

Kansen voor vrachtwagenchauffeurs

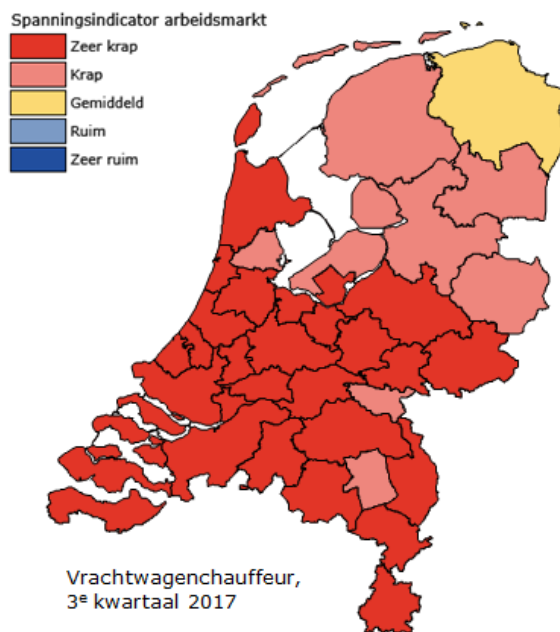
15 januari 2018

Groeiend tekort aan vrachtwagenchauffeurs

Sinds voorjaar 2016 is er een **groeiend tekort** aan vrachtwagenchauffeurs. Dat tekort geldt nu bijna voor het hele land. De kaart hieronder toont de spanning op de arbeidsmarkt voor vrachtwagenchauffeurs. Steeds meer transportbedrijven worden hierdoor belemmerd in hun bedrijfsvoering (zie de grafiek rechtsonder). Ook de sector zelf signaleert een toenemend tekort aan vrachtwagenchauffeurs, en onderneemt actie om chauffeurs te werven. Daarmee zijn er op dit moment dus **goede kansen op werk** als vrachtwagenchauffeur. Deze notitie beschrijft een aantal belangrijke ontwikkelingen in de beroepsgroep, en de mogelijkheden om als vrachtwagenchauffeur aan de slag te gaan.

Krappe arbeidsmarkt voor vrachtwagenchauffeurs in bijna alle regio's

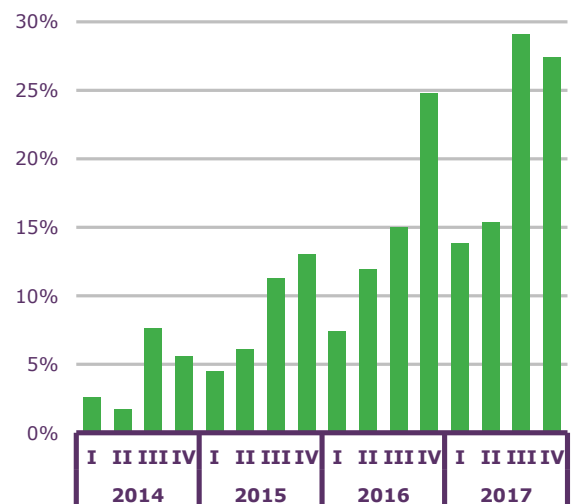
Verhouding openstaande vacatures / kortdurend WW'ers, 3^e kwartaal 2017



Bron: UWV

Steeds meer bedrijven in wegvervoer worden belemmerd door personeelstekort

Percentage van de bedrijven, per kwartaal, 2014-2017



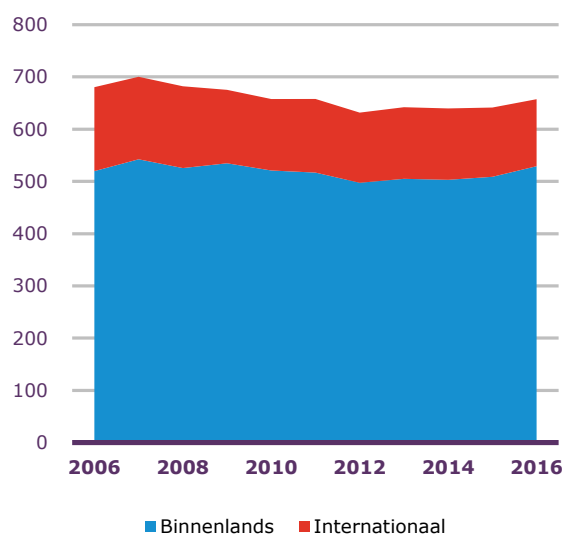
Bron: CBS, Statline (2017)

Het tekort aan vrachtwagenchauffeurs heeft verschillende **oorzaken**. Door de economische groei is er weer meer behoefte aan vervoer. Vanwege de vergrijzing moeten bovendien veel chauffeurs die met pensioen gaan worden vervangen. Samen zorgt dat voor een groeiend aantal vacatures. Daar staat te weinig aanbod van personeel tegenover. De afgelopen jaren zijn er te weinig nieuwe chauffeurs opgeleid om in de vervangings- én uitbreidingsvraag te voorzien. Door de sterke daling van de werkloosheid zijn er minder werkzoekende chauffeurs.

