichte van hetzelfde kwartaal een jaar eerder. Er golden toen nog deels coronamaatregelen (gedeeltelijke lockdown). In het eerste kwartaal 2022 was er sprake van groei. Ook in het tweede kwartaal van 2022 groeit de economie (het bbp<sup>20</sup>) met 5,1 procent ten opzichte van een jaar eerder. Met name het handelssaldo (de waarde van de uitvoer van goederen en diensten min de invoer), de investeringen en de consumptie door huishoudens waren hoger dan in het tweede kwartaal van 2021. De overheidsconsumptie was licht negatief<sup>21</sup>. In het tweede kwartaal waren er geen coronamaatregelen meer.

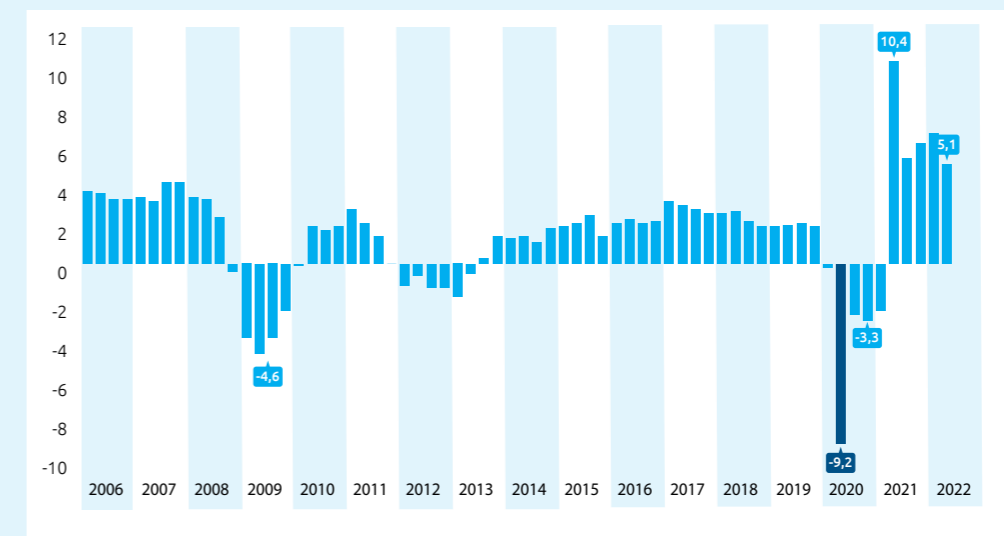
Het CPB concludeert nu dat de Nederlandse economie goed door de coronacrisis is heen gekomen<sup>22</sup>. Nederland kende ook een kleinere krimp en een sterker herstel dan andere Europese landen volgens ABN AMRO. Genoemd worden de sterke digitale infrastructuur

<sup>18</sup> Ter vergelijking, in het tweede kwartaal van 2009 tijdens de kredietcrisis, kromp het bbp met 4,6 procent. 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 (CBS, 2021). Economie groeit met 3,8 procent in tweede kwartaal 2021.  
<sup>19</sup> In vervoermiddelen, woningen, bedrijfsgebouwen en machines werd veel minder geïnvesteerd.  
<sup>20</sup> Het bruto nationaal product (bbp) is een maat voor het meten van de omvang van de economie (CBS, 2021).  
<sup>21</sup> CBS (2022). Economie groeit in 2e kwartaal 2022 met 2,6 procent. CBS (2021). Economie groeit met 3,8 procent in tweede kwartaal 2021.  
<sup>22</sup> CPB (2022). Concept-Macro-Economische Verkenning 2023.

en de uitgebreide steunmaatregelen van de Overheid waardoor faillissementen en werkloosheid beperkt zijn gebleven<sup>23 24 25</sup>.

Ondanks het herstel en de economische groei zijn de vooruitzichten nu wel negatief of onzeker. De oorlog in Oekraïne, hoge energieprijzen en verstoringen in de productieprocessen door de coronacrisis, zorgen voor een hoge inflatie. In september liep deze op naar recordhoogte: goederen en -diensten waren 14,5 procent duurder dan een jaar eerder<sup>26</sup>. Door de hoge inflatie zullen de consumptie door huishoudens en investeringen door bedrijven naar verwachting terug gaan lopen<sup>27 28</sup>. Voor 2023 wordt daarom een terugval van de economische groei of in sommige scenario's zelfs een recessie<sup>29 30</sup> verwacht. De economische verwachtingen gaan wel gepaard met veel onzekerheid: het is nog niet duidelijk hoe de oorlog verder zal verlopen en of de inflatie succesvol valt te bestrijden. Ook is er nog altijd het risico op een nieuwe uitbraak van het coronavirus.

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



Bron: CBS, 2022

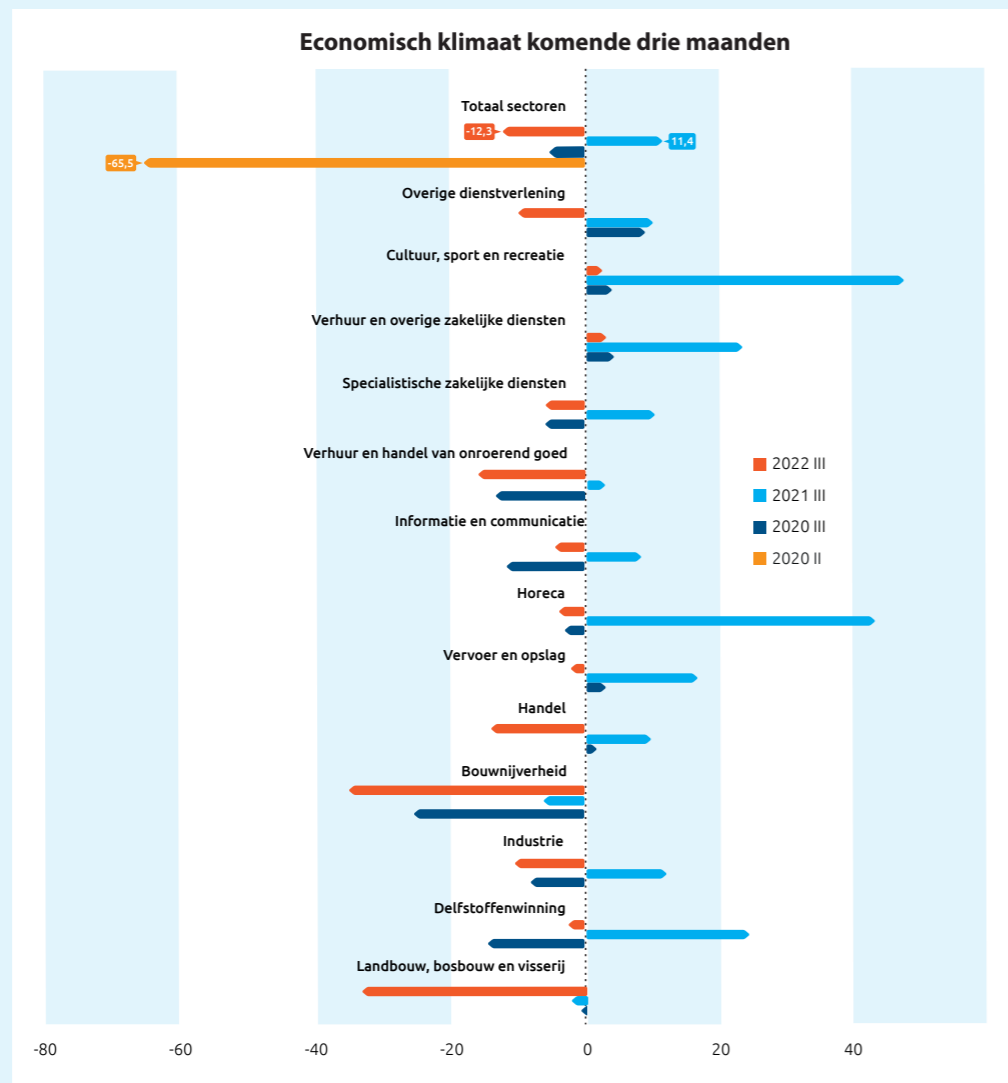
### Ondernemers in arbeidsmarktsectoren weer negatief

Figuur 7 geeft de verwachtingen van ondernemers in de diverse sectoren weer over het economisch klimaat. Binnen alle bedrijfstakken, behalve in de cultuursector, zijn ondernemers aan het begin van het derde kwartaal per saldo negatief over het verwachte economisch klimaat (CBS, 2022). 19% van ondernemers verwacht een verslechtering en 7% een verbetering (per saldo -12 procent). De bouwnijverheid is het meest pessimistisch<sup>31</sup>.

<sup>23</sup> Cuevas (2021). Nederlandse economie komt sterk uit de coronacrisis, wat meer ruimte biedt voor klimaatbeleid. ESB september.  
<sup>24</sup> De economische crisis is ook niet overgeslagen naar de financiële sector (door goede buffers van banken).  
<sup>25</sup> Een analyse van groei- en krimpssectoren 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. R. Diris, L. van Doorn en O. van Vliet (2021). Weinig mobiliteit tussen krimp- en groeisectoren tijdens coronacrisis. ESB  
<sup>26</sup> CBS (2022). Inflatie stijgt naar 14,5 procent in september.  
<sup>27</sup> CPB (2022). Concept-Macro-Economische Verkenning 2023. Inflatie raakt steeds meer mensen, economische groei valt terug.  
<sup>28</sup> Het snelle herstel van de Nederlandse economie ging in 2021 gepaard met diverse 'groei pijnen', o.a. 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. ABN AMRO (2021). Groei pijnen en onzekerheid rondom klimaatbeleid kunnen groei maken of breken.  
<sup>29</sup> (Technische) recessie: enkele kwartalen van negatieve economische groei (CPB, 2022)  
<sup>30</sup> Rabobank (2022). Rabobank verwacht recessie. De Rabobank verwacht vanaf eind 2022 al een krimp door de inflatie. Door de oplopende prijzen van onder andere energie en boodschappen kunnen huishoudens minder uitgeven.  
<sup>31</sup> CBS (2022). Ondernemersvertrouwen daalt in derde kwartaal.

In het tweede kwartaal van 2020, na de start van de coronacrisis, waren de verwachtingen van ondernemers zeer negatief (per saldo -65 procent). Bijna 72 procent verwachtte toen een verslechtering van het economisch klimaat. Niet eerder sinds de start van de meting waren ondernemers zo negatief over de ontwikkelingen. In de sectoren horeca en cultuur, sport en recreatie en dienstverlening (overig en verhuur) waren de verwachtingen het negatiefst. Aan het begin van het derde kwartaal waren transportondernemers alweer een stuk minder negatief. Begin juni 2020 versoepelde de contactbeperkende maatregelen (de lockdown)<sup>32</sup>.

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



Bron: CBS, 2022

<sup>32</sup> 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. 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.

## Heel veel ondernemers kampen met een personeelstekort

Een personeelstekort is medio 2022 volgens het CBS de meest ervaren belemmering binnen de verschillende sectoren in Nederland; gemiddeld ongeveer 38 procent van de ondernemers zegt aan het begin van het derde kwartaal geconfronteerd te zijn met een tekort aan personeel<sup>33</sup>. Het tekort heeft volgens UWV steeds meer invloed op de economie en voorzieningen in Nederland; treinen die uitvallen, wachttijden op Schiphol en in de horeca. Ook is er een tekort aan docenten en verpleegkundigen in het onderwijs en in de zorg. Bedrijven zijn op het punt gekomen om noodgedwongen hun productie of dienstverlening aan te passen<sup>34</sup>.

Vergrijzing is een belangrijke oorzaak van het tekort aan personeel<sup>35 36</sup>: er gaan meer werknemers met pensioen dan er werknemers op de arbeidsmarkt worden toegevoegd. De babyboomers<sup>37</sup> gaan nu met pensioen en er zijn de afgelopen decennia minder kinderen geboren. De coronacrisis versterkte de personeelstekorten. Het ziekteverzuim en de uitval van werknemers namen toe. Het herstel van de crisis ging daarnaast gepaard met een grote inhaalvraag<sup>38</sup>. Tijdens de lockdowns lag veel stil en werd er veel gespaard. Na opheffing van de maatregelen was de vraag naar goederen en diensten te groot voor het beschikbare aanbod. De coronasteunmaatregelen zorgden daarnaast voor een zeer laag aantal faillissementen en daardoor ook voor minder aanbod van personeel volgens ABN AMRO. Door de steunmaatregelen bleven werkgevers die het tijdens de lockdowns moeilijk hadden overeind. Werknemers bij deze bedrijven behielden hun baan in plaats van dat zij opzoek hadden moeten gaan naar een nieuwe baan<sup>39</sup>.

De arbeidsmarkt zal volgens het Centraal Planbureau (CPB), De Nederlandse Bank (DNB) en Randstad naar verwachting krap blijven, ondanks de verslechterde economische vooruitzichten en minder groei van de werkgelegenheid<sup>40 41 42</sup>. Volgens UWV zal het aantal nieuwe vacatures in 2023 dalen tot net boven het niveau van 2021<sup>43</sup>.

In het goederenvervoer over de weg zegt medio 2022 ruim 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). Landelijk had 38 procent van de ondernemers op dat moment hier last van. Er is aan het einde van het tweede kwartaal sprake van een recordaantal openstaande vacatures. Bovendien zijn er flink meer openstaande vacatures dan werkzoekenden<sup>44</sup>.

<sup>33</sup> CBS (2022). Ondernemersvertrouwen hoger aan begin derde kwartaal.

<sup>34</sup> UWV (2022). In alle beroepsgroepen sprake van krapte.

<sup>35</sup> NOS (2022). 'Achilleshiel van maatschappij', zes oorzaken van personeelstekort.

<sup>36</sup> NRC (2022). Nederland loopt vast: personeelstekorten zijn een groot probleem. Wat nu?

<sup>37</sup> Na de Tweede Wereldoorlog werden veel kinderen geboren, de babyboomgeneratie. De gevolgen van deze geboortegolf waren groot: bomvolle lagere scholen in de jaren vijftig, een grote toestroom naar de arbeidsmarkt en het hoger onderwijs in de jaren zestig, grote bouwspanningen in de jaren zeventig, en een verhoogde instroom van 65-jarigen vanaf 2011. CBS (2022).

<sup>38</sup> Het snelle herstel van de Nederlandse economie ging wel gepaard met diverse 'groei pijnen'. 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. ABN AMRO (2021). Groei pijnen en onzekerheid rondom klimaatbeleid kunnen groei maken of breken.

<sup>39</sup> ABN AMRO (2022). Sectorale welzijnsmonitor. Hoe het welzijn van werknemers zich in de afgelopen jaren heeft ontwikkeld.

<sup>40</sup> CPB (2022). Inflatie raakt steeds meer mensen, economische groei valt terug. DNB (2022). Economische ontwikkelingen en vooruitzichten – juni 2022.

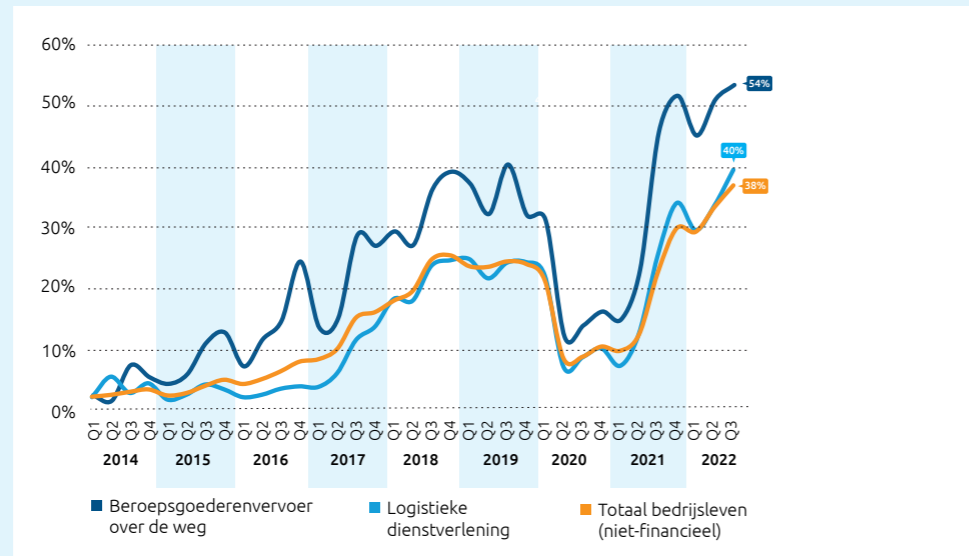
<sup>41</sup> De groei van het aantal banen neemt af, maar het aanbod van personeel loopt volgens DNB ook tegen grenzen aan. Minder mensen zullen zich aanbieden op de arbeidsmarkt door het minder gunstige economische beeld. Belangrijker nog is dat het arbeidsaanbod tegen grenzen aanloopt. Het aandeel mensen dat actief is op de arbeidsmarkt, en het aandeel met betaald werk, is (internationaal) gezien al heel hoog (in het eerste kwartaal van 2022 was 74,3% van de 15-74-jarigen actief op de arbeidsmarkt en had 71,7% betaald werk). Een analyse van CBS laat ook zien dat een belangrijke bron voor de arbeidsmarkt, de werklozen en semiwerklozen, flink kleiner is geworden. In 2013-Q2 waren er 747 duizend werklozen en 482 semiwerklozen. In 2022-Q2 zijn dit er respectievelijk 329 en 295 duizend. CBS (2022). Kleiner deel niet-werkenden op zoek naar of direct beschikbaar voor werk.

