

Transport en Logistiek in beeld

29 februari 2024



In het kort

- In september 2023 zijn er **398.900 werknemersbanen in de sector Transport & Logistiek (T&L)**¹, en daarmee is de sector goed voor 5% van de alle banen in Nederland. In de sector zijn verschillende soorten beroepen, ruim de helft van de werknemers in de T&L sector heeft een T&L beroep. Binnen de sector is het aandeel zzp'ers de laatste jaren zo'n 10%, het aantal is gegroeid.
- Sinds begin 2021 heeft de sector al te maken met een **krappe tot zeer krappe arbeidsmarkt** voor de T&L beroepen. Deze krapte speelt in het derde kwartaal van 2023 in alle regio's. Ruim de helft van de vacatures in de T&L sector waren moeilijk vervulbaar. Naast het personeelstekort noemen veel ondernemers in de T&L sector onvoldoende vraag als belemmering voor hun bedrijfsactiviteiten.
- De **T&L sector is sterk conjunctuurgevoelig**. Doordat de vraag naar transport afneemt en doordat de toeleveringsketens door internationale ontwikkelingen onder druk staan, is de verwachting dat de omzet voor de sector opnieuw lager zal zijn dan het voorgaande jaar. In de tweede helft van 2023 lijken de openstaande vacatures dan ook te dalen, maar de vraag blijft hoger dan in 2019.
- De **Transport & Logistiek sector blijft sterk vergrijsd**: binnen 12 jaar bereikt de helft van de buschauffeurs en twee op de vijf vrachtwagenchauffeurs pensioengerechtigde leeftijd. Ondanks de economische tegenwind in de sector, blijven de baankansen voor werkzoekenden dan ook goed: de komende jaren blijft de behoefte aan chauffeurs groot.
- Zij-instroom is een oplossing om aan de personeelsvraag te kunnen voldoen. De **helft van de instromers in een T&L beroep, had daarvoor ook al een T&L beroep**. Daarnaast komt er voor de T&L beroepen zij-instroom uit de technische beroepen (17%), bedrijfseconomische (8%) en de dienstverlenende beroepen (8%).
- Voor jongeren die nu kiezen **voor een mbo opleiding, zijn er goede baankansen** na diplomering voor bijvoorbeeld chauffeur wegvervoer, logistiek medewerker, matroos binnenvaart, medewerker internationale havenlogistiek, logistiek teamleider en logistiek supervisor.

Werkgelegenheid: Ontwikkeling werknemersbanen

De sector transport en logistiek (T&L) bestaat uit bedrijven die zich bezighouden met het transport, opslag en overslag van goederen (weg, spoor, water, lucht), personenvervoer (taxi, touringcar, openbaar vervoer, vliegtuig) en logistieke dienstverlening. De sector Transport en Logistiek bestaat uit 5 deelsectoren:

- Goederenvervoer
- Personenvervoer
- Luchtvaart
- Logistieke diensten
- Post- en koeriers

In september 2023 zijn er **398.900 werknemersbanen in de Transport & Logistiek**, en daarmee is de sector goed voor 5% van alle banen in Nederland. Het aantal banen binnen de sector is nagenoeg op hetzelfde niveau als in september 2022, het aantal banen nam in een jaar tijd met 3.000 banen toe (+1%).² Maar dit verschilt per deelsector.

In Figuur 1 is te zien dat **tussen 2019 en 2023 er een stijging was in werkgelegenheid voor goederenvervoer (+5%) en logistieke diensten (+14%)**. Personenvervoer en luchtvaart kenden in deze periode een daling van circa -3%. In de branche voor Post en koeriers daalde het aantal werknemers met -5% (3.000 werknemers). Deze daling

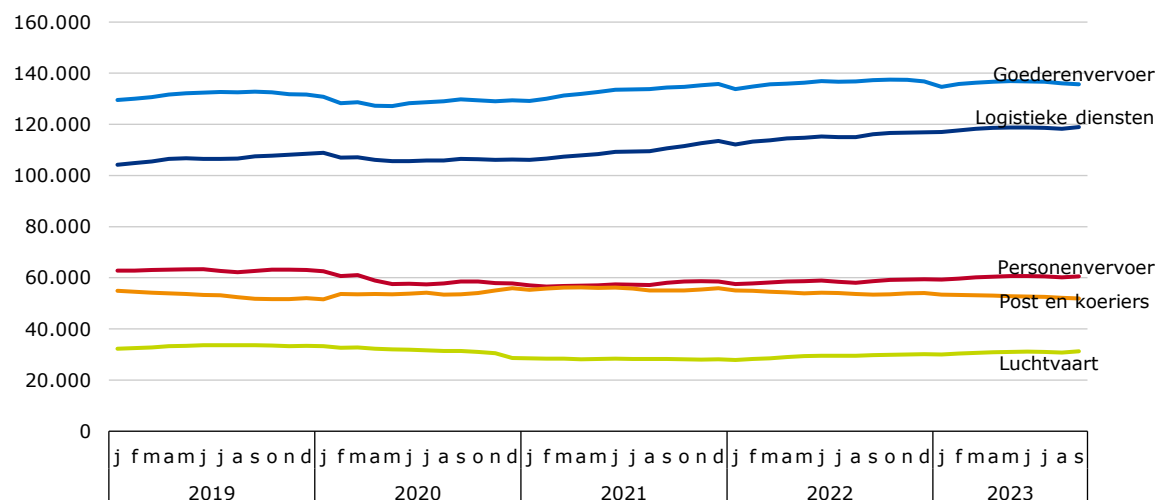
¹ Het gaat om de SBI sector T&L, zoals die in de CBS Statline "Vervoer & Opslag". Hieronder vallen goederen- en personenvervoer (zowel over weg, water en spoor), luchtvaart, logistieke diensten, Post en koeriers.

² UWV (2023) [Cijferpagina Transport en logistiek \(werk.nl\)](#)

komt enerzijds doordat na de coronacrisis de pakketpost afneemt. Daarnaast is al aantal jaren de trend dat post steeds vaker digitaal verstuurd wordt.³ Als de ontwikkeling tussen het derde kwartaal van 2022 en van 2023 bekeken wordt, groeit het aantal werknemers in de luchtvaart (+5%), personenvervoer (+3%) en de logistieke diensten (+2%). Goederenvervoer had in de laatste maanden van 2022 een daling, maar herstelt weer in het eerste kwartaal van 2023.

Ongeveer 10% van de werkenden in de sector is een zzp'er. Dit ligt onder het landelijk percentage van 17%. Het aantal zzp'ers binnen de sector nam tussen 2019 en 2022 toe met 18%, een groei van zo'n 7.000 personen.⁴ Deze procentuele groei van het aantal zzp'ers ligt boven het landelijk gemiddeld.

Figuur 1 - Werknemers in Transport & Logistiek, per branche in aantallen personen (2019-2023 q3)



Bron: CBS, bewerking UWV

Om wat voor T&L beroepen gaat het?

In de beroepenindeling BRC⁵ zijn de 'transport en logistieke beroepen' in 7 categorieën ingedeeld, namelijk Bedieners mobiele machines, Buschauffeurs & trambestuurders, Chauffeurs auto's, taxi's & bestelwagens, Dekofficiërs en piloten, Laders, lossers & vakkenvullers, Vrachtwagenchauffeurs en Vuilnisophalers & dagbladenbezorgers. In deze factsheet worden daarnaast ook Managers logistiek en Transportplanners & logistiek medewerkers getoond. Deze 2 beroepen horen bij de BRC-beroepsgroep van respectievelijk "Managers" en "Bedrijfseconomische en administratieve beroepen".

Deze beroepsgroepen vertegenwoordigen een verzameling van beroepen. Zo vallen onder "dekkofficiërs en piloten" onder andere leidinggevenden zeevaart, loodsen, scheepswerktuigkundigen en luchtverkeersleiders. En onder "bedieners mobiele machines" vallen onder andere matrozen zee- en binnenvaart, sluiswachters, treinmachinisten en heftruckchauffeurs. Een lijst met welke beroepen er tot de beroepsgroepen behoren staat in bijlage 1.

Helft sector werkt in T&L beroep

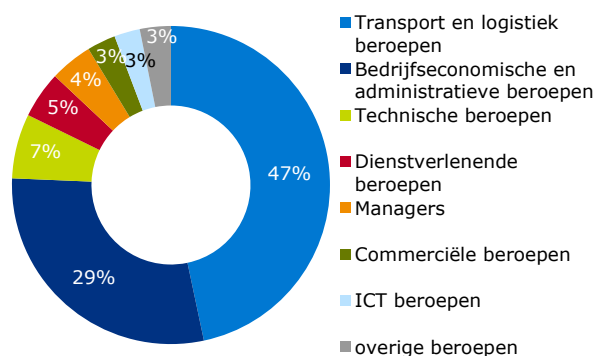
In de T&L sector heeft bijna de helft van het aantal werkenden ook een transport en logistiek beroep. De T&L beroepsgroepen die het *meeste* in de sector voorkomen zijn:⁶

- Vrachtwagenchauffeurs (15%)
- Chauffeurs auto's, taxi's en bestelwagens (12%)
- Laders, lossers en vakkenvullers (6%)
- Buschauffeurs en trambestuurders (5%)

Ongeveer 29% van de werkenden in de T&L sectoren heeft een bedrijfseconomisch en administratief beroep. Dat is logisch want hier vallen de transportplanners en logistieke medewerkers onder. De bedrijfseconomische en administratieve beroepen die in de sector veel voorkomen:

- Transportplanners en logistiek medewerkers (9%)
- Postboden en postsorteerders (8%)
- Administratief medewerkers (3%)

Figuur 2 - Werkenden Transport & Logistiek naar beroepsklasse, 2019/2020 (2 jaargemiddelden)



Bron: CBS-maatwerk op verzoek van UWV

³ RTL Nieuws (2023) [Vorig jaar werden 43 miljoen pakketjes minder bezorgd](#), 29 juni 2023.