Hoe ziet het Nederlandse wegvervoer eruit?

Ontwikkeling vervoerd gewicht door Nederlandse vervoerders, binnenlands en internationaal

In miljoenen ton, 2006-2016



Bron: CBS, Statline (2017)

Veel buitenlandse concurrentie in internationaal vervoer

De laatste jaren worden steeds meer goederen vanuit en naar Nederland vervoerd door buitenlandse vrachtwagens. Het CBS zag tussen 2007 en 2016 een toename met 18 procent. Vooral vrachtwagens uit Midden- en Oost-Europa droegen daaraan bij (vooral Polen). Buitenlandse vervoerders nemen nu 47 procent van het grensoverschrijdend vervoer van en naar Nederland voor hun rekening. In 2007 was dat nog 37 procent.¹

Minder buitenlandse concurrentie in binnenlands vervoer

In het binnenlandse vervoer is de buitenlandse concurrentie minder sterk. Binnenlandse ritten door buitenlandse vervoerders worden namelijk beperkt door Europese regels. Daarnaast is beheersing van de Nederlandse taal vaak gewenst. Bijvoorbeeld om met klanten te kunnen communiceren of instructies op borden te kunnen lezen.

Wegvervoer groeit weer

Tussen 2007 en 2012 is het vervoerd gewicht door Nederlandse vervoerders afgenomen van 700 naar 632 miljoen ton (-10%). Het nam vervolgens weer toe tot 657 miljoen ton in 2016 (+4%). Dat is nog aanzienlijk minder dan op het hoogtepunt in 2007.

Binnenlands vervoer het grootst

Voor Nederlandse vervoerders is het binnenlandse vervoer (80%) veel groter dan het internationale vervoer (20%). Van 2012 tot 2016 nam het binnenlandse vervoer toe (+6%) en het internationale vervoer af (-4%). De belangrijkste landen voor het Nederlandse wegtransport zijn Duitsland en België.

Vooral beroepsvervoer

Het wegvervoer bestaat voor 78% uit beroepsvervoer en voor 22% uit eigen vervoer. Het eerste gebeurt door transportbedrijven, het tweede bijvoorbeeld door industrie- of handelsbedrijven met eigen vrachtwagens.

Belangrijkste goederen

De belangrijkste soorten goederen voor het wegvervoer zijn voertuigen, machines, bouwmaterialen en voedingsproducten. Dat is de afgelopen vijf jaar niet veranderd.

Veel soorten wegvervoer

Er zijn veel soorten wegvervoer. Transport en Logistiek Nederland (TLN) onderscheidt de volgende deelmarkten:

- afvalstoffentransport
- agrarisch vervoer
- autotransport
- bouwmaterialenvervoer
- distributievervoer
- exceptioneel transport
- geconditioneerd- en sierteeltvervoer
- internationaal transport
- kiepautotransport
- levensmiddelendistributie
- tank- en silovervoer
- verhuisvervoer
- winkeldistributie
- zeecontainertransport

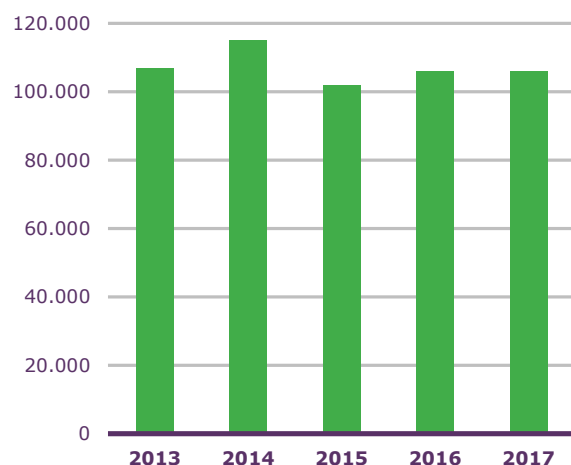
Over elke soort wegvervoer is meer te lezen op de website van het [Sectorinstituut Transport en Logistiek \(STL\)](#).