<sup>42</sup> Nu.nl (2022). Randstad verwacht komende jaren structurele krapte op arbeidsmarkt.

<sup>43</sup> UWV (2022). Arbeidsmarktprognose 2022-2023.

<sup>44</sup> In het tweede kwartaal van 2022 stonden er tegenover elke 100 werklozen 143 openstaande vacatures. In twee jaar tijd is het aantal openstaande vacatures meer dan verdubbeld. Het aantal werklozen bereikt de laagste stand in de reeks met kwartaalcijfers vanaf 2003. Spanning op de arbeidsmarkt loopt verder op. In het derde kwartaal neemt het aantal vacatures iets af. Tegenover elke 100 werklozen staan dan 121 vacatures. CBS (2022).

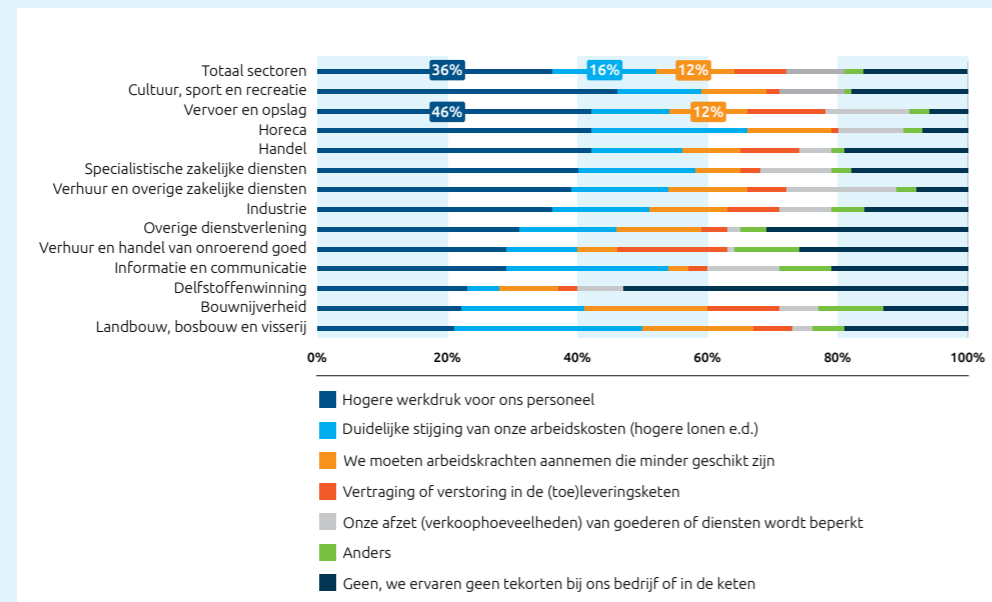
**Figuur 8** Aandeel ondernemers dat een tekort aan personeel als belemmering ervaart voor zijn bedrijfsactiviteiten



Bron: CBS, 2022

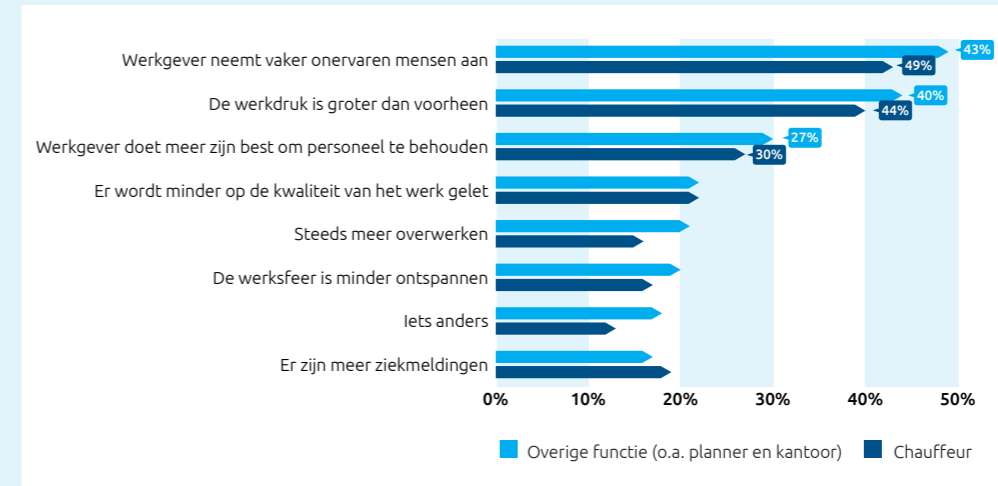
De belangrijkste ervaren gevolgen van de tekorten aan personeel zijn volgens werkgevers in de diverse sectoren: hogere werkdruk voor het personeel (36%), duidelijke stijging van de arbeidskosten (16%) en het aannemen van werknemers die minder geschikt zijn. In de sector Vervoer en opslag noemen werkgevers het vaakst een hogere werkdruk. Andere gevolgen als een beperking van de afzet van goederen of diensten en stijging van arbeidskosten worden ongeveer even vaak genoemd.

**Figuur 9** Wat is het belangrijkste gevolg dat uw bedrijf op dit moment ervaart door arbeidstekorten?



Bron: CBS, 2022

**Figuur 10** Wat merk jij van het personeelstekort in jouw werk? (Meerdere antwoorden mogelijk)



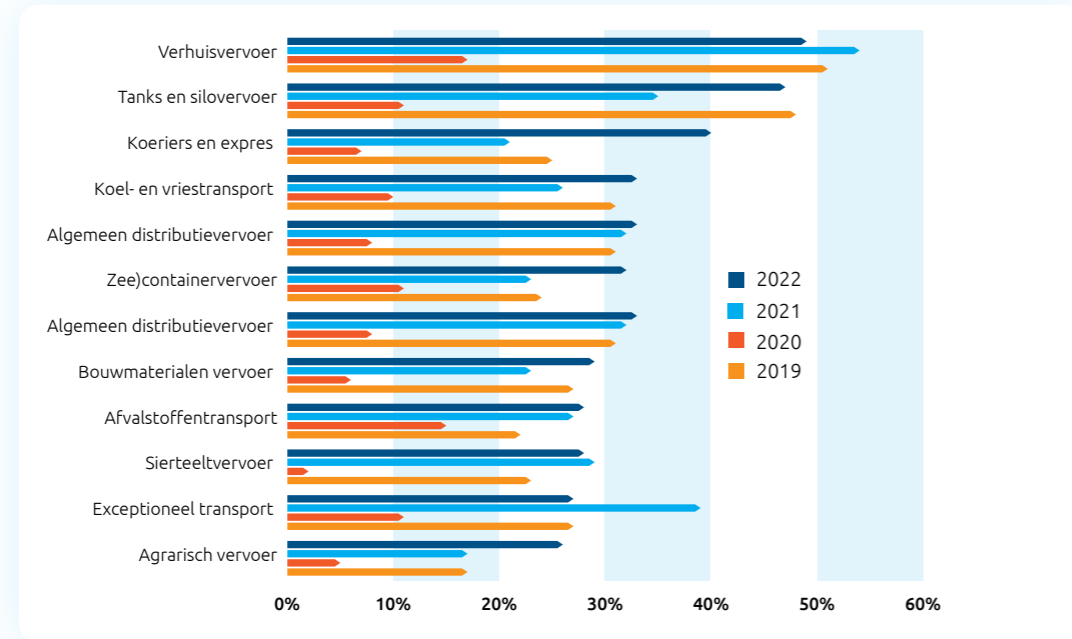
Bron: TON-lezerspanel, 2022

## Meer bedrijven hebben openstaande vacatures

In de bedrijfsenquête van STL worden werkgevers in de sector transport en logistiek jaarlijks gevraagd naar openstaande vacatures. In de meeste deelmarkten of typen vervoer loopt het aandeel bedrijven met openstaande vacatures in voorjaar 2022 op ten opzichte van vorig jaar. In tank- en silovervoer loopt het aandeel op van 35 naar 47 procent. Bedrijven met openstaande vacatures hebben gemiddeld 2 vacatures.

In 2020 kort na de uitbraak van het coronavirus en de start van de contactbeperkende maatregelen liep het aandeel werkgevers met openstaande vacatures in alle deelmarkten sterk terug.

Figuur 11 Aandeel bedrijven met openstaande vacatures naar deelmarkt of type vervoer<sup>45</sup>



Bron: Bedrijfsenquête STL

\*In de deelmarkten autotransport, kiepautobedrijven, rijdende melktransport, verticaal transport, ferry transport en veevervoer hebben te weinig werkgevers meegedaan aan deze vraag om betrouwbare uitkomsten te kunnen weergeven

## Vacatures werknemers transport en logistiek

UWV rapporteert over het aantal vacatures voor transport- en logistiekberoepen<sup>46</sup>. Er zijn medio oktober ruim 12.000 vacatures voor chauffeurs en bijna 17.000 voor logistiek medewerkers. Het aantal vacatures ligt hoger dan in oktober 2021. Het gaat hierbij om vacatures binnen en buiten de sector transport en logistiek<sup>47</sup>. De meerderheid van vrachtwagenchauffeurs werkt binnen de sector transport en logistiek, maar chauffeurs werken ook in sectoren als groothandel en industrie<sup>48</sup>.

Na start van contactbeperkende maatregelen (medio maart 2020) nam het aantal vacatures voor transport en logistiek sterk af. Vanaf zomer 2021 ligt het aantal vacatures voor chauffeurs op een hoog niveau<sup>49</sup>.

<sup>45</sup> In de figuur zijn alleen deelmarkten weergegeven waarin voldoende werkgevers hebben meegedaan aan de bedrijfsenquête 2021 van STL. Van de deelmarkten rijdende melktransport, autotransport, kiepautobedrijven, verticaal transport, ferry transport en veevervoer 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.

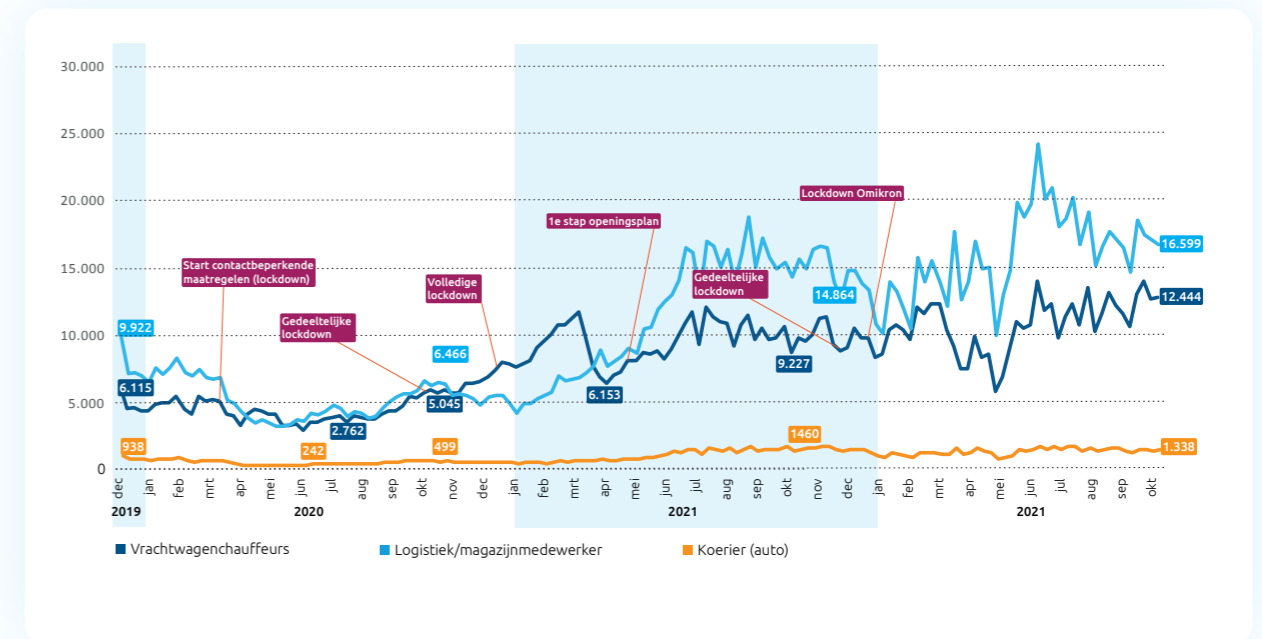
<sup>46</sup> Weergegeven zijn vacatures beschikbaar op werk.nl. Dit zijn zowel vacatures die via werkgevers bij UWV worden gemeld als vacatures van andere websites die door een vacaturespider zijn verzameld. Vacatures die intern worden opgevuld of waarvoor 'via via' (werknemers/klanten) wordt gewonnen vallen buiten de telling. Binnen de sector transport en Logistiek is bijvoorbeeld een grote informele component is, waardoor vacatures niet naar buiten komen, maar via het netwerk worden ingevuld. 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.

<sup>47</sup> Het is volgens UWV technisch niet mogelijk om alleen het aantal vacatures voor chauffeurs binnen de sector transport en logistiek weer te geven. In de vacatureteksten ontbreekt doorgaans informatie over de sector. En de data van vacatures kan niet worden verrijkt met gegevens van de sector zoals bijvoorbeeld cao-codes.

<sup>48</sup> Zie figuur Belangrijkste sector per beroepsgroep in bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarkt rapportage 2022.

<sup>49</sup> Door een technische storing missen de gegevens van de vacatures van de weken van 15 en 22 maart (UWV, 2022)

Figuur 12 Vacatures werknemers transport en logistiek



Bron: UWV, 2022, bewerking STL

De arbeidsmarkt voor vrachtwagenchauffeurs is in het tweede kwartaal van 2022 zeer krap<sup>50</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 ruim de helft van de transportondernemers last heeft van een tekort aan personeel voor zijn bedrijfsactiviteiten (zie box 1.). Ook landelijk, is er volgens UWV sprake van een zeer grote krapte: de arbeidsmarktspanning is in het tweede kwartaal zelfs niet eerder zo hoog geweest (sinds het begin van de meting)<sup>51 52</sup>. De krapte is zichtbaar in alle beroepsgroepen.

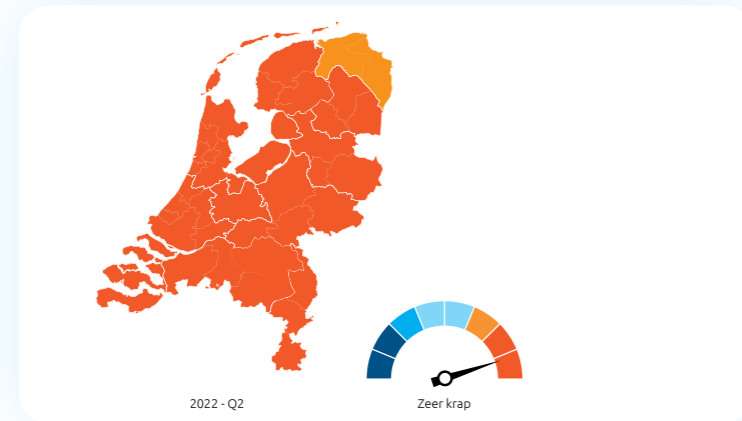
<sup>50</sup> Arbeidsmarkt krapte is de verhouding tussen de openstaande vacatures vrachtwagenchauffeurs (geregistreerd door UWV) en kortdurend WW'ers 2020-Q2. Kortdurend werkzoekend (<6 maanden) wordt gehanteerd omdat deze groep snel inzetbaar is op de arbeidsmarkt.

<sup>51</sup> UWV (2022). In alle beroepsgroepen sprake van krapte. Volgens UWV (2022) is in het tweede kwartaal van 2022 in alle beroepsgroepen sprake een tekort aan personeel (krap tot zeer krappe arbeidsmarkt). UWV berekent voor 92 verschillende beroepsgroepen de krapte op de arbeidsmarkt. De arbeidsmarkt is twee keer zo krap als een jaar eerder.

<sup>52</sup> UWV (2022). Spanningsindicator: arbeidsmarkt voor het eerst 'zeer krap'. De instroom van vluchtelingen uit Oekraïne kan personeelstekorten wel verminderen, maar voorlopig niet oplossen.