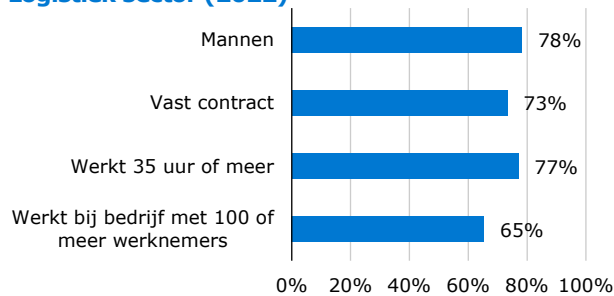
⁴ CBS Statline (2023) <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84164NED/table?dl=9F15D>

⁵ CBS (2014) [Beroepenindeling ROA CBS 2014 \(BRC 2014\)](#)

⁶ Percentages zijn ten opzichte van het totaal aantal werkenden in Transport & Logistiek sector

Kenmerken werknemers

Figuur 3 - Kenmerken werknemers in Transport & Logistiek sector (2022)



Bron: CBS

In de sector werken voornamelijk mannen (78%), vooral met een vast contract (73%) en meestal 35 uur of meer per week (77%), dit is te zien in figuur 3. Dit verschilt per deelsector en beroep: 'taxichauffeurs groepsvervoer' krijgen voornamelijk een parttime aanstelling.

De werkgelegenheid in de sector zit voor een substantieel deel bij de grotere bedrijven. Bijna twee derde (65%) van de werknemers in de sector werkt bij een bedrijf van 100 of meer werknemers.

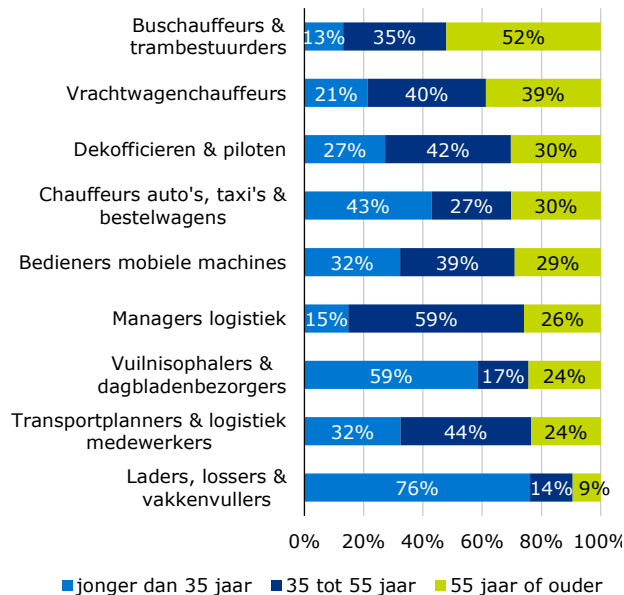
Figuur 4 zien dat de gemiddelde leeftijd per beroepsgroep binnen de sector sterk kan verschillen.

Vergrijzing in de T&L beroepen

Er is sprake van **vergrijzing in de beroepsgroepen van buschauffeurs & trambestuurders en van de vrachtwagenchauffeurs**. Ongeveer 2 op de 5 vrachtwagenchauffeurs en de helft van de buschauffeurs & trambestuurders is 55 jaar of ouder (figuur 4). Ter vergelijking, dit aandeel is bijna 2 keer zo groot als het totaal van alle werknemers in Nederland, daar is 22% van de werknemers 55 jaar of ouder. Dit betekent dat **binnen 12 jaar twee vijfde tot de helft van de vrachtwagenchauffeurs en buschauffeurs de pensioengerechtigde leeftijd bereikt** en een groot deel van hen zal de arbeidsmarkt verlaten.

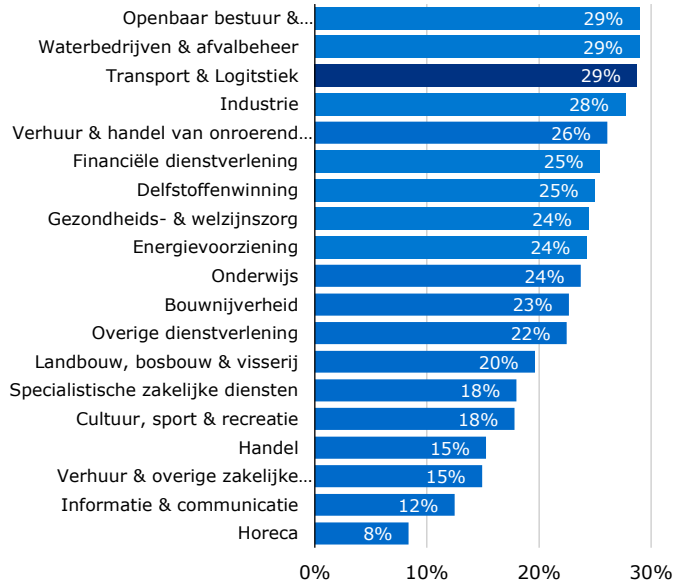
De T&L sector behoort dan ook tot **de top 3 van sectoren met het hoogste aandeel werknemers van 55 jaar of ouder** (Figuur 5). Net als het openbaar bestuur en overheidsdiensten en de waterbedrijven en afvalbeheer, is in de T&L sector 29% van de werknemers ouder dan 55 jaar. Het aandeel werknemers ouder dan 60 jaar is in de vervoer en opslag 16% en daarmee het hoogste van alle andere sectoren. De vergrijzing is een punt van zorg binnen de sector.

Figuur 4 - Werknemers Transport & Logistieke beroepsgroepen, naar leeftijd (2023)



Bron: CBS, Enquête Beroepsbevolking

Figuur 5 - Aandeel werknemers van 55 jaar of ouder per sector (2022)



Bron: CBS

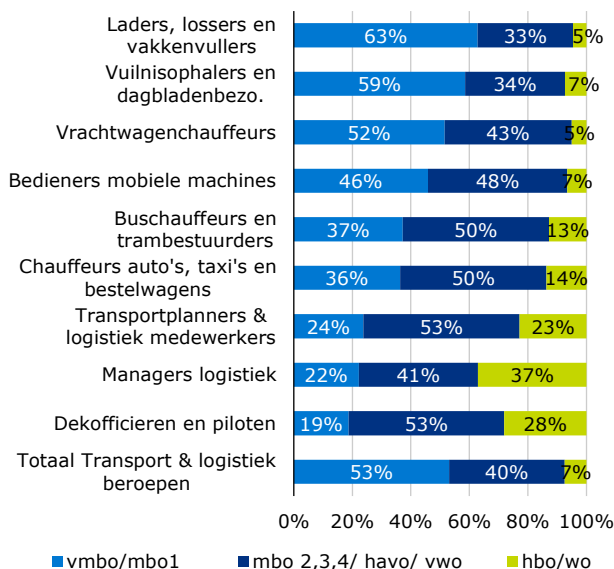
Ongeveer **de helft van de werknemers met een T&L beroep heeft maximaal vmbo/mbo1 diploma** (Figuur 6), landelijk is dit 20%.⁷ Hieronder vallen ook bbl-studenten, die al wel in hun beroep aan het werk zijn, maar nog geen diploma hebben.

Het aandeel dat maximaal een vmbo/mbo1 diploma heeft, verschilt per beroepsgroep. Dit aandeel is het hoogst onder **laders, lossers en vakkenvullers** (63%). Dat komt mede doordat vakkenvullers vaak als bijbaan wordt gedaan door scholieren die nog geen havo/vwo diploma hebben.⁸

Ook het aandeel met maximaal vmbo/mbo1 diploma is hoog onder **vuilnisophalers en dagbladenbezorgers** (59%) en **vrachtwagen-chauffeurs** (52%).

De managers, transportplanners en logistiek medewerkers hebben over het algemeen meer scholing. Bijna twee op de vijf (37%) managers heeft hbo/wo.

Figuur 6 - Werknemers Transport en logistieke beroepen naar diploma (2023)



Bron: CBS, Enquête Beroepsbevolking

De laatste jaren neemt het aandeel met mbo 2-4, hbo- of wo diploma toe. Het aandeel werknemers dat alleen een vmbo of mbo1 diploma heeft, neemt af. Deze trend komt overeen met de ontwikkeling van een toenemend opleidingsniveau in Nederland.⁹ Hoewel de T&L sector mogelijkheden biedt voor werkzoekenden zonder startkwalificatie, blijft na- en bijscholing belangrijk.

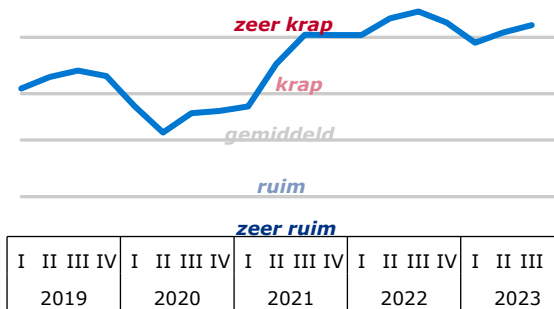
Ontwikkeling vraag en aanbod op de arbeidsmarkt: spanningsindicator

In 2020 daalde de productie in de sector als gevolg van de coronacrisis. Zo waren er beperkende maatregelen voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer en de luchtvaart. Het aantal vacatures nam af en het aantal WW'ers groeide. Hierdoor daalde de spanning op de arbeidsmarkt voor transport en logistieke beroepen. In de loop van 2021 en in 2022 groeide de economie en nam de productie in de sector weer toe. Deze ontwikkeling is ook terug te zien in de figuur over de spanningsindicator (Figuur 7).

De spanningsindicator laat zien dat **vanaf 2021 er sprake is van een krappe arbeidsmarkt** voor de Transport & Logistiek beroepen. Hoewel de krapte begin 2023 voor deze beroepen weer leek te dalen, nam het in de loop van 2023 weer toe.