¹ CBS, Opnieuw meer vervoerd door buitenlandse vrachtauto's (8-11-2017).

Ontwikkelingen in de beroepsgroep vrachtwagenchauffeurs

Ontwikkeling aantal vrachtwagenchauffeurs

Werknemers en zelfstandigen, 2013-2017 (3^e kwartaal)



Bron: CBS, Statline (2017)

Aantal vrachtwagenchauffeurs groeit weer

In het derde kwartaal van 2017 werkten er 106 duizend personen als vrachtwagenchauffeur. Sinds 2015 is het aantal vrachtwagenchauffeurs toegenomen met 4 procent.

Bijna alleen mannen

Vrachtwagenchauffeurs zijn bijna uitsluitend mannen (97%). Dat is veel extremer dan in andere chauffeursberoepen. In tien jaar tijd is daar weinig aan veranderd.

Sterke vergrijzing

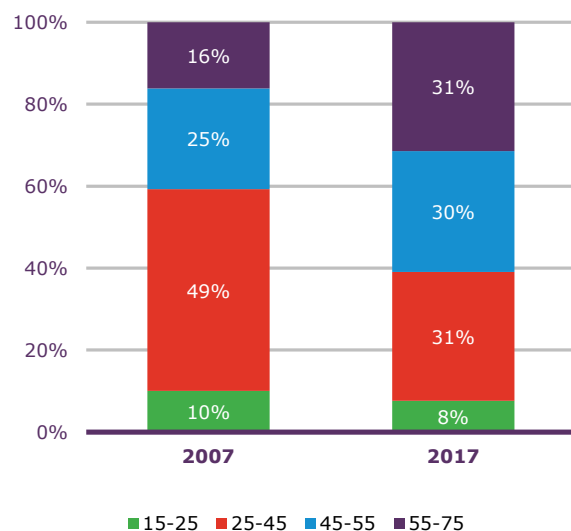
De leeftijdsverdeling is sterk gewijzigd. Het aandeel 55-plussers verdubbelde bijna (van 16% naar 31%). Het percentage 25- tot 45-jarigen nam sterk af (van 49% naar 31%). De vergrijzing is bij vrachtwagenchauffeurs veel sterker dan gemiddeld.

Meer middelbaar opgeleiden

Vrachtwagenchauffeurs zijn bijna uitsluitend middelbaar of laagopgeleid. De afgelopen tien jaar is het percentage laagopgeleiden sterk gekrompen (van 58% naar 48%) en het aandeel middelbaar opgeleiden flink toegenomen (van 40% naar 49%).

Werkende vrachtwagenchauffeurs naar leeftijd

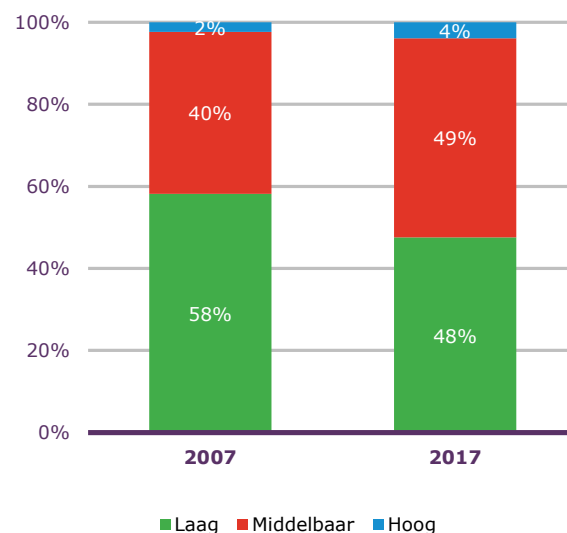
Ontwikkeling 2007-2017 (3^e kwartaal)



Bron: CBS, Statline (2017)

Werkende vrachtwagenchauffeurs naar opleidingsniveau

Ontwikkeling 2007-2017 (3^e kwartaal)



Bron: CBS, Statline (2017)