**Figuur 13** Verhouding openstaande vacatures vrachtwagenchauffeurs en direct beschikbare aanbod van chauffeurs (2022-Q2)



Bron: UWV, 2022

## Instroom in WW neemt toe, maar nog wel op laag niveau

In september 2022 is de instroom van chauffeurs in WW (Werkloosheidsuitkering<sup>53</sup>) hoger dan in dezelfde maand een jaar eerder (145 chauffeurs in september 2022 tegen 126 in september 2021). Hiermee komt een einde aan een lange, dalende trend: vanaf maart 2021 nam de instroom van chauffeurs elke maand af. De instroom van planners en logistiek medewerkers ligt in september lager dan vorig jaar.

De totale instroom in WW ligt in 2022 tot dusver wel lager dan in dezelfde periode een jaar eerder<sup>54</sup>. De instroom in WW van werknemers transport en logistiek piekte in april 2020 (kort na intreden van de coronacrisis)<sup>55</sup>.

Landelijk ligt de instroom in WW in september 2022 lager dan in het jaar ervoor<sup>56</sup>. Wel is er in september een einde gekomen aan de maandenlange daling van het aantal lopende WW-uitkeringen<sup>57</sup>. In 2021 kwam het aantal lopende WW-uitkeringen nog dicht bij het historisch minimum<sup>58</sup>. Volgens UWV hebben de steunpakketten van de Overheid (o.a. NOW-regelingen) het baanverlies (en de instroom in WW) tijdens de coronacrisis beperkt<sup>59</sup>. Ondanks dat de steunmaatregelen nu zijn gestopt blijft de werkloosheid voorsnog laag. De krappe arbeidsmarkt zorgt voor veel onvervulbare vacatures.

Het CPB en DNB verwachten ook dat de krapte komend jaar blijft en dat werkloosheid maar beperkt oploopt (zie ook box 3)<sup>60</sup>. Mochten de Oorlog in Oekraïne en inflatie toch zorgen voor een (diepere) recessie dan moeten we volgens UWV wel rekeninghouden met een omslag: de daling van het aantal WW-uitkeringen slaat dan mogelijk snel om in een stijging<sup>61</sup>.

<sup>53</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>54</sup> De totale instroom in 2022 t/m augustus: 1.293 en 1.816 transportplanners en logistiek medewerkers (tegen 1.934 vrachtwagenchauffeurs en 2.547 transportplanners en logistiek medewerkers in 2021 t/m september)

<sup>55</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>56</sup> UWV (2022). Dashboard WW-uitkeringen.

<sup>57</sup> UWV (2022). Aantal werklozen verder gestegen.

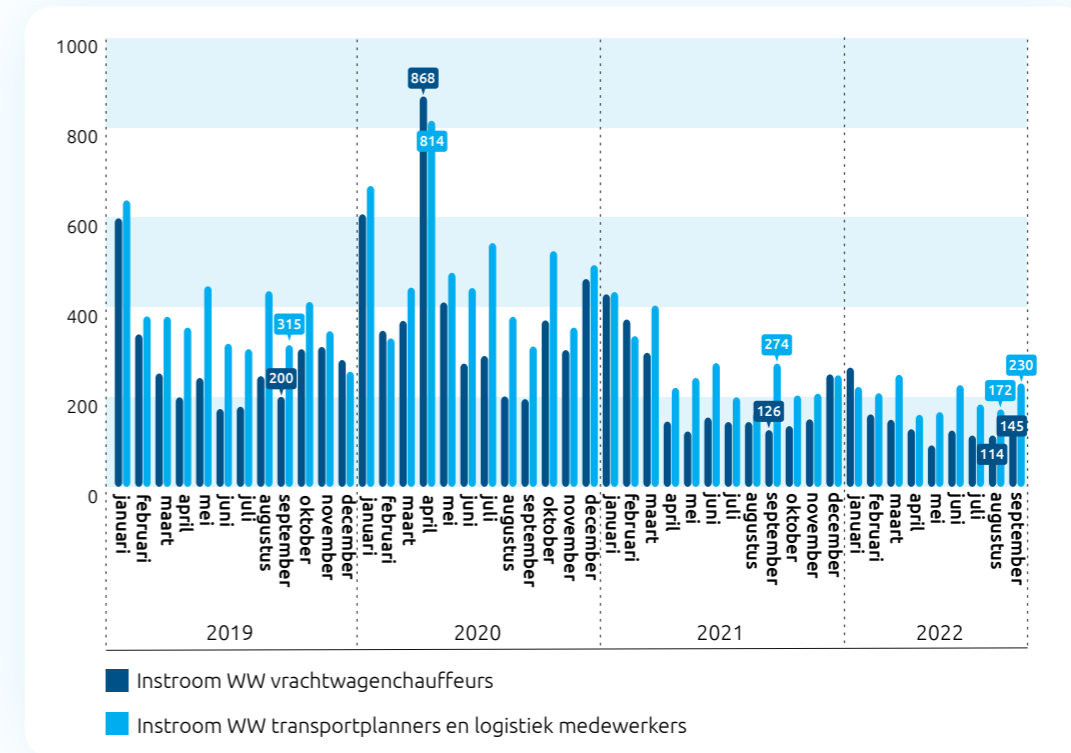
<sup>58</sup> UWV (2022). Volumeontwikkelingen voorjaar 2022.

<sup>59</sup> UWV (2022). Arbeidsmarktprognose 2022-2023. CPB (2022). Macro Economische Verkenning 2023.

<sup>60</sup> UWV (2022). Toen de kredietcrisis begon, in oktober 2008, nam het snel WW-uitkeringen snel toe (binnen een jaar plus 50 procent). Vlak voor deze crisis het aantal uitkeringen zich ook op een historisch minimum.

<sup>61</sup> Het totaal aantal bedrijven in NL nam in 2021 ook sterk toe. Dit komt in grote mate doordat er minder bedrijven werden opgeheven. Het aandeel opgeheven bedrijven op het totaal aantal bedrijven bedroeg 4,8 procent in 2021. Nooit eerder sloot een kleiner percentage van de totale bedrijfspopulatie zijn deuren. Ook het aantal opgerichte bedrijven was niet eerder zo hoog als in 2021 (232 duizend). CBS (2022). Voor het eerst meer dan 2 miljoen bedrijven.

**Figuur 14** Instroom in WW werknemers transport en logistiek



Bron: UWV, 2022, bewerking STL

## Werkgevers en werknemers in sector

### Aantal werkgevers is afgelopen jaren gegroeid

In het tweede kwartaal van 2022 zijn er 7.527 werkgevers in de sector transport en logistiek. Gemiddeld hebben werkgevers 22 werknemers. Ten opzichte van vorig jaar neemt het gemiddeld aantal werknemers af.

In de periode 2016 tot eind 2019 groeide het aantal werkgevers onafgebroken. Begin 2021 nam aantal bedrijven af, maar daarna nam het aantal weer toe. Het totaal aantal bedrijven in Nederland nam in 2021 tijdens de coronacrisis volgens CBS ook toe<sup>62</sup>.

Bedrijven in de sector zijn onder te verdelen in deelmarkten of typen vervoer<sup>63</sup>. Algemeen distributievervoer (zoals winkel- en distributiecentravervoer en groupage) vormt de grootste deelmarkt waarin bedrijven actief zijn (29 procent van de bedrijven is hierin actief). Daarna volgen de deelmarkten: bouwmaterialenvervoer (17%), (zee)containervervoer (8%) en koel- en vriestransport (7%).

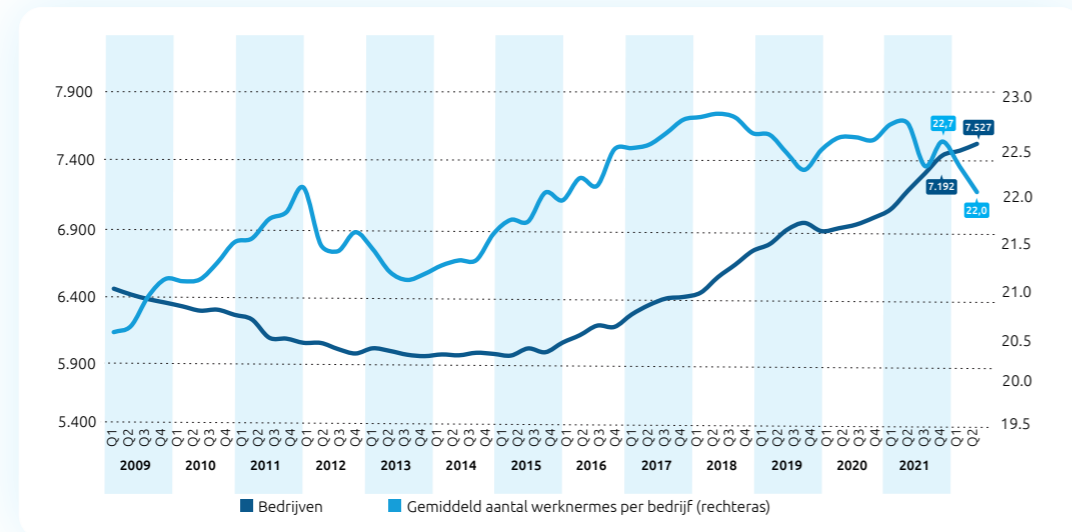
<sup>62</sup> Het totaal aantal bedrijven in NL nam in 2021 ook sterk toe. Dit komt in grote mate doordat er minder bedrijven werden opgeheven. Het aandeel opgeheven bedrijven op het totaal aantal bedrijven bedroeg 4,8 procent in 2021. Nooit eerder sloot een kleiner percentage van de totale bedrijfspopulatie zijn deuren. Ook het aantal opgerichte bedrijven was niet eerder zo hoog als in 2021 (232 duizend). CBS (2022). Voor het eerst meer dan 2 miljoen bedrijven.

<sup>63</sup> Bedrijven kunnen in meerdere deelmarkten/typen vervoer actief zijn. In de bedrijfsenquête 2022 is daarom aan werkgevers gevraagd om de belangrijkste deelmarkt te noemen. Bedrijven in sector naar deelmarkt. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktportage STL 2022.

## In sector zijn veel kleine bedrijven

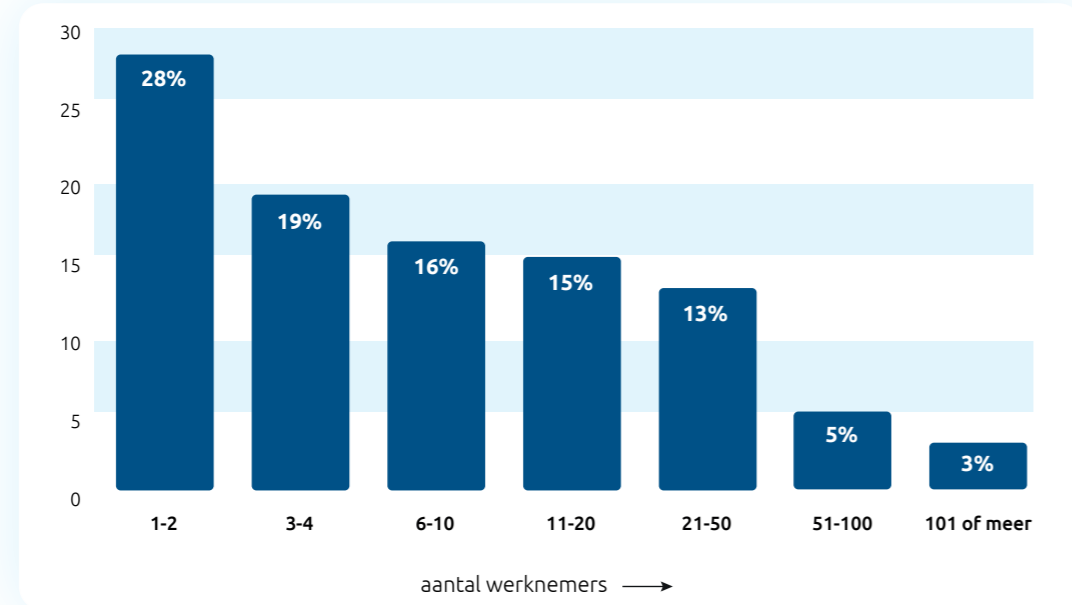
Ruim zes op de tien bedrijven (63%) bestaan uit maximaal 10 werknemers. Het aandeel kleine bedrijven in de sector neemt toe (was 60 procent in het tweede kwartaal van 2018 en 61 procent in 2019)<sup>64</sup>. De meerderheid van werknemers in de sector (60 procent, 98.762 werknemers) werkt in de grotere bedrijven (vanaf 51-100 werknemers)<sup>65</sup>.

Figuur 15 Aantal bedrijven in de sector, gemiddeld aantal werknemers (rechter as)



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2022, bewerking STL

Figuur 16 Bedrijfsomvang naar aantal werknemers



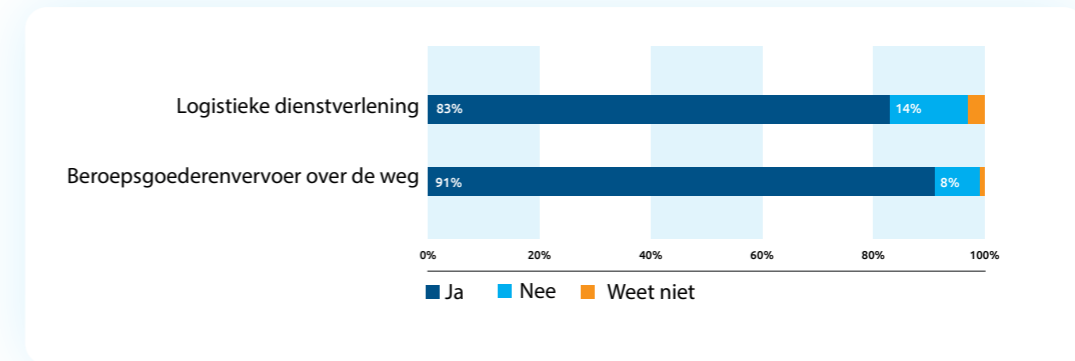
Bron: Pensioenfonds Vervoer 2022, bewerking STL

<sup>64</sup> De toename van het aandeel kleine bedrijven (max. 10 werknemers) komt vooral door groei van aandeel bedrijven met 1-2 werknemers.  
<sup>65</sup> Aantal werknemers naar categorie van bedrijfsomvang. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktreportage STL 2022.

## Veel bedrijven in de sector zijn een familiebedrijf

Negen op de tien bedrijven zijn een familiebedrijf. Deze bedrijven zijn voor 50 procent of meer in handen van één familie. Bedrijven in de logistieke dienstverlening zijn minder vaak een familiebedrijf dan beroepsgoederenvervoerders en grote bedrijven (101+ werknemers) minder vaak dan kleinere bedrijven.

Figuur 17 Familiebedrijven in sector



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022

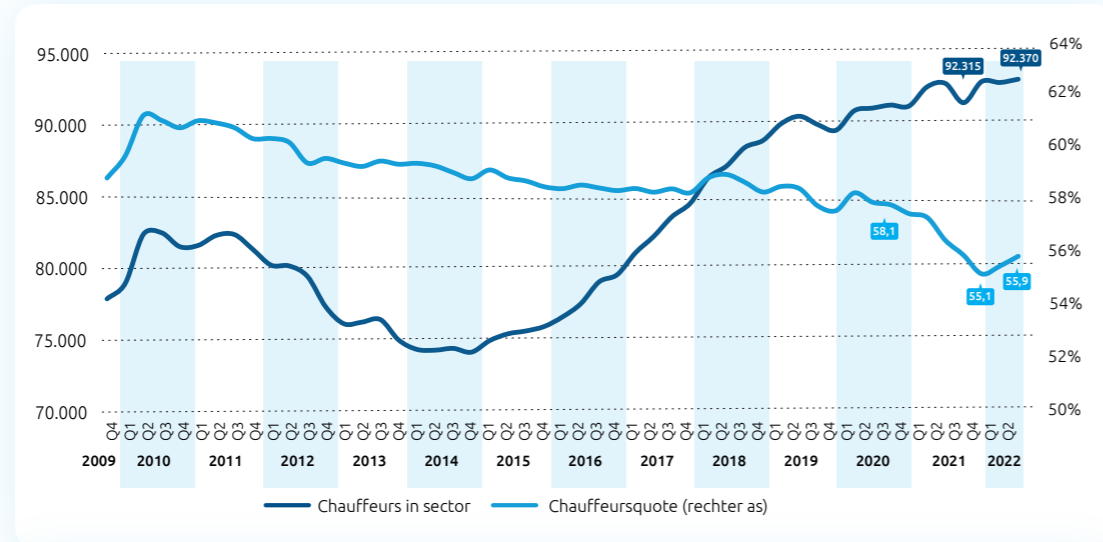
## Aantal vrachtwagenchauffeurs in sector neemt weer toe

In het tweede kwartaal van 2022 werken er ruim 92.500 vrachtwagenchauffeurs in de sector. In de periode 2015-2019 nam het aantal chauffeurs flink toe. Daarna bleef het aantal chauffeurs min of meer stabiel. In het tweede kwartaal van 2022 neemt het aandeel toe ten opzichte van vorig jaar en vorig kwartaal. Het aandeel vrachtwagenchauffeurs ten opzichte van het totaal aantal werknemers neemt dan ook weer toe (chauffeursquote)<sup>66</sup>.