Maar regionaal (Figuur 8) zijn er verschillen voor de T&L beroepen. In het 3^e kwartaal van 2023 is in alle regio's sprake van een 'krappe' tot 'zeer krappe' arbeidsmarkt. Dit verschilt weinig met een jaar eerder, toen was er in alle regio's ook een zeer krappe arbeidsmarkt.

Figuur 7 - Spanningsindicator T&L 2019-2023



Bron: UWV

Wat is de Spanningsindicator?

De Spanningsindicator van UWV is een verhoudingsgetal dat de vraag en aanbod op de arbeidsmarkt weergeeft. Het wordt berekend door het aantal openstaande vacatures te delen door het aantal personen dat in de eerste 6 maanden van hun WW-uitkering zit. Dit geeft een indicatie van de spanning op de arbeidsmarkt.

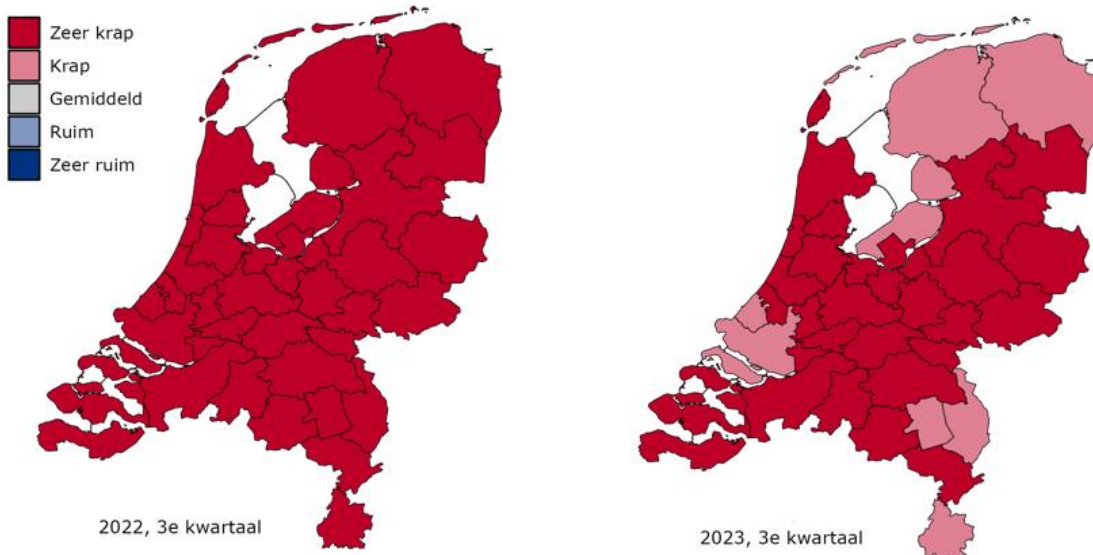
Wanneer er naar verhouding meer vacatures dan werkzoekenden zijn, is er sprake van een 'krappe' of 'zeer krappe' arbeidsmarkt. Werkzoekenden kunnen dan vaak gemakkelijker een baan vinden. Bij een 'ruime' of 'zeer ruime' arbeidsmarkt hebben werkgevers meer keus en hebben werkzoekenden meer concurrentie. Een meer technische toelichting staat op de pagina van het [Dashboard Spanningsindicator](#).

⁷ CBS Statline (2024) <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/85276NED/table?dl=A016F>

⁸ In de betreffende data van CBS Statline is de beroepsgroep van laders, lossers en vakkenvullers één geheel, deze zijn niet uit te splitsen.

⁹ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2024) *Arbeidsmarktrapportage beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek 2023*. Gouda: STL

Figuur 8 - Spanningsindicator T&L beroepen 3^e kwartaal 2022 en 2023

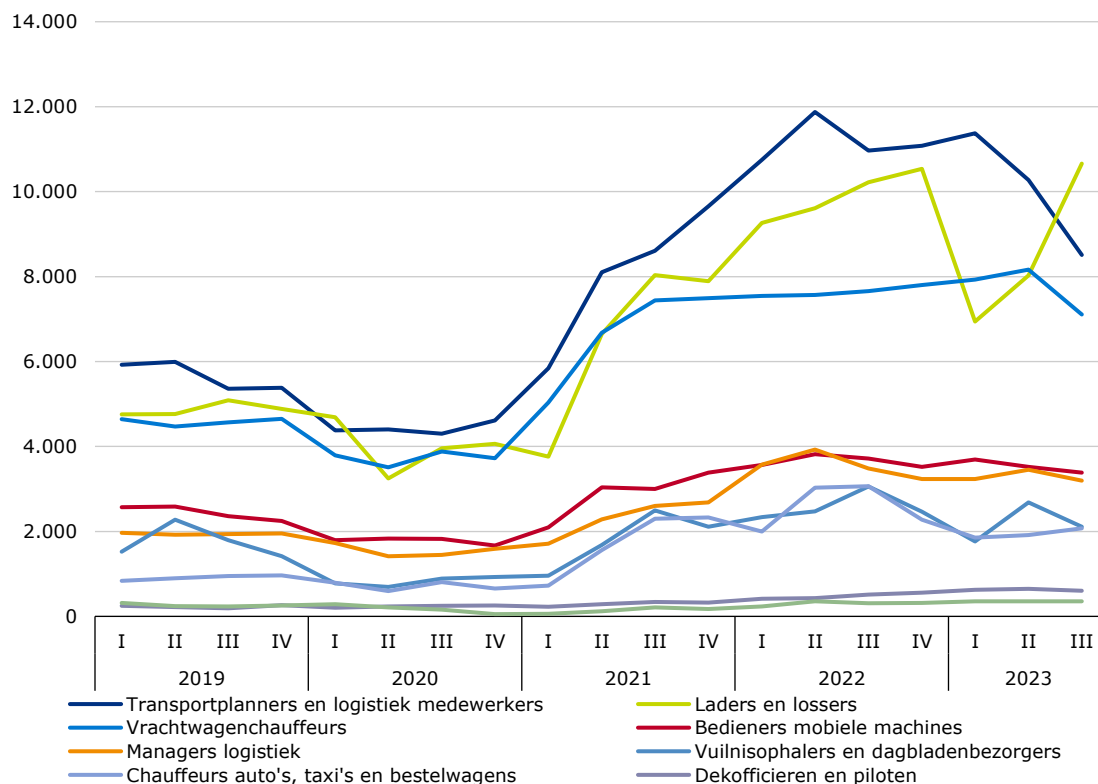


Bron: UWV

Openstaande vacatures voor T&L beroepen nemen af

Figuur 9 laat het aantal vacatures zien voor de T&L beroepen dat aan het einde van het kwartaal open staat. Het hoogste aantal vacatures zijn voor laders, lossers en voor transportplanners en logistiek medewerkers. Bij de beroepsgroep van laders en lossers is in het eerste kwartaal van 2023 een sterk daling in openstaande vacatures te zien, maar dit herstelde zich later in het jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door een teruglopende vraag voor 'Fiets- en brommerkoeriers' en 'Magazijn,- expeditiemedewerkers en orderpickers' die onder deze beroepsgroep vallen. Mogelijk komt dit doordat na de lockdownperioden de (pakket)bezorging afnam,¹⁰ bij de chauffeurs auto's/ bestelwagens is vanaf derde kwartaal 2023 ook een afname in openstaande vacatures te zien. Voor de meeste T&L beroepsgroepen **lijken de openstaande vacatures in tweede helft van 2023 te dalen, maar dit aantal blijft hoger dan in 2019.**

Figuur 9 - Aantal openstaande vacatures aan einde kwartaal voor T&L beroepen (2019-2023)



Bron: UWV

¹⁰ Algemeen Dagblad (2023) *Zware tijden voor PostNL: omzet en winst lopen flink terug*. 27 februari 2023.

Ruim **de helft van de vacatures (53%) in de T&L sector was moeilijk vervulbaar**, blijkt uit het UWV Werkgeversonderzoek.¹¹ De voornaamste reden die hiervoor genoemd wordt, is dat er te weinig reacties op de vacature kwamen (76%). Andere voornaamste redenen die T&L werkgevers noemden voor het moeilijk vervulbaar zijn van de vacature is dat de sollicitanten onvoldoende benodigde vaardigheden hadden (61%), de vakkennis onvoldoende was (51%) of dat werkgevers vonden dat de sollicitant niet de juiste instelling had (49%).¹¹

Volgens het werkgeversonderzoek had ongeveer **28% van de werkgevers in de sector in (zeer) hoge mate last van de krapte** op de arbeidsmarkt. Personeelsbehoud ziet driekwart van de T&L werkgevers nauwelijks als een probleem. Echter, 16% van de werkgevers zegt in (zeer) hoge mate last te hebben van uitstroom van personeel dat maximaal een jaar in dienst is. Krapte op de arbeidsmarkt, interessantere of een beter betaalde baan bij een andere organisatie en gebrek aan carrièrekansen of doorgroeimogelijkheden in de eigen organisatie worden in het werkgeversonderzoek als belangrijkste redenen genoemd waarom het lastig kan zijn om personeel te behouden. Dit komt overeen met het totaalbeeld over alle sectoren heen.¹²