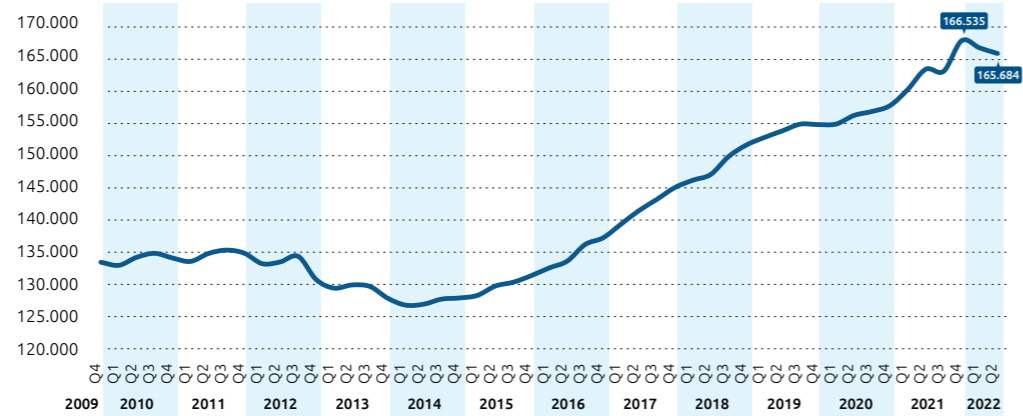
In totaal zijn er in het tweede kwartaal 166.684 werknemers. Het totaal aantal werknemers groeide, vanaf 2014 tot 2019, onafgebroken. Daarna bleef het aantal ongeveer gelijk. Vanaf medio 2020 neemt aantal werknemers weer toe. Begin 2021 stijgt het aantal werknemers grotendeels door aansluiting nieuwe werkgever bij Pensioenfonds Vervoer<sup>67</sup>. In 2022 tweede kwartaal neemt het aantal werknemers (iets) af ten opzichte van vorig kwartaal<sup>68</sup>.

<sup>66</sup> Afname van het aantal werknemers in 2021-Q2 (en ook in Q1) komt vooral door de afname van het aantal oproepkrachten t.o.v. voorgaande kwartalen. Dit heeft deels een administratieve reden (een actie om werkgevers te vragen om die oproepkrachten die feitelijk al langere tijd geen uren maken af te melden bij het pensioenfonds).  
<sup>67</sup> Begin 2021 nam het aantal werknemers sterk toe door de aansluiting van een nieuwe werkgever bij Pensioenfonds Vervoer (met c.a. 2.100 werknemers). Toename van aantal werknemers in 2021-Q4 (+ruim 4.600 werknemers t.o.v. 3e kwartaal 2021) is voor groot deel te verklaren door groei bij enkele grotere ondernemingen in de sector.  
<sup>68</sup> Afname van het aantal werknemers in 2021-Q2 (en ook in Q1) komt vooral door de afname van het aantal oproepkrachten t.o.v. voorgaande kwartalen. Dit heeft deels een administratieve reden (een actie om werkgevers te vragen om die oproepkrachten die feitelijk al langere tijd geen uren maken af te melden bij het pensioenfonds).

Figuur 18 Aantal vrachtwagenchauffeurs en totaal aantal werknemers



Aantal werknemers



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2022 bewerking STL

## Chauffeurs en logistiek medewerkers meest voorkomende functies

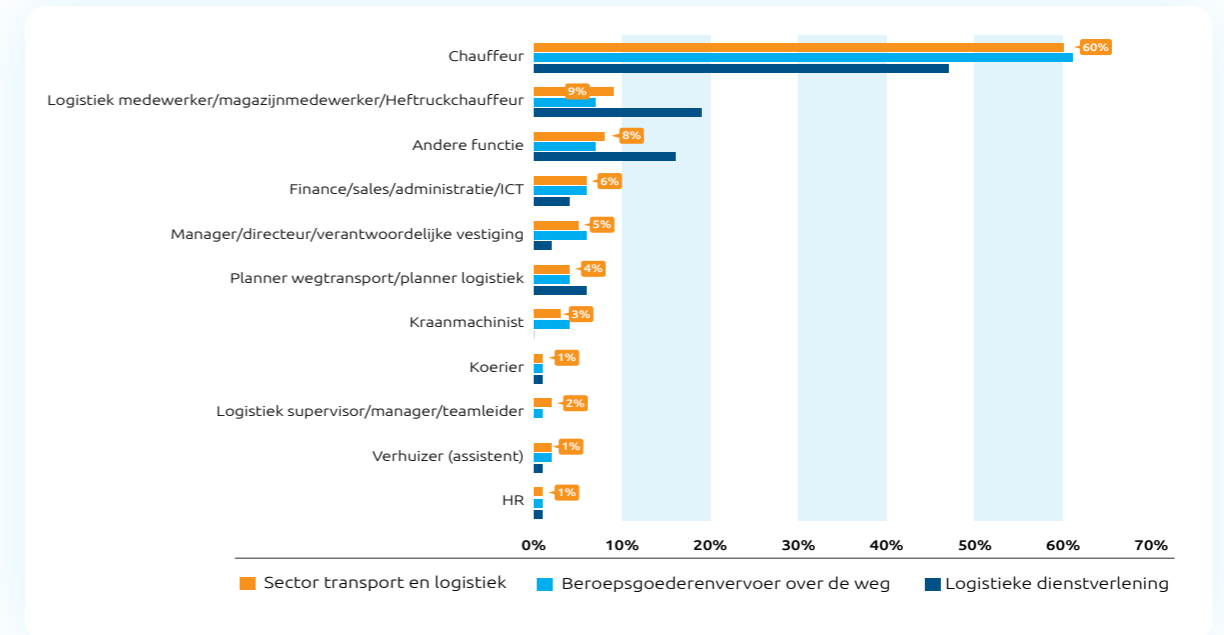
Chauffeurs vormen in de sector transport en logistiek de belangrijkste functie. Na chauffeurs volgen de functies: logistiek medewerker (9%), andere functie (8%)<sup>69</sup> en medewerker finance/sales/administratie/ICT (6%).

Chauffeurs zijn het vaakst werkzaam in de deelmarkt (of type vervoer) algemeen distributievervoer (36 procent van chauffeurs in de sector). 14 procent werkt in bouwmaterialenvervoer en 10 procent in koel- en vriestransport<sup>70</sup>.

<sup>69</sup> Andere functie: autowasser, voorman, teamleider/voorman (meewerkend voorman), allround/algemeen medewerker ('manusje van alles'/'duizendpoot'), schoonmaker, stratenmaker en medewerker overig (bijv. facilitair, betonbouw, weegbrug), werkvoorbereider, wagenparkbeheerder, grondwerker, operator, engineer, monteur)...

<sup>70</sup> Verdeling chauffeurs in sector transport en logistiek (SOOB) naar deelmarkt of type vervoer. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarkt-rapportage STL 2022

Figuur 19 Werknemers naar functie<sup>71</sup>



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022

## Vergrijzing en vergroening

Figuur 20 toont de ontwikkeling van de leeftijdsopbouw tussen 2010 en 2022. Het aandeel werknemers vanaf 55 jaar neemt toe. In 2022 valt 21 procent van de werknemers in de categorie 55-65 jaar. Dit was 16 procent in 2010. De categorie 65 jaar en ouder is sinds 2010 gestegen van 0,4 naar 4,5 procent. In alle regio's zal het aandeel werknemers van 55 jaar of ouder de komende jaren toenemen<sup>72</sup>. Het CBS ziet op de gehele Nederlandse arbeidsmarkt ook steeds meer werkzame 65-plussers<sup>73</sup>.

De afname zit niet in de jongste groep werknemers, maar in het aandeel werknemers 35-45 jaar. Dit aandeel nam af van 28 procent in 2010 naar 19 procent in 2022. In andere arbeidsmarktsectoren nam het aantal werknemers in deze leeftijdscategorie volgens het CPB ook af<sup>74</sup>. Ook het aandeel werknemers 45-55 jaar neemt af.

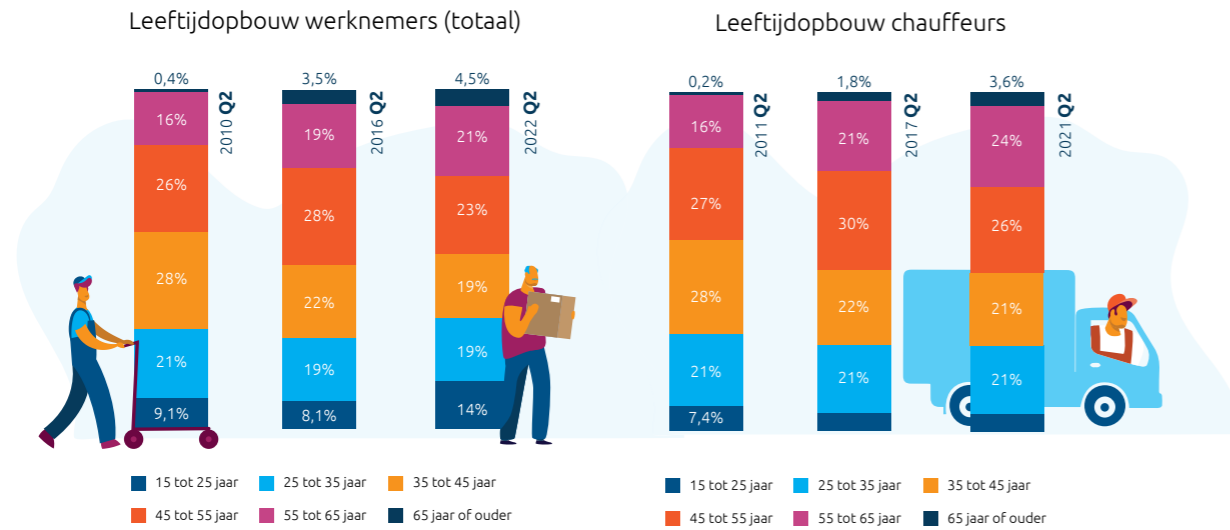
<sup>71</sup> Het aandeel koeriers in de sector ligt in werkelijkheid hoger. Werkgevers noemen de koeriers in hun bedrijf vaak gewoon chauffeurs en niet koeriers of pakketbezorgers. In deze figuur vallen koeriers dus voor een groot deel in de categorie chauffeurs.

<sup>72</sup> CBS/ABF Research (2021). Prognose leeftijdsopbouw werknemers transport en logistiek naar regio

<sup>73</sup> 4,5 procent van werknemers in sector in 2022-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: door de vergrijzing neemt het aantal 65-plussers toe. 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>74</sup> De daling van het aantal werknemers in de leeftijdscategorie 35 t/m 44 (in de jaren 2008-2018) heeft (deels) een demografische oorzaak; het dalend aantal kinderen 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 deze 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.

Figuur 20 Leeftijdopbouw werknemers in sector

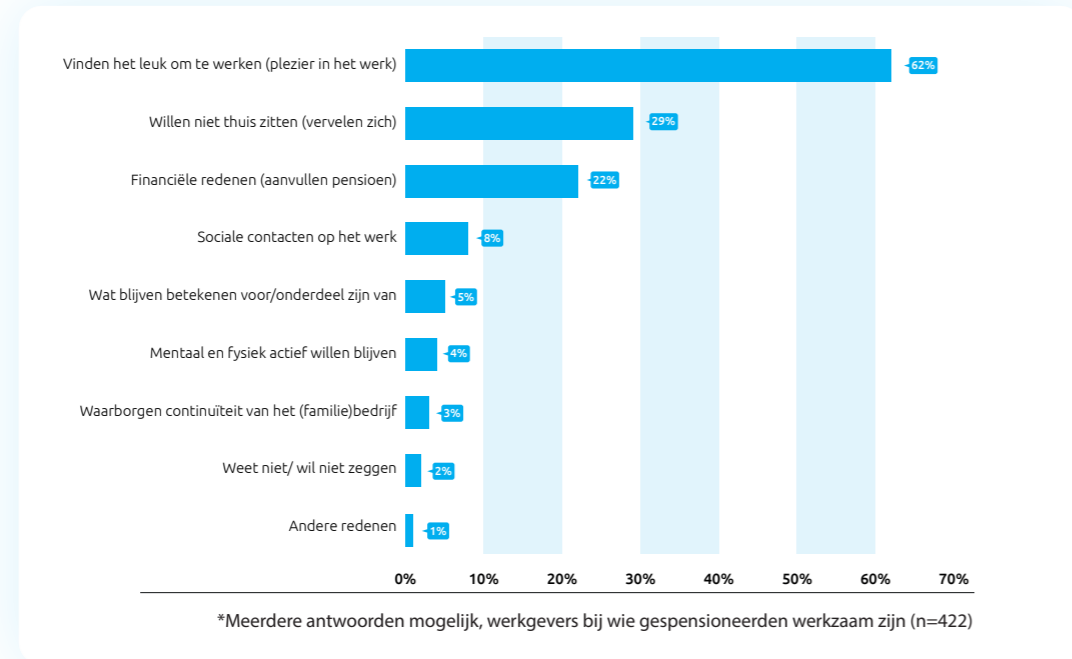


Bron: Pensioenfonds Vervoer 2022, bewerking STL

## Gepensioneerden in het bedrijf

28% van werkgevers in de sector geeft aan dat er in hun bedrijf mensen werken die al met pensioen zijn. De belangrijkste redenen om door te werken na pensionering zijn volgens werkgevers: werknemers vinden het leuk om te werken, willen niet thuis zitten en financiële redenen.

Figuur 21 Belangrijkste redenen om door te werken na pensionering (volgens werkgevers)



Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022

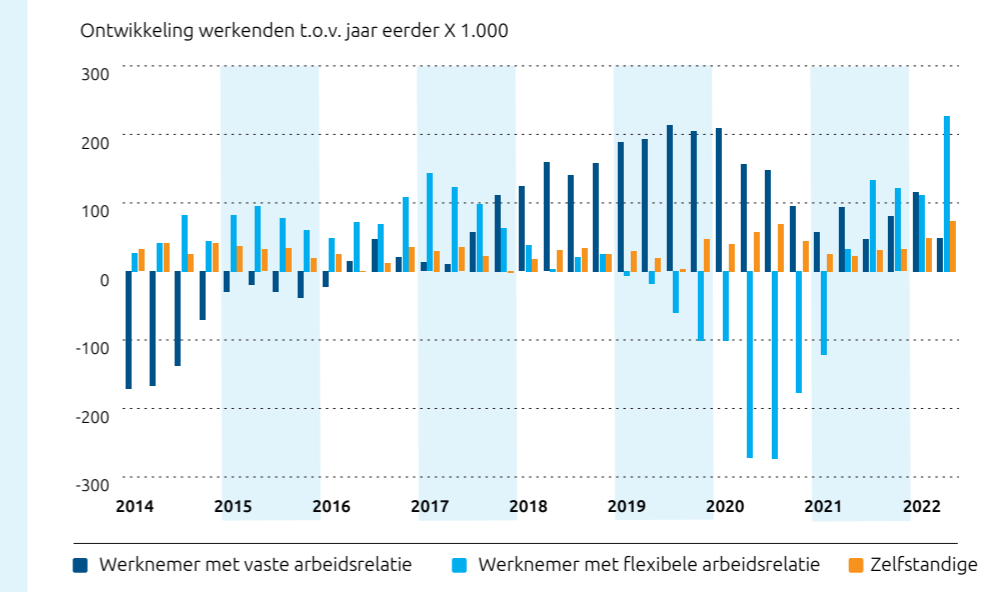
## Box 2. Flexibilisering arbeidsmarkt

In 2022 nemen alle typen arbeidsrelaties toe. Het aantal flexibele arbeidsrelaties (uitzend- en oproepkrachten en tijdelijke krachten) neemt het meest toe. CBS geeft aan dat het hierbinnen vooral gaat om een toename van flexibele contracten met meer zekerheid en stabiliteit zoals een tijdelijke aanstelling met uitzicht op een vast dienstverband of een langere looptijd. Het aandeel oproepkrachten neemt daarentegen juist af. Volgens CBS kan de krappe arbeidsmarkt momenteel meer onderhandelingsruimte bieden voor werknemers en kunnen werkgevers gunstigere contracten aanbieden<sup>75</sup>.

5,3 miljoen werknemers hebben in het tweede kwartaal een vaste arbeidsrelatie, 2,6 miljoen een flexibele arbeidsrelatie en 1,5 miljoen zijn zelfstandige.

Het aantal werknemers in Nederland met een flexibele arbeidsrelatie nam tussen 2014 en medio 2019 elk kwartaal toe<sup>76</sup>. Vanaf het derde kwartaal 2019 nam het aantal af. Er was sprake van hoogconjunctuur en arbeidsmarktkrapte waardoor werknemers volgens ABN AMRO vaker een vast contract kregen<sup>77</sup>. De coronacrisis versnelde de afname van flexibele arbeidsrelaties. In het tweede kwartaal van 2020 zijn er 276 duizend minder werknemers met een flexibel contract dan in dezelfde periode een jaar eerder. Vanaf het tweede kwartaal van 2021 nam dat aantal weer toe.

Figuur 22 Ontwikkeling aantal werkenden Nederlandse arbeidsmarkt t.o.v. jaar eerder (x1.000)



Bron: CBS, 2022

<sup>75</sup> CBS (2022). Aantal flexibele contracten met zekerheid in eerste kwartaal toegenomen. Gegevens zijn beschikbaar vanaf 2014.

<sup>76</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-grotaandeelhouder (dga), of in het bedrijf of de praktijk van een gezinslid (meewerkend gezinslid), of als overige zelfstandige (bijvoorbeeld in een zelfstandig uitgeoefend beroep).

<sup>77</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 flexibelwerkers.

Verschillende instituten (o.a. de WRR, Commissie Regulering van Werk en SER<sup>78</sup>) deden afgelopen jaren 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 voor een groot deel om flexibele banen. Nederland zit volgens de OESO in de kopgroep van Europa qua aandeel flexibele banen<sup>79, 80</sup>. Werknemers met een flexibele arbeidsrelatie, zoals oproep- en uitzendkrachten, maar 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>81</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>82</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).

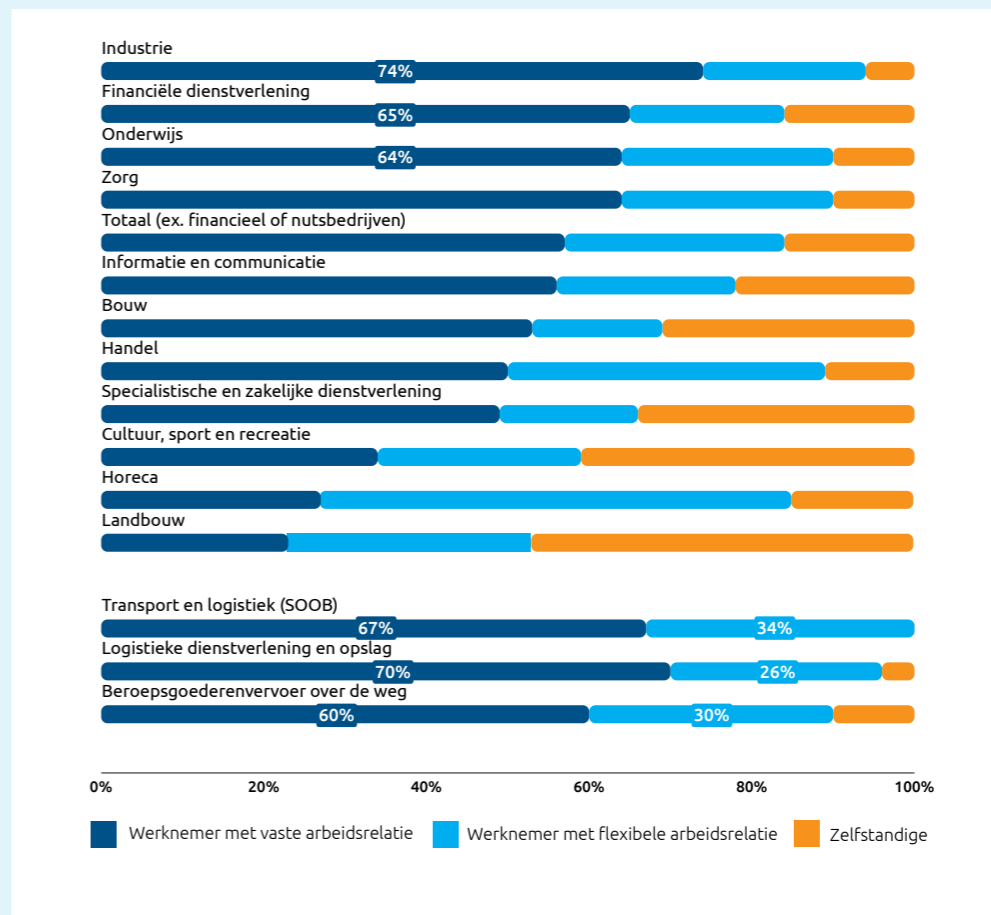
Het huidige kabinet wil werknemers nu meer zekerheid geven over werk en inkomen en tegelijk zorgen dat ondernemingen voldoende wendbaar blijven<sup>83, 84</sup>. In juli presenteerde het plannen om flexwerk beter te reguleren en het aangaan van vaste contracten te stimuleren<sup>85</sup>. Onder andere het oproepcontract wordt afgeschaft (behalve voor studenten en scholieren) en vervangen door een basiscontract met meer rooster- en inkomenszekerheid. Ook krijgen uitzendkrachten meer rechten<sup>86</sup> en wordt de positie van zelfstandigen versterkt (o.a. door een arbeidsongeschiktheidsverzekering en het faciliteren van pensioenopbouw).

## Vaste of flexibele arbeidsrelatie naar arbeidsmarktsector

Figuur 23 geeft de verdeling naar vaste of flexibele arbeidsrelatie weer voor verschillende arbeidsmarktsectoren (in 2021). Industrie, financiële dienstverlening, onderwijs en zorg 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/zakelijke dienstverlening. Zelfstandigen worden vanwege onzekerheid over werk en inkomen doorgaans wel als 'flexwerkers' beschouwd. Zelfstandigen meetellend dan zijn cultuur, sport en recreatie, horeca en landbouw de sectoren met het grootste aandeel "flexwerkers."

78 SER (2021). Sociaal-economisch beleid 2021-2025. Zekerheid voor mensen, een wendbare economie en herstel van de samenleving. Ontwerpadvis juni 2021.  
 79 Alleen Spanje heeft binnen EU een hoger aandeel tijdelijke werknemers.NRC (2022). Flexwerk wordt duurder, dus de tomaat ook.  
 80 NRC (2020). Met al dat flexwerk is Nederland uniek. Het aantal zelfstandigen is bijvoorbeeld, vanwege ruime  
 81 (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.  
 82 CPB. Macro economische verkenning 2021; CPB (2020). Novemberraming: Economische vooruitzichten 2021. CBS (2020). Grootste daling werkenden in 2020 bij dienstverlenende beroepen.  
 83 Ministerie van Sociale zaken en Werkgelegenheid (2022). Minister Van Gennip deelt plannen voor toekomstbestendige arbeidsmarkt. De wendbaarheid van ondernemingen (snel aan kunnen passen aan veranderende omstandigheden) wordt in de plannen van het Kabinet gestimuleerd door: inzetten van werk-naar werktarjecten, uitwerken deeltijd-WW en re-integratie in tweede ziektejaar in principe richten op een andere werkgever.  
 84 NRC (2022). Flexwerk wordt duurder, dus de tomaat ook.  
 85 Contracten voor onbepaalde tijd dragen positief bij aan duurzame inzetbaarheid en zekerheid van mensen, ontwikkeling van menselijk kapitaal en verhoging van de arbeidsproductiviteit. Ministerie van Sociale zaken en Werkgelegenheid (2022).  
 86 Uitzendkrachten moeten tenminste gelijkwaardige arbeidsvoorwaarden krijgen ten opzichte van de werknemers die direct in dienst zijn bij de inlener. Het blijkt uit onderzoek dat uitzendkrachten minder verdienen dan werknemers met een vaste aanstelling en dat het verschil in uurloon maar beperkt samenhangt met kenmerken als leeftijd, onderwijsniveau en beroep. Als in de analyse rekening gehouden wordt met deze kenmerken, blijft er een loonverschil van 13 procent beschouwd

Figuur 23 Vaste of flexibele arbeidsrelatie naar arbeidsmarktsector 2021



Bron: CBS, 2022

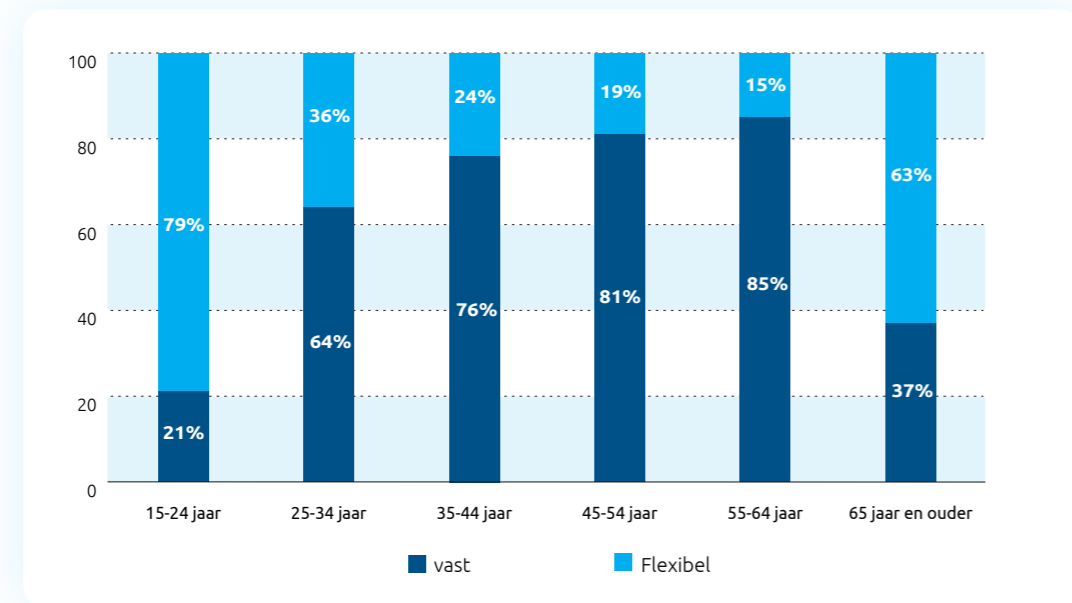
## Flexibele arbeidsrelaties werknemers transport en logistiek

Figuur 23 geeft onderaan ook de verhouding vaste en flexibele arbeidsrelaties weer in transport en logistiek (SOOB). 67 procent van de aangesloten werknemers heeft eind 2021 een vaste en 33 procent een flexibele arbeidsrelatie<sup>87, 88</sup>. Het aandeel met een flexibele arbeidsrelatie nam tot 2018 sterk toe (van 29 procent in 2013 naar 37 procent in 2018). In 2020 is dit aandeel gedaald naar 30 procent<sup>89</sup>.

87 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.  
 88 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 zelfstandige. Er zijn in het goederenvervoer over de weg veel 'eigen rijders' werkzaam (transportonderneming met slechts één voertuig waarbij de eigenaar ook de vrachtwagenchauffeur is).  
 89 Bronnen- en tabellenboek arbeidsmarktrapportage 2022 STL.

In figuur 24 is zichtbaar dat werknemers transport en logistiek in de leeftijdscategorieën 45-54 jaar en 55-64 jaar het vaakst een vaste arbeidsrelatie hebben:

**Figuur 24** Arbeidsrelatie werknemers transport en logistiek (SOOB) naar leeftijdscategorie



Bron: CBS/ABF Research, 2022

## Aandeel chauffeurs met flexibele arbeidsrelatie is afgenomen

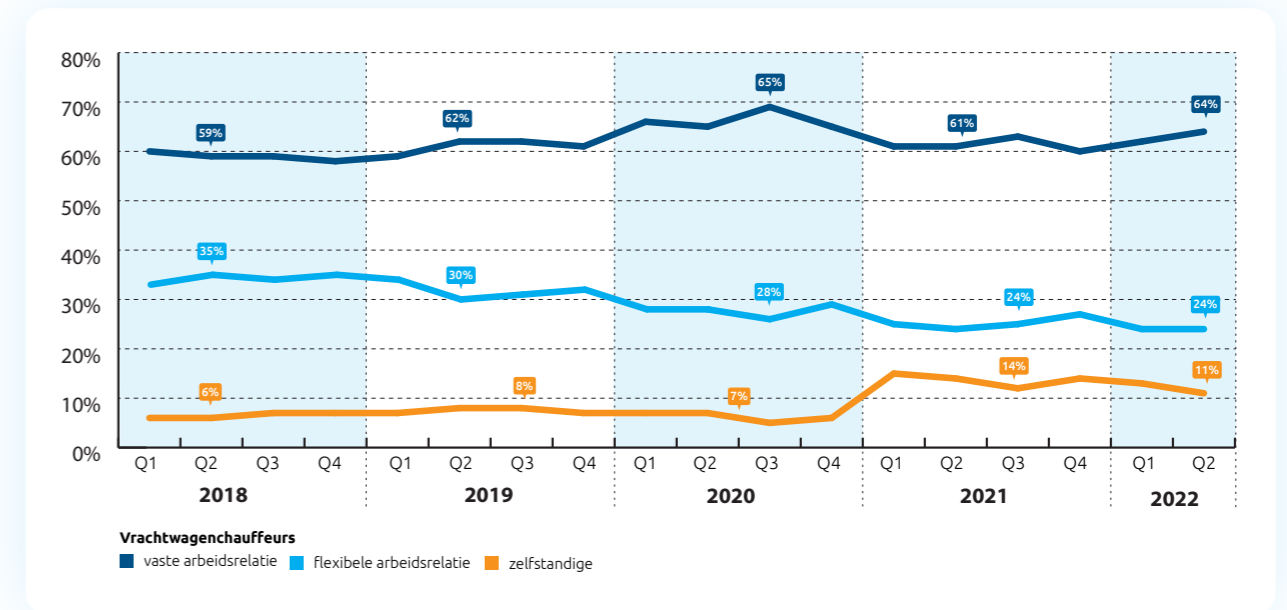
Figuur 25 laat het aandeel chauffeurs (werkzaam in goederenvervoer voor derden en eigen vervoer) en transportplanners en logistiek medewerkers zien met een flexibele arbeidsrelatie (uitzend- en oproepkrachten en tijdelijke krachten). Dit aandeel is de afgelopen jaren afgenomen. In het tweede kwartaal van 2018 had ruim een derde van de chauffeurs een flexibele arbeidsrelatie. In het tweede kwartaal van 2022 was dit nog een kwart<sup>90 91 92</sup>. In 2020 versnelde de afname. 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). Het aandeel zelfstandigen onder chauffeurs piekte vorig jaar en neemt nu weer af.

<sup>90</sup> Gegevens gaan over alle chauffeurs in NL, zowel in beroepsgoederenvervoer (vervoer voor derden) als in het eigen vervoer.

<sup>91</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. Binnen de groep chauffeurs met een flexibel contract neemt het aandeel werknemers met een tijdelijk contract met uitzicht op vast toe de afgelopen jaren toe (CBS, 2022).

<sup>92</sup> CPB (2020). Novemberraming: Economische vooruitzichten 2021. CBS (2020). Grootste daling werkenden in 2020 bij dienstverlenende beroepen

**Figuur 25** Chauffeurs naar contractvorm (beroepsgoederenvervoer en eigen vervoer)



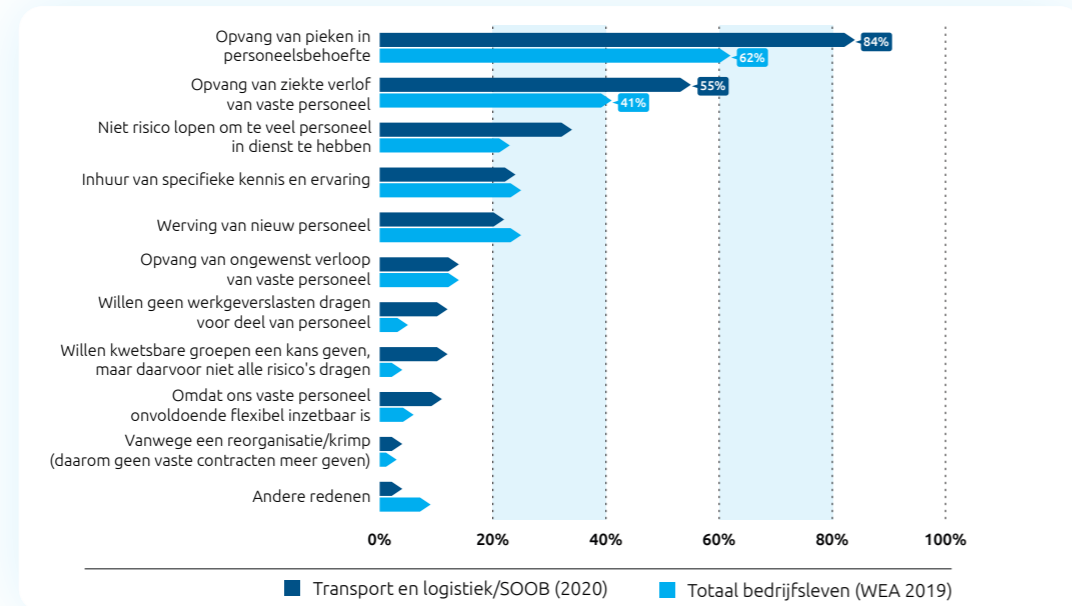
Bron: CBS, 2022

## 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 26). 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>93</sup>.