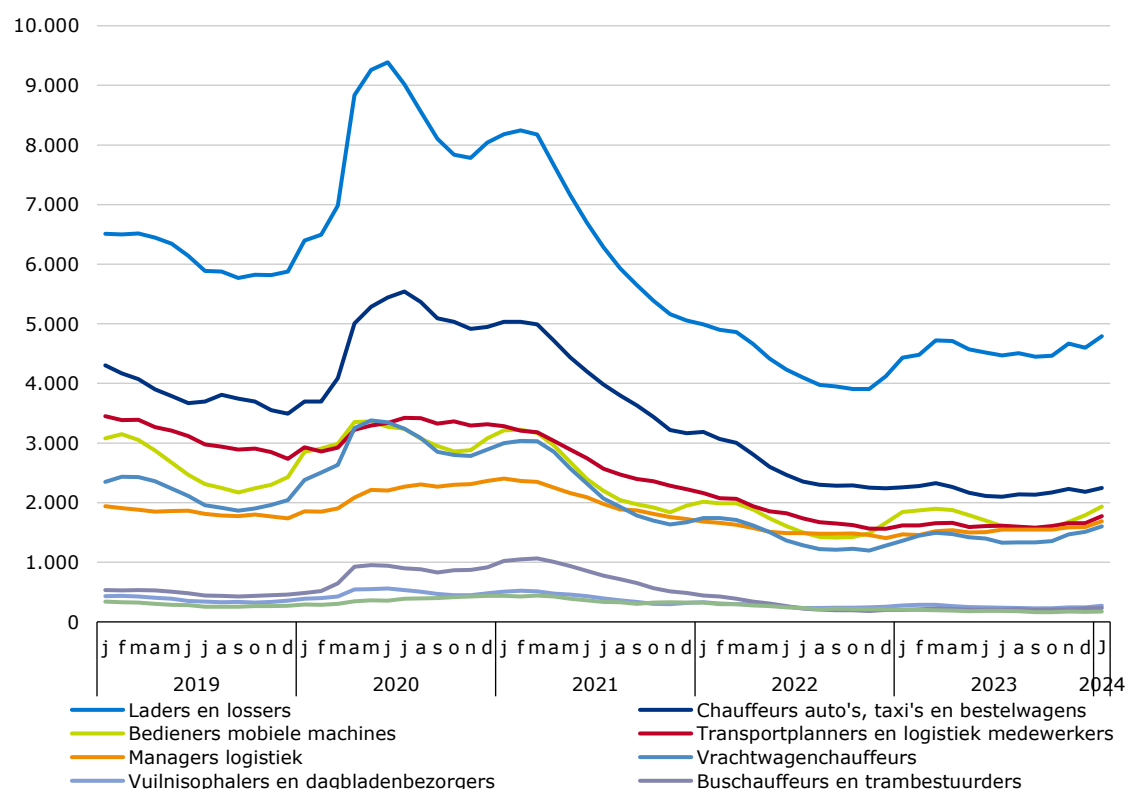
De maatregelen die werkgevers in de Transport & Logistiek sector het vaakst noemden om zittend personeel te behouden en nieuwe medewerkers aan te trekken zijn individuele gesprekken met medewerkers, verbeteren van de financiële beloning, aandacht voor werksfeer en aandacht voor werktijden en roosters. Als ze één maatregel moesten kiezen, dan is het verbeteren van de financiële beloning het vaakst genoemd als meest effectieve maatregel.¹²

Aanbod WW voor de T&L sector neemt toe

Figuur 10 laat de ontwikkeling zien van het aantal personen in de WW voor de transport en logistiek. In januari 2024 zijn er 14.700 WW'ers voor een T&L beroep (inclusief Managers logistiek, Transportplanners & logistiek medewerkers). Dit is een groei van 1.000 personen ten opzichte van dezelfde periode een jaar eerder, in januari 2023 waren er 13.700 WW'ers voor deze beroepen.

In 2020 nam door de coronacrisis **het aantal mensen in de WW toe voor de T&L sector**. De sterkste stijgingen vonden plaats onder Laders lossers, vakkenvullers, onder Chauffeurs van auto's, taxi's en bestelwagens en onder Vrachtwagenchauffeurs. Vanaf begin maart 2021 tot eind 2022 is voor alle beroepsgroepen in de sector een daling te zien. In 2023 groeit het aantal WW'ers onder laders en lossers en onder bedieners van mobiele machines. In de laatste maanden van 2023 is ook voor de andere beroepsgroepen in de sector een kleine stijging in WW'ers te zien, maar deze aantallen liggen over het algemeen nog steeds lager dan het aantal WW'ers voor de coronacrisis in 2019.

Figuur 10 - Ontwikkeling aantal personen met WW voor een T&L beroep 2019 t/m januari 2024



Bron: UWV

¹¹ UWV (2024) Werkgeversonderzoek: Ruim de helft van de vacatures nog moeilijk vervulbaar

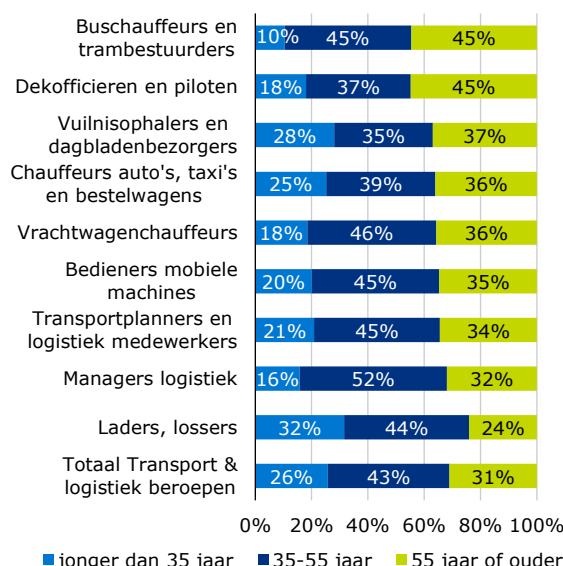
¹² UWV (2024) Werkgeversonderzoek, publicatie in voorbereiding.

Van alle WW'ers die op zoek zijn naar een transport en logistiek beroep is zo'n 31% 55 jaar of ouder, ruim een kwart is jonger dan 35 jaar. Dat er meer oudere werknemers in de WW zitten is een normaal verschijnsel: hoe hoger de leeftijd, hoe meer tijd een werknemer heeft gehad om gedurende het werkzame leven WW-rechten op te bouwen.

Bijna de helft van de WW'ers die ingeschreven staat voor een beroep als buschauffeur/ trambestuurder (45%) of dekkofficiëren/ piloten (45%) is 55 jaar of ouder. Ook voor vuilnisophalers/dagbladenbezorgers (37%), chauffeurs auto's, taxi's en bestelwagens (36%) en vrachtwagenchauffeurs (36%) is het aandeel dat ouder dan 55 jaar is substantieel. Ter vergelijking, gemiddeld over alle WW'ers (voor alle beroepen) is 29% ouder dan 55 jaar.

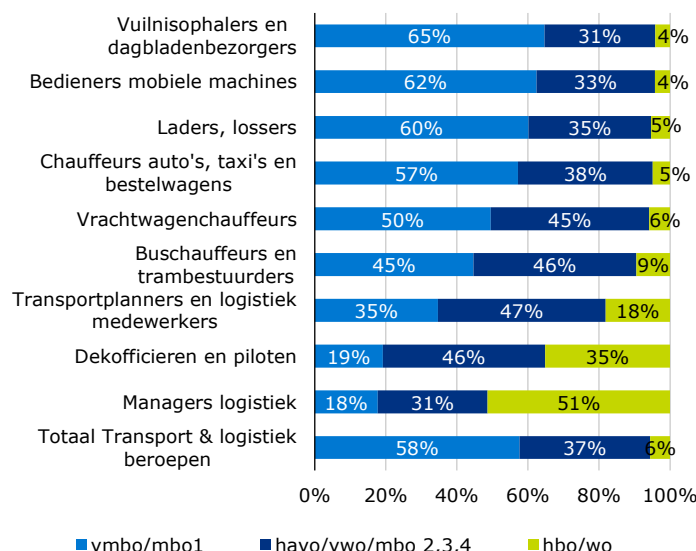
Opvallend is dat van de vrachtwagenchauffeur bijna de helft (44%) 55 jaar of ouder is, maar bij de WW'ers behoort een derde (36%) van de vrachtwagenchauffeurs tot deze leeftijdscategorie.

Figuur 11 – WW'ers Transport & Logistiek naar leeftijd (jan 2024)



Bron: UWV

Figuur 12 – WW in personen ingeschreven voor Transport & Logistiek beroep, naar opleiding (jan 2024)



Bron: UWV

Van alle WW'ers die ingeschreven staan met een T&L beroep en waarvan het opleidingsniveau bekend is, heeft circa 57% een vmbo/mbo-1 diploma (Figuur 12).

Het aandeel WW'ers met een vmbo/mbo1 diploma is het hoogst bij vuilnisophalers/dagbladenbezorgers (64%), bedieners mobiele machine (62%), Laders, lossers (60%) en chauffeurs auto's, taxi's en bestelwagens (57%).

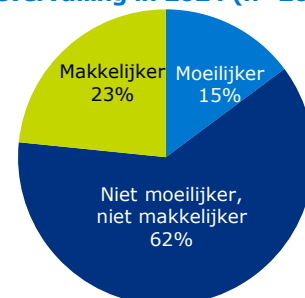
Van de WW'ers die ingeschreven staan met een T&L beroep hebben managers logistiek het vaakst de meeste opleiding genoten, de helft managers logistiek met WW heeft een HBO-/WO diploma (51%). Dit aandeel is hoger dan werknemers die in dienst zijn als managers logistiek, waar ruim een derde (36%) een HBO-/WO diploma heeft.