<sup>93</sup> De WEA is een twejaarlijks 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 twejaarlijkse 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 26 Redenen werkgevers voor inzet flexibele contracten



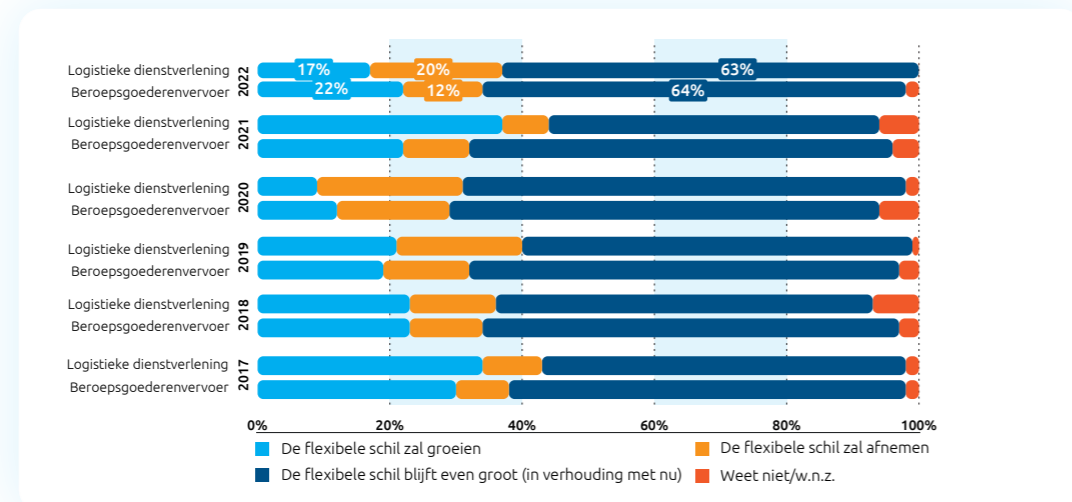
Bron: Bedrijfsenquête STL, 2020; TNO, 2020

## Verwachtingen werkgevers flexibele schil

17 procent van de logistiek dienstverleners en 22 procent van de beroepsgoederenvervoerders verwacht in voorjaar 2022 dat de flexibele schil<sup>94</sup> in hun bedrijf zal groeien. In 2021 was het aandeel werkgevers dat groei van de flexibele schil verwachtte in de logistiek een stuk groter en even groot in het beroepsgoederenvervoer.

Het aandeel werkgevers dat een afname verwacht van de flexibele schil is in 2022 groter dan in 2021. 12 procent van de beroepsgoederenvervoerders en 20 procent van de logistiek dienstverleners verwacht een afname (tegen 10 procent en 7 procent in 2021).

Figuur 27 Stelling: Welke ontwikkeling verwacht u in de samenstelling van de flexibele schil binnen uw vestiging?



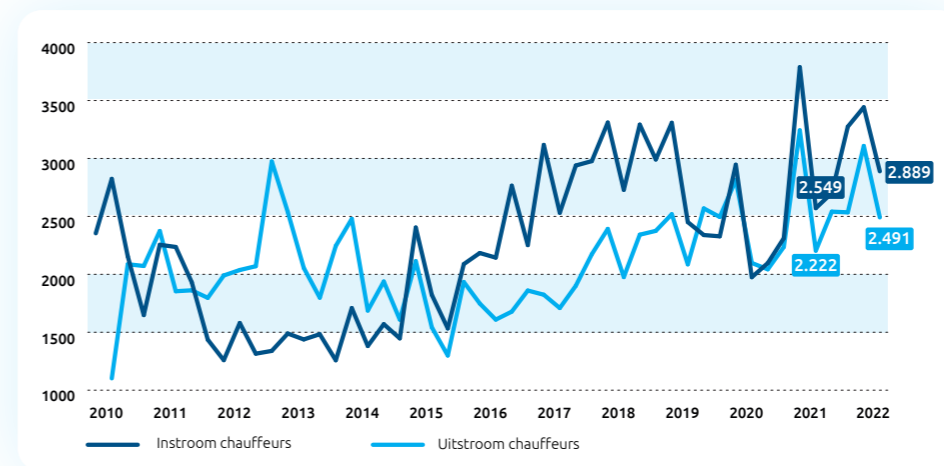
Bron: Bedrijfsenquête STL, 2022

<sup>94</sup> Oproepkrachten, uitzendkrachten en ZZP'ers.

## In-, uit en doorstroom in sector

### Uitstroom chauffeurs neemt toe

Figuur 28 In- en uitstroom vrachtwagenchauffeurs



Bron: Pensioenfonds Vervoer 2022, bewerking STL

In het tweede kwartaal van 2022 stromen 2.889 chauffeurs de sector in en stromen er 2.491 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 dicht bij de instroom.

De totale instroom (chauffeurs en niet-chauffeurs) in de sector bedraagt in het tweede kwartaal 8.858 en de uitstroom 7.632. De instroom en uitstroom liggen hoger dan in hetzelfde kwartaal vorig jaar<sup>95</sup>. Er is sprake van veel dynamiek/beweging in de sector: de vraag naar personeel is groot en werknemers wisselen vaker van baan. Landelijk ziet het CBS in het eerste kwartaal ook een forse toename van het aantal werknemers dat van baan wisselt of begint met werken<sup>96</sup>.

### Veel instroom vanuit uitzendbranche, detailhandel en dienstverlening

Figuur 29 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 21 procent) stroomt in 2021 in vanuit de uitzendbranche. Dit aandeel nam de afgelopen jaren flink toe<sup>97</sup>. Andere belangrijke sectoren voor de instroom zijn: detailhandel (8%), landbouw en industrie (6%), consumentendienstverlening (6%) en groothandel (5%). Instroom vanuit de detailhandel nam de afgelopen jaren toe. Deze branche werd getroffen door de contactbeperkende maatregelen tijdens de uitbraak van coronavirus<sup>98</sup>.

<sup>95</sup> Figuur In- en uitstroom werknemers. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarktportage STL 2022 <https://www.stlwerkt.nl/weten/ontwikkeling/onderzoek/alles-over-de-ontwikkelingen-in-de-sector> Ongeveer de helft van alle instroom en uitstroom bestaat in 2022-Q2 uit oproepkrachten (49% van instroom en 51% van uitstroom). In 2022-Q2 heeft een groot deel van de uitstroom van oproepkrachten een administratieve reden.

<sup>96</sup> In 2022-Q1 zijn er ruim 1,9 miljoen werkenden die korter dan twaalf maanden terug met hun nieuwe baan waren gestart (bijna 400 duizend meer dan in hetzelfde kwartaal een jaar eerder). Het gaat zowel om mensen die (opnieuw) beginnen met werken als om mensen die van baan zijn gewisseld. De nieuwkomers namen toe in een periode waarin de werkgelegenheid in Nederland sterk groeide. CBS (2022). Meer nieuwkomers op de werkvloer.

<sup>97</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.

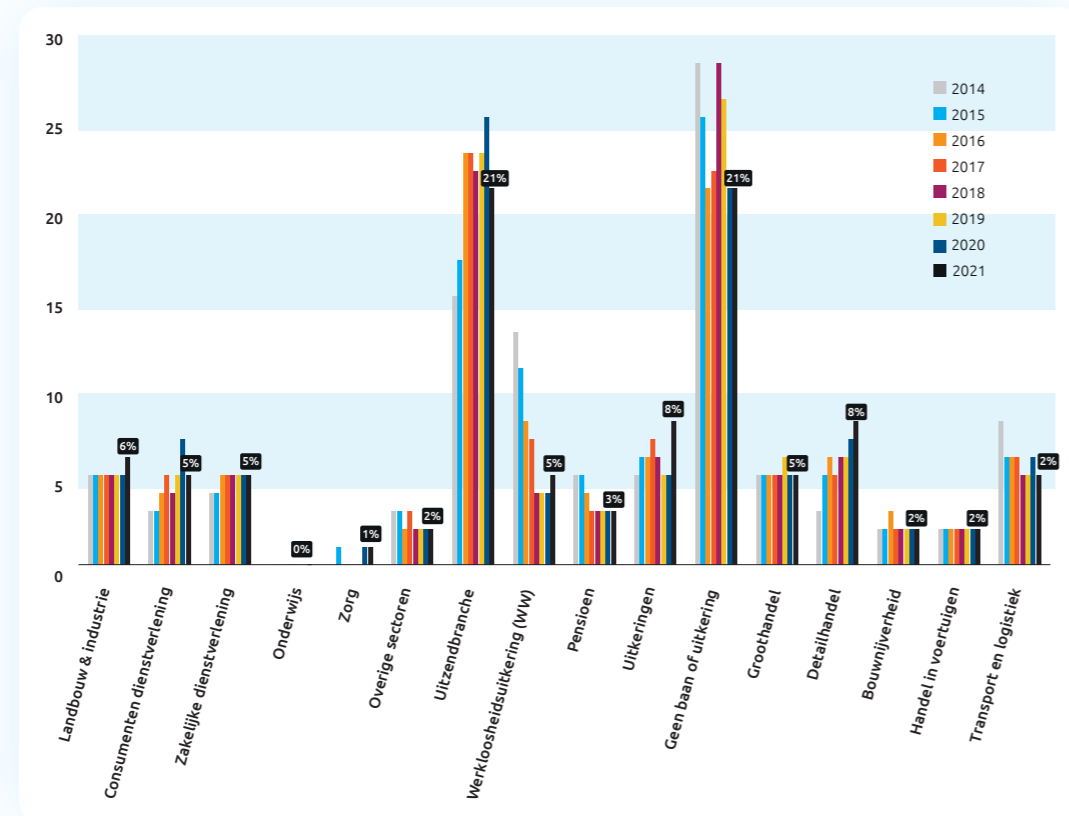
<sup>98</sup> Onder de branche consumentendienstverlening vallen o.a. reisbemiddeling, reisorganisatie, reparatie consumentenartikelen, haarverzorging, schoonheidsverzorging, zwembaden en sauna's.

Het aandeel dat instroomt vanuit een werkloosheidsuitkering (WW) is sterk afgenomen: van 14 procent van de totale instroom in 2014 naar 5 procent in 2021. Instroom vanuit overige uitkeringen nam in 2021 toe.

Bij de instroom vanuit 'geen baan of uitkering' (21%) gaat het grotendeels om jongeren die uit het onderwijs komen (schoolverlaters): jongeren die na het verlaten van het onderwijs (soms ook zonder diploma) een baan vinden in de sector<sup>99</sup>.

Helemaal rechts in de figuur is zichtbaar dat 5 procent van de instroom in 2021 al 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 29** Herkomst werknemers bij instroom in SOOB-bedrijven (2014 t/m 2021)



Bron: CBS/ABF Research/STL, 2022

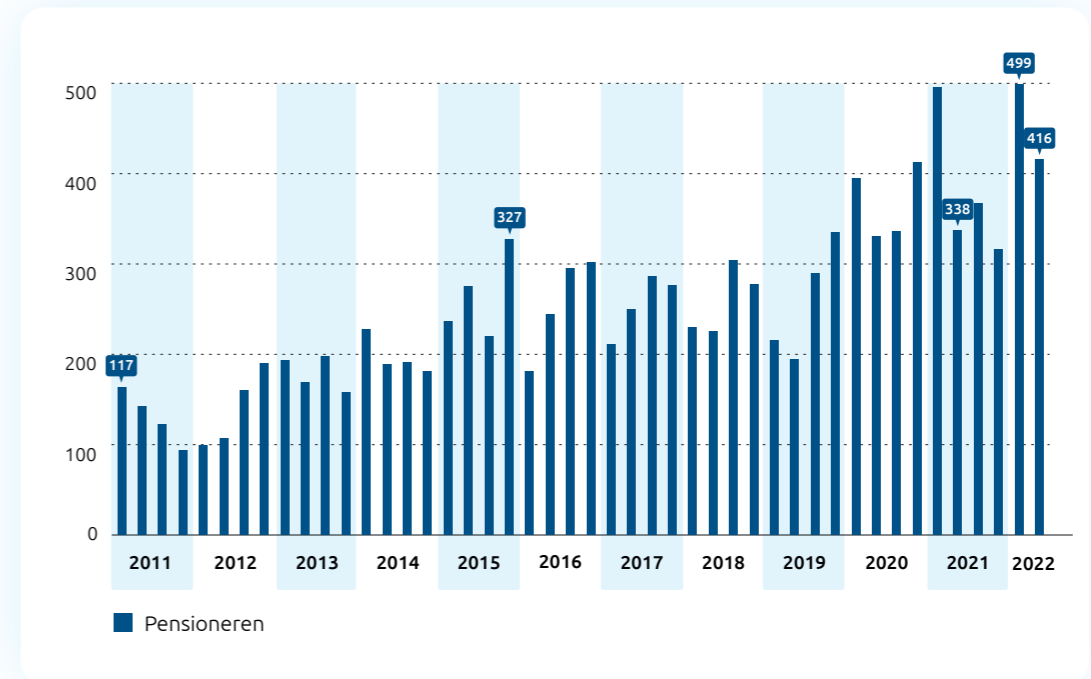
### Pensioenuitstroom neemt flink toe

Figuur 30 toont de ontwikkeling van de uitstroom naar pensioen van kwartaal op kwartaal. In 2020 en 2021 neemt uitstroom naar pensioen sterk toe. In heel 2020 ligt deze uitstroom ruim 40 procent hoger dan in 2019. De pensioenuitstroom is in 2022 ook weer hoger dan in eerste halfjaar van vorig jaar: tot en met juni stromen 915 werknemers uit vanwege pensioen vergeleken met 834 in dezelfde periode een jaar eerder.

<sup>99</sup> Mensen die thuis zaten (zonder werk, opleiding en uitkering), en die werk vinden in de sector, vallen ook in deze categorie.

Tussen 2011 en 2015 nam de pensioenuitstroom ook 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>100</sup>. Daarnaast was zichtbaar dat werknemers in de sector steeds langer doorwerkten; het aandeel werkende 65-plussers groeide.

**Figuur 30** Uitstroom naar pensioen



Bron: Pensioenfonds Vervoer, 2022, bewerking STL

### Doorstroom in transport en logistiek neemt toe

Figuur 31 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>101</sup>. Vanaf 2015 nam het aantal werkenden dat binnen de branches van baan verandert sterk toe<sup>102</sup>. In 2019 en 2020 blijft het aantal doorstromers ongeveer stabiel. In 2021 neemt het aantal doorstromers weer sterk toe. Als het economisch goed gaat wisselen volgens CBS meer mensen van baan of beroep. Het CBS ziet vorig jaar landelijk een toename van het aantal werkenden dat van beroep wisselt (na een aanzienlijke daling in 2020)<sup>103</sup>.

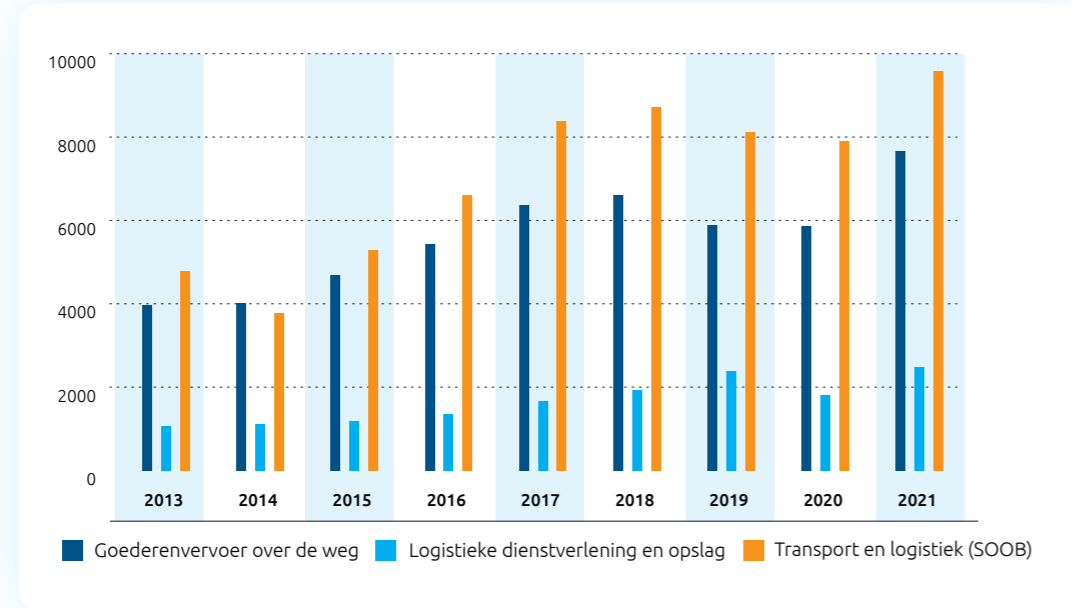
<sup>100</sup> Het jaarlijks versneld oprekken van de AOW-leeftijd en fiscaal ontmoedigen van pre-pensioen. UWV arbeidsmarktprognose 2016-2017, UWV, 2016  
<sup>101</sup> CBS-cijfers van het aantal doorstromers in de SOOB-branchen zijn vanaf 2013 beschikbaar. Vanaf dat jaar zijn de cao-codes van werkgevers opgenomen in de CBS-Microdata, zie ook het bronnen- en tabellenboek.

<sup>102</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'.

<sup>103</sup> CBS (2022). Meer mensen wisselden van beroep in 2021.



Figuur 31 Aantal doorstromers in transport en logistiek



Bron: CBS/ABF Research, bewerking STL 2022

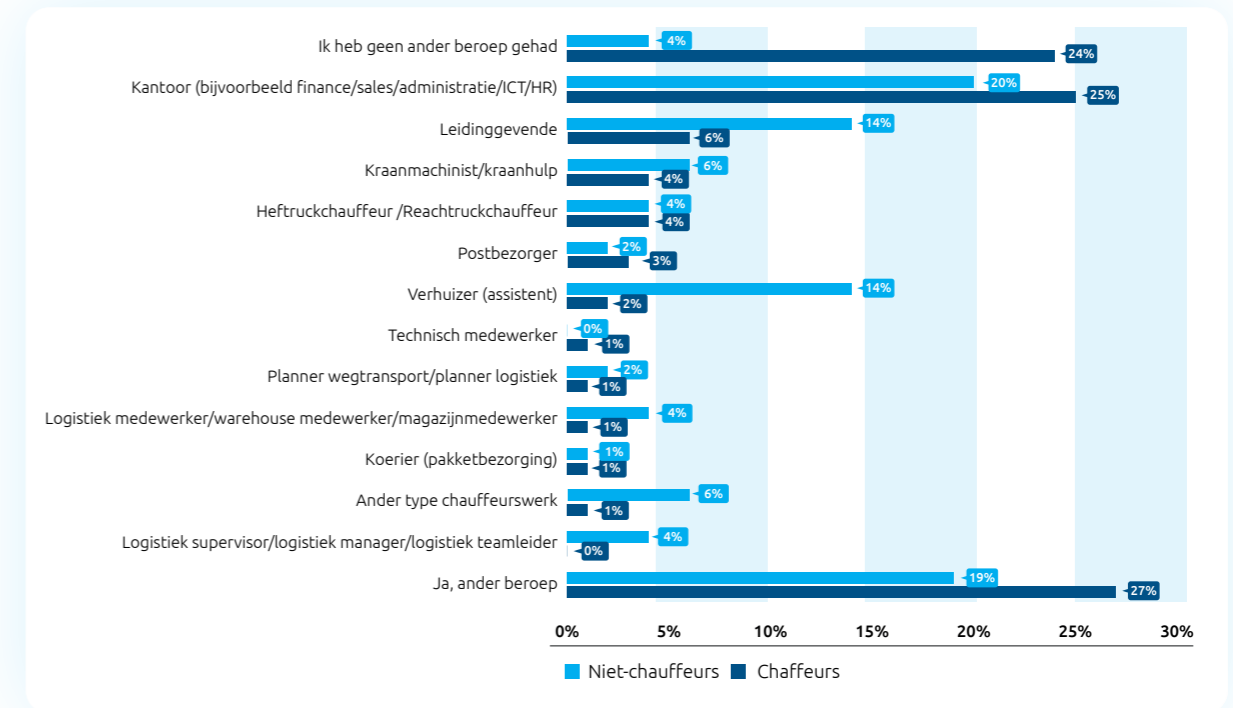
## Doorstroom: werknemers over hun loopbaanmobiliteit

Werknemers konden in werknemersenquête 2022 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 (24 procent vs. 4 procent).

25 procent van de chauffeurs zegt hiervoor kantoorwerk te hebben gedaan en 6 procent is kraanmachinist of leidinggevende geweest. 27 procent 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 verhuizer (assistent) of leidinggevende geweest.

Bij 15 procent van de chauffeurs en 34 procent van de niet-chauffeurs was het vorige beroep in hetzelfde bedrijf als waar ze nu werken (doorstroom binnen eigen bedrijf).

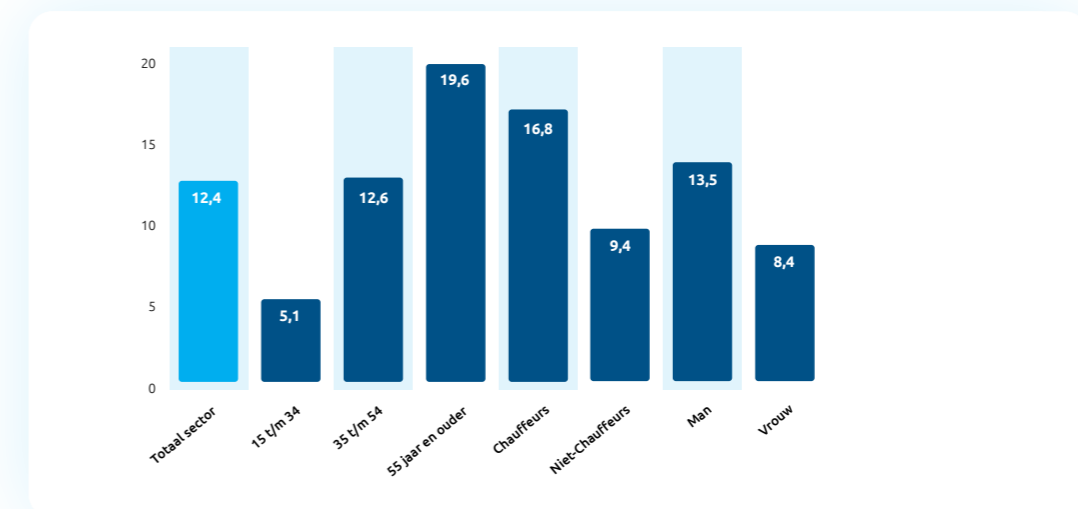
Figuur 32 Voor huidige beroep nog een ander beroep gehad?



Bron: Werknemersenquête STL, 2022

Gemiddeld werken werknemers in de sector ruim 12,4 jaar in hun huidige functie. Chauffeurs werken gemiddeld 16,8 jaar en niet-chauffeurs 9,4 jaar in hun huidige functie. Bij hun huidige werkgever werkt men gemiddeld al 10,7 jaar (niet weergegeven in figuur 33).

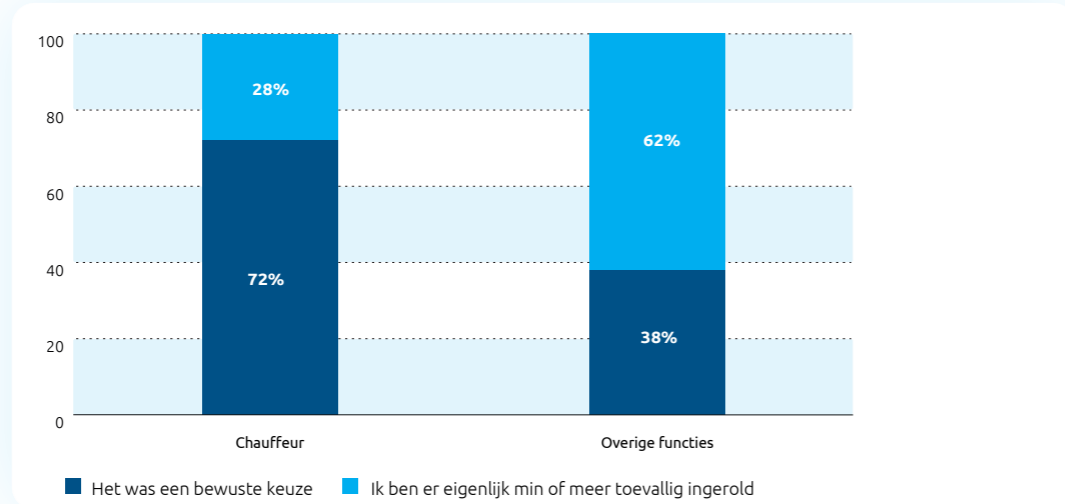
Figuur 33 gemiddeld aantal jaren dat iemand werkzaam is in zijn huidige functie



Bron: Werknemersenquête STL, 2022

## Chauffeurs hebben vaak bewust gekozen voor het chauffeursberoep

Figuur 34 Hoe ben je in je beroep terechtgekomen?



Bron: TON-lezerspanel, 2022

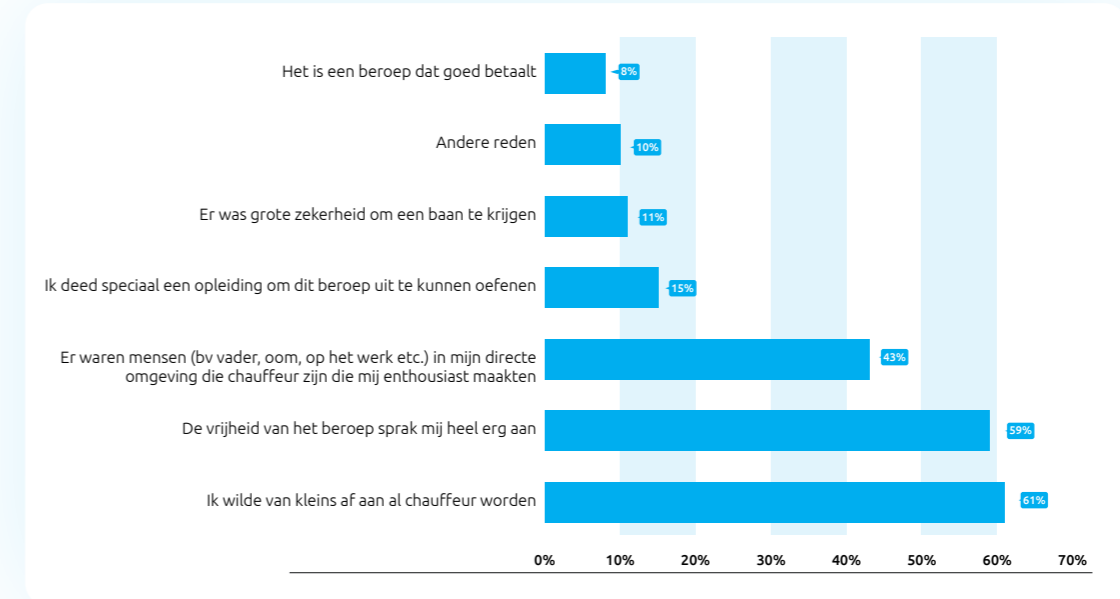
In het TON-lezerspanel hebben werknemers in de sector aangegeven hoe ze in hun beroep zijn terechtgekomen. Voor vrachtwagenchauffeurs was het vaak een bewuste keuze. Voor mensen met een overige functie (bijv. leidinggevende, planner of andere kantoorfunctie) was het veel minder vaak een bewuste beroepskeuze. Zij zijn er vaker min of meer toevallig in gerold:

Mensen die bewust voor het chauffeursberoep hebben gekozen zeggen dat zij dat al van kleins af aan wilden en dat de vrijheid van het beroep hen zeer aansprak. Ook zeggen zij vaak door familie of mensen in hun directe omgeving enthousiast te zijn gemaakt.

Chauffeurs die er min of meer in zijn gerold zijn vaak chauffeur geworden omdat zij in hun bedrijf de mogelijkheid kregen<sup>104</sup>. Ze noemen ook vaak dat zij werden getipt door vrienden/familie die dachten dat het wel wat voor hen zou zijn.

<sup>104</sup> Tabellenboek Arbeidsmarkt rapportage beroepsgoedervervoer over de weg en logistieke dienstverlening 2022.

Figuur 35 Redenen om bewust te kiezen voor het chauffeursberoep



Bron: TON-lezerspanel, 2022

## Box 3. Scenario's economische groei

Door het CPB zijn eind september scenario's opgesteld over de verwachte economische groei in 2022 en 2023; vooral over de impact van de inflatie (door hoge energieprijzen) op de Nederlandse economie, arbeidsmarkt en overheidsfinanciën<sup>105</sup>.

### Basisscenario: economie valt terug na sterk herstel uit de coronacrisis

Het CPB verwacht dat de Nederlandse economie zich minder gunstig zal ontwikkelen in 2023. De economie is sterk hersteld van de coronacrisis<sup>106</sup>. Met de toename van de vaccinatiegraad en de afbouw van de contactbeperkende maatregelen groeide de economie<sup>107</sup>. In 2021, en ook nog in de eerste helft van 2022, is sprake van economische groei. Vanwege de scherp opgelopen inflatie<sup>108</sup> (door de hoge energieprijzen) zal de groei in 2023 naar verwachting teruglopen<sup>109</sup>. Huishoudens kunnen door de energieprijzen minder uitgeven. Veel huishoudens worden pas volgend jaar geconfronteerd met de hoge inflatie als hun nieuwe energiecontracten ingaan. Bedrijven zullen vanwege de verslechterde economische vooruitzichten (in binnen- en buitenland) minder investeren (zie ook box 1).

De economie zal in 2023 nog wel groeien, maar in een (veel) lager tempo. O.a. de koopkrachtmaatregelen uit de Miljoenennota (o.a. energietoeslag) en de uitvoer van goederen zorgen voor afnemende inflatie en enige economische groei. De werkloosheid zal iets oplopen, maar de arbeidsmarkt blijft naar verwachting wel krap<sup>110</sup>.

<sup>105</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>106</sup> Cuevas (2021). Nederlandse economie komt sterk uit de coronacrisis, wat meer ruimte biedt voor klimaatbeleid. ESB september. 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.)NRC (2021). Het Nederlandse coronabeleid was economisch succesvol, vinden het IMF en het CPB.

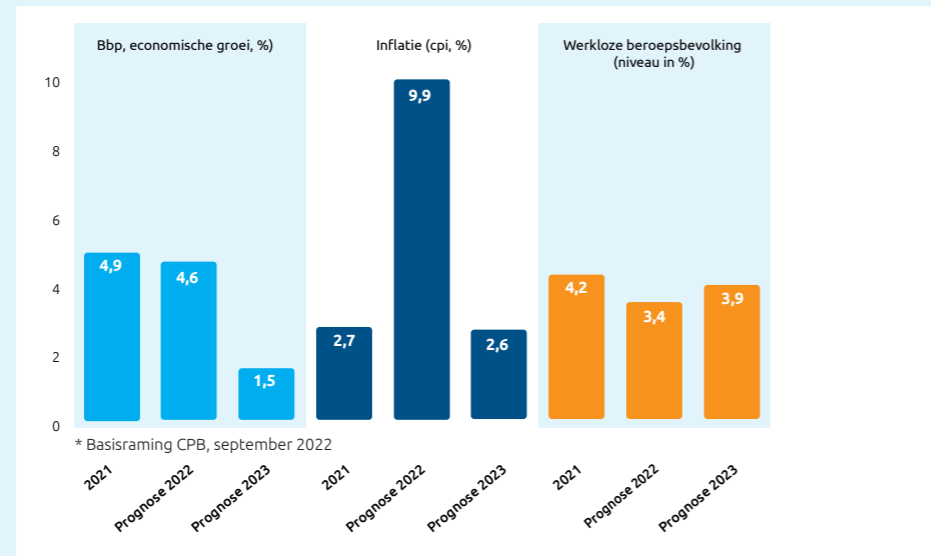
<sup>107</sup> CPB (2021). Juniraming 2021.

<sup>108</sup> Jaarmutatatie CPI is de gemiddelde prijsstijging van de goederen en diensten die consumenten kopen. De jaarmutatatie CPI wordt gemeten als de stijging van de consumentenprijsindex (CPI) ten opzichte van de overeenkomstige periode in het voorgaande jaar. CBS (2022).

<sup>109</sup> CPB (2022). Macro Economische Verkenning 2023.

<sup>110</sup> Ondanks dat de economie afkoelt groeit de vraag naar personeel, met name door de vraag in de collectieve sector (overheid- en uitvoeringsinstanties).

**Figuur 36** Verwachte economische groei (bbp), inflatie en werkloze beroepsbevolking (basisscenario CPB)



Bron: CPB, 2022

Het CPB schetst naast de basisraming ook twee alternatieve scenario's, in geval van hogere of juist lagere gasprijzen<sup>111</sup>. Bij een scenario van hoge energieprijzen zal de inflatie ook in 2023 hoog blijven (5,5%) en de economische groei ver terugvallen (+0,6%) (pessimistisch scenario). Er zal dan een milde recessie optreden (minimaal twee kwartalen krimp). De werkloosheid ligt dan ook wat hoger (4 procent van de beroepsbevolking). Bij een scenario van dalende energieprijzen nemen de koopkracht en dus de uitgaven van huishoudens juist toe. De economie zal dan sterker groeien dan in het basisscenario (optimistisch scenario).

<sup>111</sup> De gasprijs in de basisraming is gebaseerd op marktverwachtingen voor de gasprijs van eind juli. Bij een hogere gasprijs wordt de koopkrachtklap groter, raken meer mensen in armoede en zal de economische groei verder verslechteren. Als de gasprijs sneller daalt, draagt dit juist bij aan het herstel volgend jaar: de koopkracht groeit meer dan in de basisraming en het aantal personen in armoede neemt sterker af. Hogere consumptie stuwt ook de economische groei op.