Verwachting arbeidsmarktontwikkelingen voor 2024

De grootste groep T&L werkgevers (62%) verwacht dat in 2024 het vervullen van vacatures niet makkelijker, maar ook niet moeilijker wordt dan in 2023.¹³

Gemiddeld over alle sectoren heen, denkt 24% dat de vacaturevervulling in 2024 moeilijk gaat worden. Ten opzichte van andere sectoren lijken de T&L werkgevers iets meer vertrouwen te hebben om nieuw personeel te kunnen aantrekken. Zo'n 15% in de T&L denkt dat het moeilijker wordt (figuur 13). Mogelijk **speelt hierbij een rol dat de vraag naar nieuw personeel in 2024 naar verwachting iets minder groot wordt.**

Figuur 13 – Verwachting werkgevers in T&L over vacaturevervulling in 2024 (n=268)

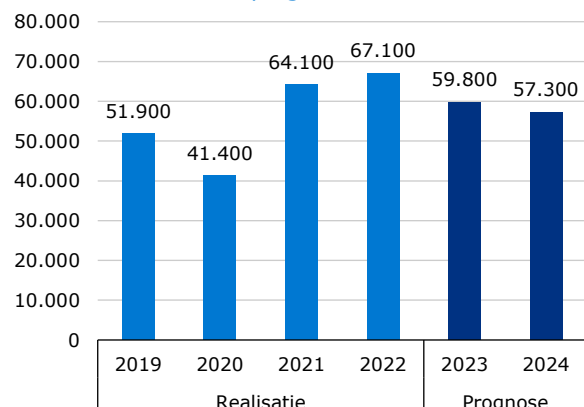


Bron: UWV Werkgeversonderzoek

¹³ UWV (2024) Werkgeversonderzoek: Ruim de helft van de vacatures nog moeilijk vervulbaar

Figuur 14 - Ontwikkeling aantal ontstane vacatures per jaar in T&L sector, 2019-2024

Realisatie 2019-2022; prognose 2023-2024



Bron: Prognose UWV o.b.v. cijfers CBS

Uit de prognose voor het aantal ontstane vacatures die het UWV begin 2023 berekende, blijkt dat het totaal aantal vacatures in Nederland naar verwachting in 2023 afneemt met 8% en in 2024 met -3%. De **daling in het aantal vacatures** dat ontstaat, is het gevolg van de lagere economische groei.¹⁴

Figuur 14 laat de ontwikkeling zien van het aantal ontstane vacatures in de T&L sector. Uit de prognose blijkt dat in 2024 naar verwachting 57.000 vacatures gaan ontstaan. Dit is een daling van -15% ten opzichte van het aantal ontstane vacatures in 2022.

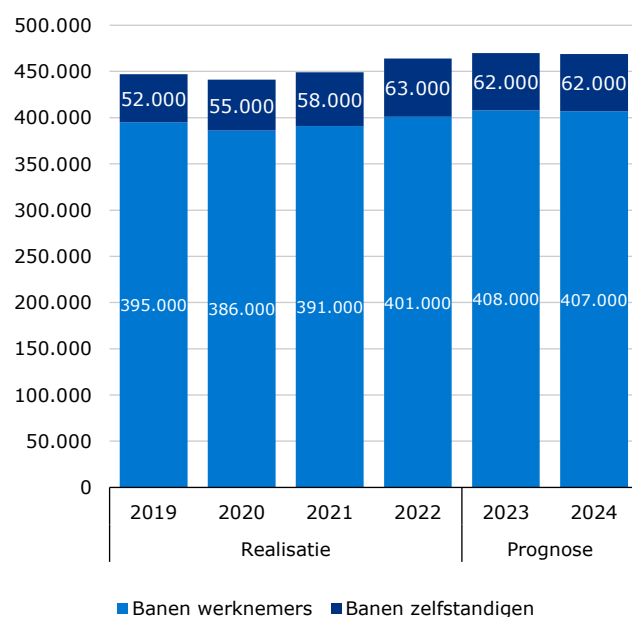
Dat het aantal ontstane vacatures daalt, betekent niet dat de werkgelegenheid krimpt. Wel zal **de groei van het aantal banen afnemen**.

De verwachting in alle sectoren is dat de banengroei in 2023 en 2024 lager is dan in de jaren ervoor, de groei die plaatsvond tussen 2020 en 2022 lijkt bekoeld. UWV verwacht dat in 2024 voor alle sectoren het totaal aantal banen in Nederland met +0,5% groeit ten opzichte van 2023.

Ook in de transport en logistieke sector is er sprake van stagnatie in de banengroei (Figuur 15). **UWV verwacht in 2024 in deze sector zo'n 469.000 banen**, dit is bijna gelijk (-0,4%) aan 2023.¹⁴ Op de kaart (Figuur 16) is te zien dat voor de arbeidsmarktregio's Midden-Brabant en Midden-Gelderland een banengroei in de T&L sector verwacht wordt van circa +2 tot +3%.

Figuur 15 - Ontwikkeling aantal banen T&L sector, 2019-2024

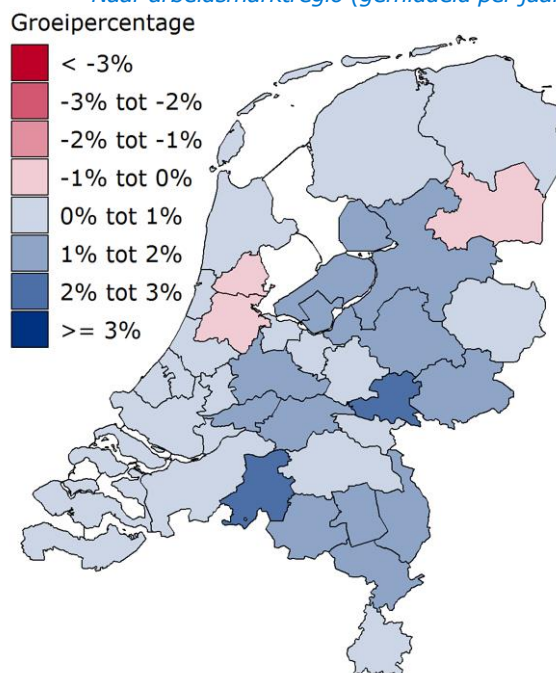
Realisatie 2019-2022, prognose 2023-2024



Bron: CBS, prognose SEOR in opdracht van UWV

Figuur 16 - Prognose groei banen werknemers T&L Sector in periode 2022-2024

Naar arbeidsmarktregio (gemiddeld per jaar)



Bron: UWV (mei 2023)

¹⁴ UWV (2023) *Arbeidsmarktprognose: minder banengroei in 2023 en 2024* ([werk.nl](https://www.werk.nl/arbeidsmarktinformatie/prognose-trends/minder-banengroei-in-2023-en-2024)) <https://www.werk.nl/arbeidsmarktinformatie/prognose-trends/minder-banengroei-in-2023-en-2024>

Ondernemersvertrouwen is gedaald

Na de uitbraak van de covid pandemie was het ondernemersvertrouwen in 2020 erg laag, maar dit vertrouwen herstelde in 2021 snel. Ondernemers in de T&L sector waren optimistischer dan het gemiddelde van alle ondernemers. Daarna neemt het ondernemersvertrouwen af en blijft tot eind 2023 negatief, het is lager dan in 2022.¹⁵ Een groot deel van de T&L ondernemers heeft de nodige zorgen. In het 3e kwartaal van 2023 is de omzet voor goederenwegvervoer (voor twee kwartalen op een rij) en voor de logistiek (voor drie kwartalen op een rij) lager uitgevallen dan het vorige kwartaal.¹⁶ Figuur 17 laat zien welke belemmeringen ondernemers voor hun bedrijf ervaren.

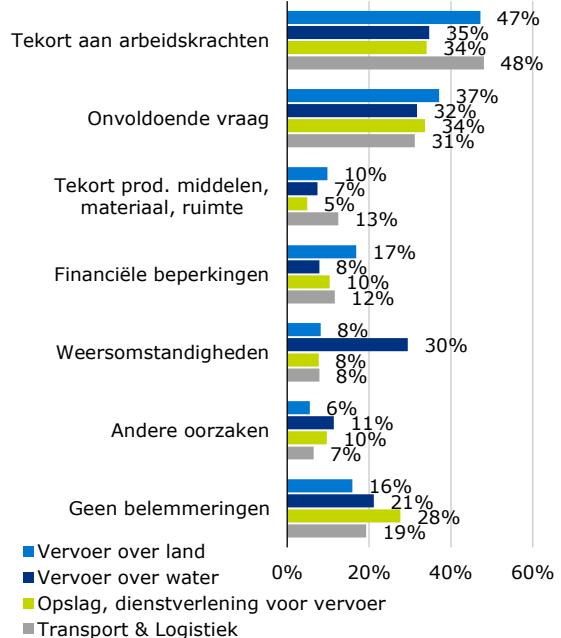
Begin 2024 zijn de **meest genoemde belemmeringen zijn het personeelstekort** (48%) **en de onvoldoende vraag** (31%). Binnen de deelsector voor vervoer over land (vrachtverkeer, openbaar vervoer) worden deze belemmeringen het vaakst gesignaleerd.

Het personeelstekort wordt minder als belemmering genoemd dan begin 2023 (toen 62%). Maar de zorgen over onvoldoende vraag zijn toegenomen (toen 21%). De T&L sector staat begin 2024 in de top 3 van sectoren die onvoldoende vraag als belemmering noemen.¹⁷

Bij vervoer over water ziet bijna een derde van de ondernemers (30%) de weersomstandigheden als een belemmering. Het weer is hier van invloed: Als door droogte het waterpeil in de rivieren te laag is, kunnen binnenvaartschepen minder vervoeren.¹⁸ Maar als door neerslag het waterpeil hoog is, zorgt dit voor lagere doorvaarhoogte bij bruggen, sterke stroming en kan dit leiden tot snelheidsbeperkingen om dijken te beschermen.¹⁹

Een deel van de ondernemers ervaart geen belemmeringen, in de T&L sector is dit het hoogst bij vervoer over water (21%) en opslag en dienstverlening voor vervoer (28%).

Figuur 17 - Belemmeringen voor bedrijfsvoering volgens ondernemers in T&L sector (jan 2024)



Bron: CBS, Conjunctuur enquête

Trends en ontwikkelingen

De sector maakte de afgelopen drie jaar een hectische periode door en dat heeft weerslag op de arbeidsmarkt. Inmiddels hebben in 2023 de toeleveringsketens zich hersteld van de chaos in bijvoorbeeld planning van personeel en materieel die werd veroorzaakt door de pandemie.²⁰ Maar deze dienen ook weer aangepast te worden wegens de volgende internationale ontwikkelingen,²¹ de **Transport en Logistiek blijft onder druk** staan:

- Door de **stikstofcrisis** en de doelen voor CO2-reductie daalt het transport: Er waren bijvoorbeeld minder bouwprojecten, hierdoor was er minder transport van bouwmaterialen. En vanwege de verduurzaming van energie, bouwen Nederland en Duitsland het gebruik van kolencentrales af, daarmee daalt het transport in kolen. Ook is de verwachting dat de veestapel gaat krimpen, dat leidt tot minder transportvervoer van en naar veevoederfabrieken.
- Door de oorlog in **Oekraïne** en de sancties tegen Rusland stegen niet alleen de energie- en brandstofprijzen, ook stonden toeleveringsketens opnieuw onder druk doordat goederenstromen verlegd worden.²²
- Bij de Rode Zee belemmeren Jemenitische Houthi-rebellen schepen die op weg zijn naar het **Suezkanaal**. Rederijen zoals Maersk, Hapag-Lloyd, ONE, HMM en MSC varen om via Kaap de Goede Hoop.^{23,24}
- De **internationale handel** neemt af en de Chinese economie groeit niet meer zo hard, dit beïnvloedt de vraag naar (internationaal) transport.²⁵

De T&L sector is sterk **conjunctuurgevoelig**. Na de sterke economische groei in de afgelopen jaren, signaleert De Nederlandse Bank (DNB) dat vanaf het midden van 2022 de Nederlandse conjunctuur in een neergaande fase verkeerd. In 2023 stagneerde de economische groei, maar DNB verwacht een geleidelijk herstel in 2024 en 2025.^{26,27}

¹⁵ Kamer van Koophandel (2023) *Ondernemersvertrouwen licht gedaald*

¹⁶ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2023) *Sectormonitor 2023-Q3: Ontwikkeling arbeidsmarkt transport & logistiek*.

¹⁷ CBS Statline (2024) *Conjunctuurenquête Nederland; bedrijfstakken (SBI 2008)*.

¹⁸ RTL Nieuws (2022) *Crisis op crisis: de Rijn dreigt droog te vallen (en dat gaan we merken)*. 12 augustus 2022

¹⁹ <https://rijkswaterstaat.nl/water/waterbeheer/bescherming-tegen-het-water/>

²⁰ ABN-AMRO (2023) *In rustiger vaarwater: Sectorprognose Transport en logistiek*.

²¹ ING (2024) *Transport en logistiek: in onrustig vaarwater blijft versnelling nog uit*.

²² De Nederlandse Bank (2022) *Hoe we economisch geraakt worden door de oorlog in Oekraïne*.

²³ Nieuwsblad Transport (2023) *Rederijen rekenen niet meer op snelle oplossing Rode Zee-crisis en gaan omvaren via Kaap*.

²⁴ NOS (2023) *Risico's op de Rode Zee leiden tot oplopende containerprijzen*, 22 december 2023.

²⁵ ING (2023) *Luchtvaart en OV boeken verder herstel, goederenvervoer zakt terug*.

²⁶ De Nederlandse Bank (2023) *DNB-conjunctuurindicator*.

²⁷ De Nederlandse Bank (2023) *De stand van onze economie*.

Vergrijzing bus- en vrachtwagenchauffeurs

De leeftijdsverdeling in de sector blijft een punt van zorg. De gemiddelde leeftijd van bus- en vrachtwagenchauffeurs nam in 2023 verder toe ten opzichte van 2022. Mede door een afname van het aantal mbo-studenten transport en logistiek en **door de vergrijzing, gaat het personeelstekort de komende jaren niet afnemen**. De instroom van nieuwe chauffeurs is nog steeds lager dan uitstroom door bijvoorbeeld pensioengerechtigden.²⁸ De verwachting is dat alleen al voor de branche van vervoer en opslag tot 2025 er jaarlijks 13.000 nieuwe vrachtwagenchauffeurs geworven moeten worden om aan de vervangingsvraag te voldoen.²⁸

Modal shift: meer vervoer over het water in plaats van de weg

Omdat de wegen vol raken en de sector zoekt naar manieren voor CO2-reductie, groeit de wens naar 'modal shift'. Dit is het verplaatsen van transport over de weg naar transport per spoor of schip. De landelijke ambitie is dat **in 2025 er 20% meer over water wordt vervoerd**. Het doel is om in 2030 dagelijks 2.000 TEU-container eenheden²⁹ in plaats van over de weg, via het water of het spoor te transporteren. Vanuit de overheid zijn er subsidieregelingen voor bijvoorbeeld verladers om deze modal shift te stimuleren. Met name de grote rivieren geven veel mogelijkheden tussen Rotterdam en Arnhem/Nijmegen en Rotterdam-Venlo³⁰

Uit een experiment van Cosun Beet Company blijkt dat de het vervoer van suikerbieten over water milieuvriendelijker en goedkoper is. Hiermee zijn 15.000 vrachtritten gereduceerd en leverde 20% CO2-reductie op.³¹ Jaarlijks neemt het aantal ton suikerbieten via de binnenvaart toe.³²

Schiphol heeft weinig groeimogelijkheid

In de luchtvaart staat de groei onder druk door plannen van het kabinet en Schiphol om de geluidshinder rondom die luchthaven aan te pakken.³³ De betrokken partijen hebben vastgesteld dat er jaarlijks **maximaal 452.500 vluchten** mogen worden uitgevoerd.³⁴ Maar in 2023 zat Schiphol al bijna aan dit maximum. Doordat het besluit over een luchthaven in Lelystad in verband met de val van het oude kabinet is uitgesteld, is de groeimogelijkheid in aantal vluchten beperkt.

Inmiddels groeit het vervoer via de lucht weer. Het is echter nog niet op het niveau van voor de coronacrisis. In 2023 vervoerden de vijf grootste luchthavens van Nederland zo'n 16% meer passagiers dan in het voorgaande jaar, maar dit is nog steeds ongeveer 11% minder als in 2019.³⁵ Toen het aantal vliegpassagiers in 2022 aantrok, kampte Schiphol (en ook andere Europese luchthavens) met flinke wachtrijen door een personeelstekort bij de beveiliging, incheckbalies en bagage-afhandelaren.³⁶ De wachtrijen voor passagiers zijn na de vakantieperiodes inmiddels minder, maar de zorgen over personeelstekorten voor bagage-afhandelaren blijven.³⁷

Openbaar vervoer nog niet terug op oude niveau

Het openbaar vervoer heeft zich hersteld na de dip tijdens coronacrisis. Maar er zijn **minder reizigers** in het openbaar vervoer doordat het thuiswerken structureel is toegenomen ten opzichte van voor de coronacrisis.³⁸ Een deel van de reizigers is gedurende de coronacrisis met de auto gaan reizen en is dit blijven doen.

Daarnaast zorgt personeelstekort ervoor dat het **onderhoud en reparaties** van treinen langer duurt. De inzet van materieel wordt strak gepland. Treinen zijn om deze redenen soms korter en de in- en uitstaptijd duurt langer, wat vertraging kan opleveren. OV-bedrijven leiden zelf personeel op, om de tekorten tegen te gaan.

Emissieloos transport en ontwikkeling city hubs

CO2-reductie zorgt voor een vraag naar duurzamere transportmiddelen. Er varen bijvoorbeeld sinds 2021 elektrische binnenvaartschepen. Vooralsnog werkt dit vooral goed voor schepen in de containervaart: één container in het ruim van het schip is de accu. Bij aankomst bij de terminal wordt de accu-container samen met de lading gelost en een volle accu-container wordt erin getakeld. Op deze wijze hoeft er niet gewacht te worden op het laden van de accu.^{39,40}

De bezorgingsbranche heeft te maken met **ontwikkelingen op gebied van stedelijke infrastructuur** (last mile delivery). In veel binnensteden gelden al restricties voor vrachtverkeer, dit stimuleert de opkomst van de elektrische vrachtwagen. Vooralsnog rijden deze vooral in binnensteden en zijn ze sterk afhankelijk van oplaadpunten, maar de accu opslag en oplaadtijden worden steeds beter.⁴¹ Ook de oplaadpunten nemen toe, **PostNL stelt bijvoorbeeld de eigen oplaadpunten open** voor andere elektrische vervoerders.

²⁸ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2024) *Arbeidsmarktrapportage beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek 2023*. Gouda: STL

²⁹ Een TEU staat voor Twenty-foot equivalent unit, dit is een standaardmaat die in de T&L sector veel gebruikt wordt. Het betreft een eenheid die op een ISO-container met een lengte van 20 voet (6,10 m) gebaseerd is.

³⁰ Panteia (2023) *Middellange Termijn Prognoses voor de binnenvaart: Vervoer in relatie tot Nederland, periode 2024-2028*

³¹ Cosun Beet Company Vervoer van 270.000 ton bieten duurzamer per schip

³² Logistiek.nl (2023) *Modal shift suikerbieten drie jaar op rij succesvol*, 26 januari 2023.

³³ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtvaart/schiphol>

³⁴ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023) *Minder geluidshinder voor omwonenden: nieuwe balans Schiphol*

³⁵ NOS (2024) *Vorig jaar meer luchtvaartpassagiers in Nederland, maar minder dan voor corona*, 6 februari 2024

³⁶ Algemeen Dagblad (2022) *Drukke op Schiphol: vanaf vrijdag mogen alleen reizigers die binnen 4 uur vliegen vertrekhal in*, 2 juni 2022.

³⁷ NOS (2023) *Zorgen over veiligheid Schiphol door personeelstekort bagageafhandelaren*, 27 november 2023.

³⁸ ING (2023) *Luchtvaart en OV boeken verder herstel, goederenvervoer zakt terug*.

³⁹ Ecorys (2020) *Inhoudelijk fundament economie, arbeidsmarkt en mobiliteit*. Rotterdam: Ecorys.

⁴⁰ NOS (2021) *Eerste elektrische binnenvaartschip Nederland in gebruik genomen*, 6 september 2021.