## Prognoses sector transport en logistiek (SOOB)

Op basis van de scenario's van het CPB voor economische groei (van eind september 2022) (zie box 3) zijn prognoses gemaakt voor de sector transport en logistiek voor de komende jaren<sup>112</sup>. Prognoses van de vraag naar arbeid en het aanbod van personeel<sup>113</sup>, de in- en uitstroom en de arbeidsmarktcrapte.

<sup>112</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)

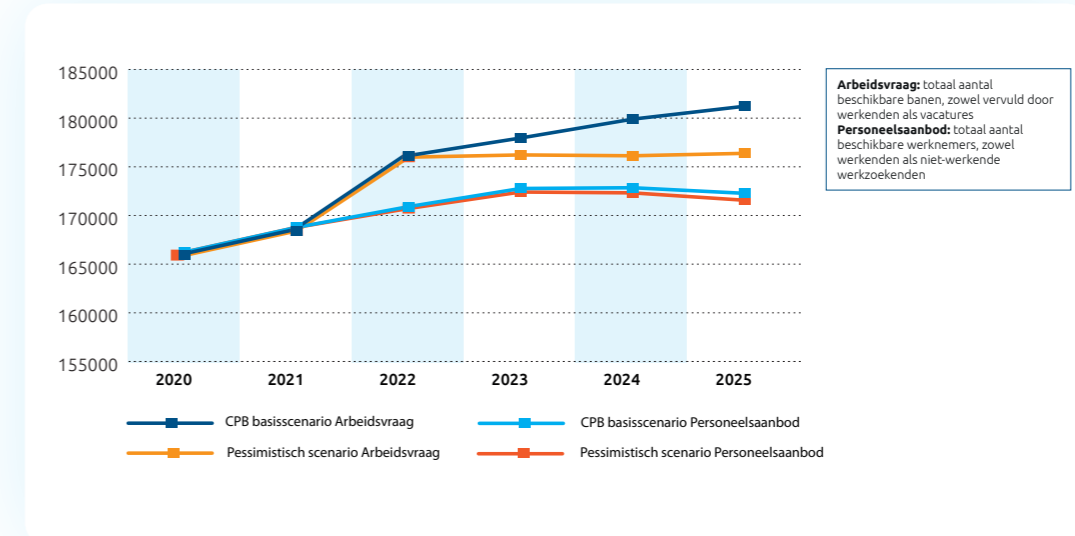
<sup>113</sup> De arbeidsvraag is de vraag naar arbeid uitgedrukt in het aantal beschikbare banen. Hieronder vallen zowel de vervulde banen (deel van de vraag ingevuld door werkenden) als de beschikbare vacatures. Het aanbod van personeel is het aantal beschikbare personen voor de arbeidsmarkt (zowel de werkenden als de niet-werkende werkzoekenden).

## Verwachte vraag naar arbeid en aanbod van personeel

Hoofdstuk 1 laat zien dat medio 2022 de vraag naar personeel in de sector groot is. Er zijn veel openstaande vacatures en een recordaandeel ondernemers zegt last te hebben van een tekort aan personeel. De arbeidsmarkt voor chauffeurs is eind tweede kwartaal zeer krap. Met het herstel van de coronacrisis is volgens ABN AMRO het personeelstekort teruggekeerd in de transportsector<sup>114</sup>.

Figuur 37 toont de verwachte ontwikkeling van de arbeidsvraag en het aanbod van personeel transport en logistiek in het CPB-basisscenario (afnemende inflatie) en in het pessimistische scenario (blijvend hoge inflatie)<sup>115</sup>. In het basisscenario groeit de vraag naar arbeid in de sector de komende jaren door en blijft deze hoger dan het personeelsaanbod. In het pessimistische scenario van minder economische groei zal de vraag naar personeel vanaf volgend jaar niet verder groeien. Maar ook dan blijft de vraag groter dan het personeelsaanbod. Het aanbod van personeel neemt in beide scenario's de komende jaren af. De oorzaken hiervoor liggen in vergrijzing en pensionering van werknemers en minder instroom vanuit het onderwijs<sup>116</sup>. Vanaf 2024-2025 ligt de uitstroom van werknemers ook boven de instroom<sup>117</sup>. Kortom: in elk CPB scenario blijven er onvervulde vacatures in de sector transport en logistiek.

**Figuur 37** Verwachte arbeidsvraag en vraag naar personeel sector transport en logistiek (SOOB) (CPB-basisscenario en pessimistisch scenario)



Bron: CBS/ABF Research/STL, 2022

Vergrijzing zorgt, voor zowel vrachtwagenchauffeurs als planners, voor een grote vervangingsvraag<sup>118</sup>. De uitstroom naar pensioen in de sector neemt toe<sup>119</sup>. In 2022 en 2023 stromen naar verwachting jaarlijks ongeveer 2.000 werknemers uit naar pensioen. De vraag naar werknemers vanwege deze en de reguliere uitstroom is tot 2025 jaarlijks gemiddeld ruim 22.000 werknemers (waarvan ruim 12.000 chauffeurs (zie de vervangingsvraag in Figuur 38).

<sup>114</sup> ABN AMRO (2021). Personeelstekort keert terug.

<sup>115</sup> Gekozen is om het optimistische scenario niet weer te geven in dit hoofdstuk. De meeste instituten als DNB en OESO, en ook de banken, verwachten voor komend jaar namelijk minder groei en in de alternatieve scenario's ook een recessie.

<sup>116</sup> Rapportage Instroom in de sector vanuit het onderwijs. <https://www.stlwerkt.nl/weten/ontwikkeling/onderzoek/alles-over-de-ontwikkelingen-in-de-sector>

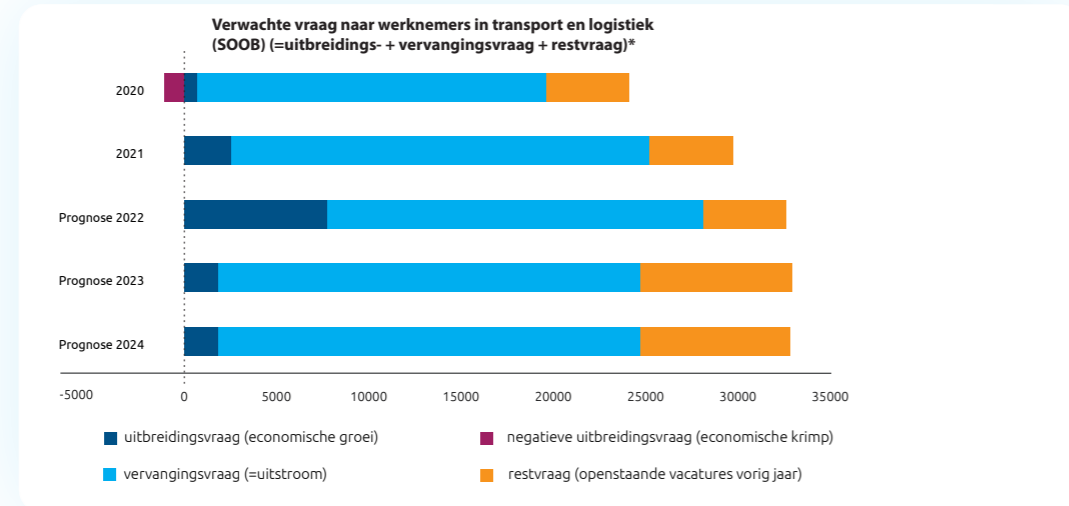
<sup>117</sup> Figuur (verwachte) in- en uitstroom sector SOOB. Bronnen en tabellenboek Arbeidsmarkt rapportage goederenvervoer over de weg en logistiek dienstverlening 2022.

<sup>118</sup> Moeilijk vervulbare vacatures. Landelijk overzicht van beroepen. UWV, 2018/2019.

<sup>119</sup> In 2022 en 2023 stromen naar verwachting jaarlijks ongeveer 2.000 werknemers uit naar pensioen (waarvan c.a. 1.100 chauffeurs).

De totale vraag naar werknemers ligt in het basisscenario nog iets hoger vanwege de verwachte (lichte) economische groei. In het pessimistische scenario is de totale vraag beperkter door minder economische groei (door blijvend hoge inflatie)<sup>120</sup>. Dit heeft vooral impact op de uitbreidingsvraag (de vraag naar personeel door groei), deze neemt de komende jaren dan af. De vervangingsvraag neemt, vanwege de verwachte (pensioen)uitstroom, ook in het pessimistische scenario toe omdat deze niet gerelateerd is aan de economische situatie.

**Figuur 38** Verwachte vraag naar werknemers in transport en logistiek SOOB (CPB-basisscenario)



Bron: CBS/ABF Research/STL, 2022

### Arbeidsmarktspanning (arbeidsvraag/ personeelsaanbod) blijft hoog

Figuur 39 geeft de (verwachte) arbeidsmarktspanning weer in transport en logistiek in de verschillende arbeidsmarktregio's. De spanning is de verhouding tussen de arbeidsvraag en het personeelsaanbod<sup>121</sup>.

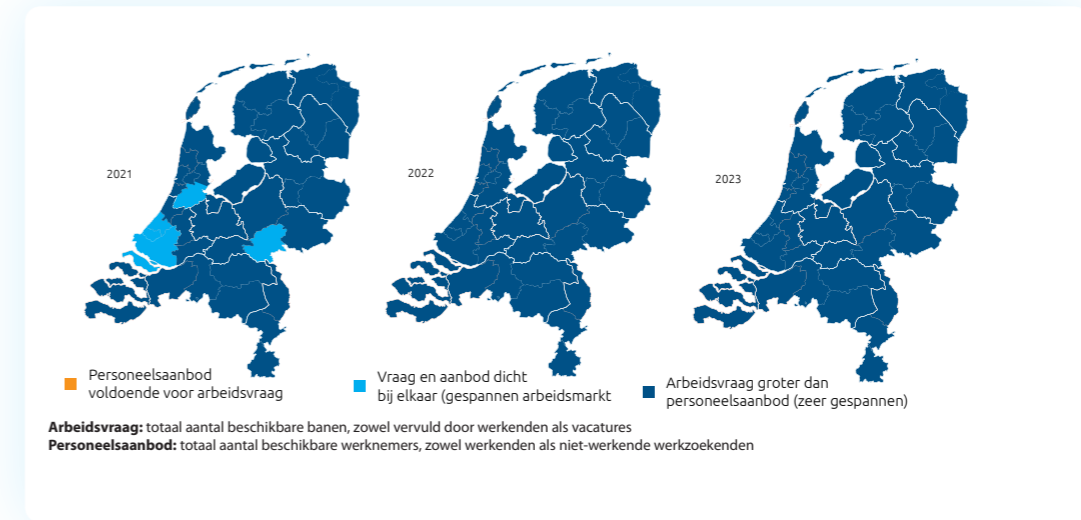
Eind 2021 was de arbeidsmarkt voor transport en logistiek in de meeste regio's zeer gespannen (na de coronacrisis). Voor werkgevers was het lastig om vacatures snel te vervullen. In 2022 en 2023 blijft de spanning in de sector hoog, ondanks de economische teruggang. De vraag naar personeel is naar verwachting hoger dan het aanbod van personeel. Ook in het alternatieve, pessimistische scenario (van minder economische groei) blijft de spanning vanwege de verwachte (pensioen)uitstroom hoog. Het CPB en DNB zien landelijk ook dat de arbeidsmarkt in 2023 jaar krap blijft (zie box 1 en box 3).

In 2022 en 2023 is in alle regio's sprake van een gespannen arbeidsmarkt: er is naar verhouding veel vraag naar personeel transport en logistiek en weinig aanbod (vanwege de demografische ontwikkelingen).

<sup>120</sup> De totale vraag naar werknemers in de sector (vervangingsvraag vanwege uitstroom + uitbreidingsvraag en restvraag vanwege groei van de economie) is de komende jaren: jaarlijks gemiddeld ruim 32.000 werknemers (waarvan 18.000 chauffeurs (t/m 2024). In geval van minder economische groei (het CPB pessimistische scenario), is de jaarlijkse vraag: c.a. 30.000 werknemers (waarvan ongeveer 17.000 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. In 2022 is de uitbreidingsvraag nog groot (er zijn veel vacatures) wat in 2023 zorgt voor een grote restvraag. Figuur Uitbreidings- en vervangingsvraag werknemers. Bronnen- en tabellenboek Arbeidsmarkttrapportage STL 2022

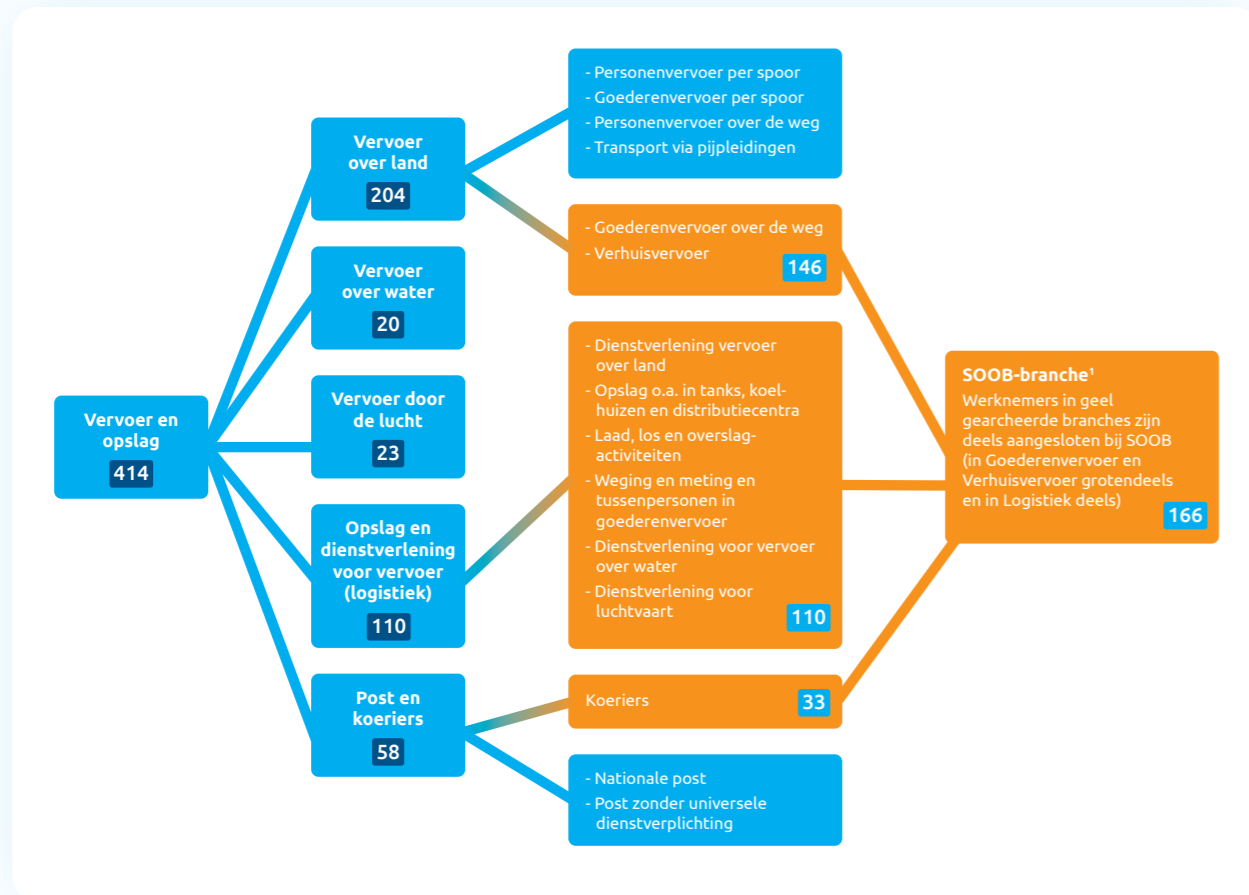
<sup>121</sup> Over het algemeen is in Nederland het aanbod groter dan de vraag. In een normaal/goed functionerende arbeidsmarkt is altijd een klein personeelsoverschot. Deze (frictie)werkloosheid is de werkloosheid die ontstaat bij het zoeken of wisselen van een baan. Werklozen hebben ook niet zicht op alle vacatures. <https://www.economielokaal.nl/frictie-werkloosheid/>

**Figuur 39** Spanningsindex sector transport en logistiek (SOOB) naar regio



Bron: CBS/ABF Research/STL, 2022

Bijlage 1: opbouw Vervoer en opslag (transport en logistiek) en SOOB-branche naar bedrijfstak/branche 2021 (SBI 2008, aantal werknemers x-1.000)



Bron: CBS/ABF Research, 2022

## Wat kunnen we voor je doen?

Bel of mail ons, we spreken je graag!

<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 koeriersector, 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), oproepkracht of uitzendkracht (indien pensioenopbouw verloopt via Pensioenfonds Vervoer).