⁴¹ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2023) *De vrachtwagen van de toekomst*

Het delen van oplaadpunten gebeurt ook bij 'City Hubs'. Dit zijn plekken waar de logistiek van een stad samenkomt: één transportbedrijf plant alle ritten voor verschillende verladers, via emissieloze trucks of fietskoeriers. Op deze manier worden er **meerdere ritten samengevoegd** en zijn er vollere vrachtwagens die de stad in rijden. Dit scheelt verkeersdruk op de stad, uitstoot en het levert een hogere ritwaarde op.⁴² Momenteel zijn er al City Hubs in Amsterdam, Roermond, Utrecht, Leiden, Maastricht, Groningen, Alphen aan de Rijn.^{43 44}

Een mogelijk rem op de opkomst van elektrisch vrachtvervoer is het **voornemen om het C-rijbewijs ook verplicht te stellen voor elektrische bestelwagens**. Sinds 2019 geldt een vrijstelling, elektrische bestelwagens mogen tot 4.250 kilo met een B-rijbewijs bestuurd worden. Met deze regeling blijft het laadvermogen gelijk aan een brandstofbestelauto, want de batterijen maken een elektrische auto zwaarder. Het mogelijke stopzetten van de vrijstelling per 1 juli 2024 leidt tot zorgen in de deelsector. Er is al een tekort aan chauffeurs met rijbewijs C en het bijscholen van de chauffeurs naar een C-rijbewijs is kostbaar en in de resterende tijd ook een pittige opgave. De andere optie is dat het gewicht van de elektrische bestelwagens verlaagd dient te worden, er is dan minder de laadcapaciteit. Het is dan voor de vervoerder aantrekkelijk om terug te stappen naar brandstof-bestelwagens.^{45,46}

Smart traffic

Het chauffeursberoep gaat veranderen, mede door de ontwikkeling van rij-taak ondersteunende systemen. Kolonne rijden verhoogt bijvoorbeeld de efficiency: hierbij rijden vrachtwagens achter elkaar met behulp van de **adaptive cruisecontrol**. Deze boordcomputer zorgt dat de vrachtwagens op een goede afstand van elkaar blijven, met elkaar gelijkmatig remmen en gasgeven. Ook zijn deze boordcomputers verbonden met 'intelligente verkeersregelininstallaties' (iVRI's), dit zijn verkeerslichten die groen geven wanneer een dergelijke kolonne er aankomt.⁴⁷

Daarnaast zorgen nieuwe (centrale-) plantechieken voor efficiëntere ritten. Ook oplossingen zoals Uber Freight brengen via hun platform vraag en aanbod bij elkaar waardoor vrachtwagens voller zitten, en dezelfde hoeveelheid met minder vrachtwagens wordt vervoerd.⁴⁸

Het sectorinstituut Transport en Logistiek verwacht dat het beroep van chauffeurs de komende jaren moeilijker wordt, bijvoorbeeld door de boordcomputer, die steeds ingewikkelder wordt. Maar ook omdat klanten en medeweggebruikers mondiger zijn, waardoor chauffeurs ook soft skills moeten beheersen.⁴⁹

Verandering in distributiecentra

In de logistiek speelt het vraagstuk van automatisering sterk. Werkzaamheden van 'orderpickers' kunnen steeds beter overgenomen worden door **(ondersteunende) robot/software**. Veel distributiecentra maken al gebruik van sorteermachines. Orderpickers weten waar zij moeten zijn door 'pick of light' of 'voice picking' systemen waarbij gebruik wordt gemaakt van licht of stem om medewerkers te leiden naar goederen.

Door deze ontwikkelingen neemt de vraag naar orderpickers af en stijgt de vraag naar monteurs en technisch geschoold personeel. Van complete vervanging van de orderpicker blijkt echter vooralsnog geen sprake. Door het gebruik van nieuwe software en technologische toepassingen is het voor steeds meer werknemers van belang om hier goed mee om te kunnen gaan.

Tekorten voor taxichauffeurs groepsvervoer

Met name het leerlingenvervoer zijn de tekorten nijpend. Door een tekort aan chauffeurs komen kinderen te laat op school, met name in het speciaal onderwijs geeft dit leerlingen veel stress. Het komt voor dat ook kantoorpersoneel en directie van een vervoersbedrijf meerrijdt of dat er meerdere rit-rondes nodig zijn om alle kinderen te vervoeren. Kinderen die gebruik maken van speciaal onderwijs cluster 3 en 4 zijn vaak gebaat bij regelmaat, deze kinderen hebben er baat bij dat ze zoveel mogelijk dezelfde chauffeur hebben bij het leerlingenvervoer.^{50,51,52} Een fulltime aanstelling is in dit beroep meestal niet mogelijk. Wel biedt het kansen voor werkzoekenden die op zoek zijn naar een baan met een beperkt aantal uren of die op zoek zijn naar een combinatiebaan.

⁴² Sectorinstituut Transport en Logistiek (2023) *De toekomst van de city hubs*

⁴³ <https://cityhub.nl/>

⁴⁴ Ecorys (2020) *Inhoudelijk fundament economie, arbeidsmarkt en mobiliteit*. Rotterdam: Ecorys.

⁴⁵ Transport en Logistiek Nederland (2024) *Kamervragen over beëindigen vrijstellingsregeling C-rijbewijs*.

⁴⁶ Evofenedex (2024) *Zware elektrische bestelauto: C-rijbewijs vanaf 1 juli verplicht*.

⁴⁷ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2023) *Hoe ziet het chauffeursvak eruit in 2030?*

⁴⁸ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2023) *Hoe ziet de transportwereld er over 10 jaar uit?*

⁴⁹ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2023) *Vijf trends en ontwikkelingen voor de transportsector*

⁵⁰ RTL Nieuws (2022) *Kamer: opheldering over tekort chauffeurs voor leerlingenvervoer speciaal onderwijs*, 6 september 2022.

⁵¹ BNNVARA (2023) *Wat is er aan de hand met het leerlingenvervoer?* 14 september 2023.

⁵² Rodi Westland (2024) *Tekort aan chauffeurs nekt betrouwbaarheid OV en leerlingenvervoer*, 11 januari 2024.

De krapte op de arbeidsmarkt in de transport en logistiek biedt goede kansen voor werkzoekenden. In Tabel 1 staan de kansrijke beroepen in de T&L sector.⁵³

Ook biedt het beroep bijrijder kansen op werk voor werkzoekenden. Door de sterke vergrijzing in de sector is er weer behoefte aan bijrijders om chauffeurs te ondersteunen die diverse (fysiek zware) handelingen niet kunnen verrichten.

Werkzoekenden die overwegen de overstap naar een T&L sector te maken, kunnen hiervoor terecht bij het **Leerwerkloket**.

Zij-instroom: helft van de instroom uit ander beroep

UWV beschikt over unieke gegevens uit het arbeidsverleden van mensen die de afgelopen jaren op enig moment waren ingeschreven als werkzoekende. Met behulp daarvan zijn de meest voorkomende loopbaanwisselingen in kaart gebracht. Ruim de **helft van de baanwisselaars in een T&L beroep, had daarvoor ook al een T&L beroep**. Ook is er instroom uit de technische beroepen (17%), bedrijfseconomische (8%)⁵⁹ en de dienstverlenende beroepen (8%). Bij de uitstroom blijkt dat ongeveer 59% van de mensen na een baan in een transport en logistiek beroep opnieuw in deze beroepsrichting aan de slag gaat. Ongeveer **41% van de T&L uitstromers, kiest voor een ander beroep**.

Lager beroepsniveau/ basisvakmanschap

Magazijn-, expeditiemedewerkers en orderpickers
Heftruckchauffeurs
Bijrijders, laders en lossers
Beladers vuilniswagen, vuilnisophalers ⁵⁴
Bestelwagenchauffeurs en -bezorgers (bijv. supermarkten) ⁵⁵
Verhuizers
Rangeerders

Vrachtwagenchauffeurs
Buschauffeurs lijndienst, touringcar
Treinmachinisten, conducteurs
Matrozen en schippers binnenvaart
Logistiek (administratief) medewerkers
Leidinggevend magazijn, magazijnchefs
Declaranten, expediteurs en exportmedewerkers binnendienst ⁵⁶
Transportplanners ⁵⁷

(Trein)verkeersleiders

Logistiek managers

Bron: UWV



Bron: UWV

⁵³ UWV (2023) [Kansrijke beroepen 2023 \(werk.nl\)](https://werk.nl/kansrijkeberoepen2023)

⁵⁴ Het beroep is in de toekomst mogelijk kwetsbaar door veranderende ophaalsystemen

⁵⁵ Er zijn vacatures voor bezorgers bij bedrijven. Daarnaast werkt een deel van de bezorgers als zzp'er of via onderaannemers

⁵⁶ Met name in regio's met veel transportbedrijven is veel vraag naar declaranten en exportmedewerkers binnendienst.

⁵⁷ Afhankelijk van de taken en verantwoordelijkheden kan het gaan om een functie op middelbaar of hoger beroepsniveau.

⁵⁸ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2024) *Arbeidsmarktrapportage beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek 2023*. Gouda: STL.

⁵⁹ De overstap naar bedrijfseconomische & administratieve beroepen is logisch, transportplanners & logistiek medewerkers vallen onder deze beroepsgroep.

Hoe ziet deze instroom er voor de 4 grootste T&L beroepen eruit? In de volgende tabel staat de top 10 van instroomberoepen weergegeven voor de beroepsgroepen van Vrachtwagenchauffeurs, Chauffeurs auto's, taxi's & bestelwagens, Laders, lossers & vakkenvullers, Buschauffeurs & trambestuurders. Hierbij wordt de instroom getoond zonder de instroom uit de eigen beroepsgroep.

In de tabel is te zien dat voor de 4 getoonde T&L beroepen, de instroom vaak ook uit andere T&L beroepen komt. Van de groep van Laders, lossers en vakkenvullers en van Buschauffeurs en trambestuurders is de helft van de top-10 instroomberoepen een beroep buiten de T&L beroepen, **voor zij-instroom kan er bijvoorbeeld naar mensen met een arbeidsverleden in deze beroepen worden gekeken.**

Tabel 2 - Gemaakte overstappen: instroomberoepen voor de 4 meest voorkomende T&L beroepsgroepen

Vrachtwagenchauffeurs	Chauffeurs auto's, taxi's en bestelwagens	Laders, lossers en vakkenvullers	Buschauffeurs en trambestuurders
Bestelwagenchauffeurs, auto- en motorkoeriers	Magazijn-, expeditie-medewerkers en orderpickers	Productiemedewerkers	Taxi- en particulier chauffeurs
Magazijn-, expeditie-medewerkers en orderpickers	Productiemedewerkers	Medewerkers bediening horeca	Vrachtwagenchauffeurs binnenland
Productiemedewerkers	Vrachtwagenchauffeurs binnenland	Heftruckchauffeurs	Bestelwagenchauffeurs, auto- en motorkoeriers
Heftruckchauffeurs	Medewerkers bediening horeca	Schoonmakers (kantoren, bedrijven)	Productiemedewerkers
Taxi- en particulier chauffeurs	Postbezorgers en -sorteerders, medewerkers postkamer	Logistiek medewerkers en voorraadbeheerders	Vrachtwagenchauffeurs buitenland
Laders, lossers en sjouwers	Schoonmakers (kantoren, bedrijven)	Bestelwagenchauffeurs, auto- en motorkoeriers	Magazijn-, expeditie-medewerkers en orderpickers
Objectbeveiligers	Vakkenvullers en winkelassistenten	Laders, lossers en sjouwers	Objectbeveiligers
Buschauffeurs lijndienst en trambestuurders	Laders, lossers en sjouwers	Postbezorgers en -sorteerders, medewerkers postkamer	Medewerkers bediening horeca
Automonteurs (personen- en bedrijfswagens)	Heftruckchauffeurs	Kassamedewerkers en kaartverkopers	Financieel-administratief medewerkers
Beladers vuilniswagen, vuilnisophalers	Logistiek medewerkers en voorraadbeheerders	Verkoopmedewerkers mode	Ambulante beveiligers en handhavers openbare ruimte (BOA's)

Bron: UWV

Uit het UWV Werkgeversonderzoek blijkt dat twee derde van werkgevers in de T&L sector open staat voor zij-instromers voor alle of een deel van de functies binnen hun bedrijf. Een belangrijke voorwaarde die zij stellen (65%) is dat **zij-instromers tijdens de opleiding voldoende zelfstandig moeten kunnen meedraaien**. Andere voorwaarden die vaak genoemd worden zijn vooral financieel van aard: Werkgevers vinden het belangrijk dat er afspraken gemaakt worden over de minimale periode dat de zij-instromer in dienst blijft (66%) en dat de zij-instromer de opleidingskosten (deels) terug betaald bij vroegtijdig vertrek en/of het niet succesvol doorlopen van de opleiding. Mogelijk kan de inzet van het **Leerwerkloket** en het Scholingsbudget WW het eenvoudiger maken om te zorgen dat deze voorwaarden geen hindernis worden.⁶⁰

Bij het UWV-werkgeversonderzoek gaf een klein aantal (17) T&L werkgevers aan waarom ze liever geen zij-instromers zouden aannemen. Deze groep noemt het vaakst dat ervaring met het werk écht noodzakelijk is voor de functies binnen hun bedrijf. Ook gaven een aantal van deze T&L werkgevers aan dat ze helaas onvoldoende capaciteit hebben om zij-instroom in te werken en te begeleiden. Als de benodigde scholing te omvangrijk is of te lang duurt, vormde dat ook een belemmering.⁶⁰

Baankansen voor mbo-studenten

De Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) maakt jaarlijks inzichtelijk wat de kansen op werk na diplomering zijn voor jongeren die nu kiezen voor een mbo-opleiding. Het gaat dan om de kans op werk in het verlengde en op het niveau van de gekozen mbo-opleiding.

Tabel 3 geeft weer bij welke T&L opleidingen de kansen op werk ruim voldoende tot goed zijn voor jongeren die een opleiding starten. De SBB geeft aan dat de kansen op werk na diplomering goed is voor jongeren die nu kiezen voor een mbo-opleiding tot bijvoorbeeld **chauffeur wegvervoer**, **logistiek medewerker**, **matroos binnenvaart** en **medewerker internationale havenlogistiek** (niveau 2), tot **logistiek teamleider** (niveau 3) en **logistiek supervisor** (niveau 4).

⁶⁰ UWV (2024) *Werkgeversonderzoek: Meerderheid van de werkgevers heeft zij-instromers aangenomen of is daartoe bereid*

Tabel 3 - Kans op werk ruim voldoende tot goed

Mbo -2	Mbo -3	Mbo-4
Medewerker internationale havenlogistiek	Coördinator internationale havenlogistiek	Specialist internationale havenlogistiek
Matroos binnenvaart	Allround medewerker maritieme techniek	Technisch specialist voertuigen en mobiele werktuigen
Medewerker maritieme techniek	Schipper binnenvaart	Kapitein binnenvaart
Chauffeur wegvervoer	Machinist railvervoer	Engineer maritieme techniek
Logistiek medewerker	Allround technicus voertuigen en mobiele werktuigen	Maritiem officier alle schepen nautisch, koopvaardij
Basis technicus voertuigen en mobiele werktuigen	Maritiem officier kleine schepen nautisch, koopvaardij	Maritiem officier alle schepen nautisch, waterbouw
	Maritiem officier kleine schepen nautisch, visserij	Maritiem officier alle schepen nautisch, visserij
	Maritiem officier kleine schepen technisch	Maritiem officier alle schepen technisch
	Adviseur mobiliteitsbranche	Manager mobiliteitsbranche
	Logistiek teamleider	Logistiek supervisor
		Specialist transport en logistiek

Bron: SBB Kans op Werk 2023

Bijlage 1 - Welke beroepen vallen onder de T&L beroepen?

In deze factsheet worden cijfers getoond over de T&L beroepsgroepen van Bedieners mobiele machines, Buschauffeurs & trambestuurders, Chauffeurs auto's, taxi's & bestelwagens, Dekofficiëren en piloten, Laders, lossers & vakkenvullers, Vrachtwagenchauffeurs en Vuilnisophalers & dagbladenbezorgers. Daarnaast worden ook de Managers logistiek en de Transportplanners & logistiek medewerkers. Deze indeling is op basis van de beroepsindeling van het CBS/ROA.

Maar wat voor type beroepen vallen onder deze indelingen? De indeling van is als volgt:

Bedieners mobiele machines

- Baggermachinisten
- Brug- en sluiswachters
- Grondverzetmachinisten
- Heftruckchauffeurs
- Heimachinisten
- Kraanmachinisten
- Loonwerkers, landbouwmachinisten en tractorchauffeurs
- Matrozen binnenvaart
- Matrozen zeevaart
- Rangeerders
- Treinmachinisten en metrobestuurders
- Wegenbouwmachinisten

Buschauffeurs en trambestuurders

- Buschauffeurs lijndienst & trambestuurders
- Buschauffeurs touringcar

Chauffeurs auto's, taxi's en bestelwagens

- Bestelwagenchauffeurs, auto- en motorkoeriers
- Taxi- en particulier chauffeurs

Dekofficiëren en piloten

- Boordwerktuigkundigen
- Leidinggevenden baggerwerk
- Leidinggevenden binnenvaart
- Leidinggevenden zeevaart
- Loodsen
- Luchtverkeersleiders
- Piloten, vlieg instructeurs
- Scheepswerktuigkundigen

Vrachtwagenchauffeurs

- Vrachtwagenchauffeurs binnenland
- Vrachtwagenchauffeurs buitenland
- Vrachtwagenchauffeurs speciaal vervoer

Laders, lossers en vakkenvullers *

- Fiets- en brommerkoeriers
- Laders, lossers en sjouwers
- Magazijn-, expeditiemedewerkers en orderpickers
- Vakkenvullers en winkelassistenten*
- Verhuizers

Managers logistiek

- Logistiek managers
- Managers en hoofden inkoop
- Managers transport, expeditie en distributie

Vuilnisophalers en dagbladenbezorgers

- Beladers vuilniswagen, vuilnisophalers
- Bezorgers (reclame)kranten
- Bodes en bagagisten
- Meteropnemers en verkeerstellers
- Operators cateringautomaten
- Servicemedewerkers bioscoop, theater en amusementscentrum
- Standwerkers, kranten- en flyeruitdelers
- Vuilnissorteerders

Transportplanners en logistiek medewerkers *

- Leidinggevenden magazijn
- Leidinggevenden opslag en transport
- Logistiek medewerkers en voorraadbeheerders
- Order- en productiebegeleiders
- Productieplanners
- Transportplanners
- Verkeersleiders
- Werkvoorbereiders en calculatoren: bouw, cultuurtechniek, elektrotechniek, grond-, weg- en waterbouw, procestechniek, werktuigbouw, interieur- en meubelbouw*

* Bij de figuren over WW en vacatures (gebaseerd op UWV data) is de beroepsgroep van laders, lossers en vakkenvullers exclusief de vakkenvullers en de beroepsgroep van 'transportplanners en logistiek medewerkers' exclusief de werkvoorbereiders en de calculatoren. Bij de figuren over werkgelegenheid (gebaseerd op data van CBS statline) zijn deze beroepsgroepen inclusief de vakkenvullers en inclusief de werkvoorbereiders en de calculatoren.

Colofon

Uitgave

UWV arbeidsmarktinformatie- en advies

Postadres

Postbus 58285
1043 DL Amsterdam

Inlichtingen

menno.wester@uwv.nl

Voor persvragen kunt u terecht bij onze woordvoerders via 020 687 5185.

Auteur

Menno Wester

Volg ons



Disclaimer

Alles uit deze uitgave mag worden overgenomen, echter uitsluitend met bronvermelding.

UWV © 2024