Vooral werknemers, weinig zelfstandigen

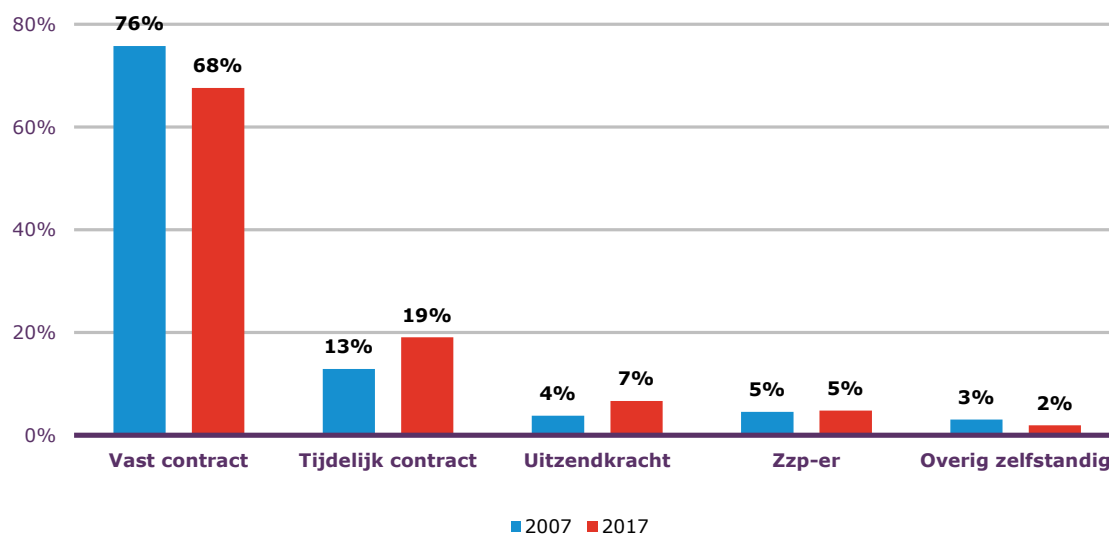
Vrachtwagenchauffeurs werken vooral als werknemer (93%). Een kleine minderheid (7%) werkt als zelfstandige, meestal als zzp'er (5%). Het aandeel zelfstandigen is de afgelopen tien jaar nauwelijks veranderd. Het is laag, vergeleken met andere beroepen. Het is namelijk voor transportbedrijven niet toegestaan om zzp'ers puur als chauffeur in te huren². Werken als zzp'er zal daarom beperkt blijven tot eigen vervoer.

Minder vaste contracten

De meeste vrachtwagenchauffeurs hebben een vast contract (68%). Dat is veel minder dan tien jaar geleden (76%). Het aandeel vaste contracten wijkt niet af van het gemiddelde over alle beroepen. Er zijn nu meer tijdelijke contracten³ (van 13% naar 19%). Verder is ook het aandeel uitzendkrachten toegenomen (van 4% naar 7%).

Soort baan vrachtwagenchauffeurs

Ontwikkeling 2007-2017 (3^e kwartaal)



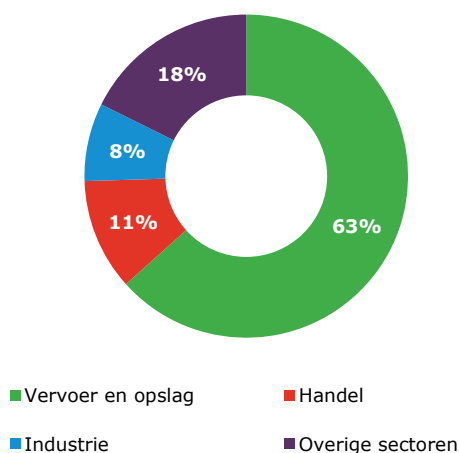
Bron: CBS, Statline (2017)

Vooral voltijd, maar deeltijd groeit wel

De overgrote meerderheid van de vrachtwagenchauffeurs heeft een voltijdbaan (83%). Dat is veel meer dan in de werkzame beroepsbevolking als geheel (52%). Werken in deeltijd (minder dan 35 uur) is de afgelopen tien jaar echter wel toegenomen (van 11% naar 17%).

Sectorverdeling vrachtwagenchauffeurs

Gemiddeld 2015/2016



Bron: CBS, maatwerktable o.b.v. EBB (2017)

Sectoren

Vrachtwagenchauffeurs werken in uiteenlopende sectoren. Het grootste deel werkt bij een bedrijf in de sector vervoer en opslag. Verder komen er nog veel vrachtwagenchauffeurs voor in de handel en industrie. Onder de overige sectoren vallen onder andere de bouw, de mobiliteitsbranche en de land- en tuinbouw.

² Website NIWO (www.niwo.nl).

³ Exclusief uitzendcontracten.

Beroepsinhoud en beroepseisen

Kern van het beroep: laden, rijden, lossen

Het werk is niet voor iedere vrachtwagenchauffeur hetzelfde. Aan verschillende soorten chauffeurs worden verschillende eisen gesteld. Die hangen af van de vervoerde goederen en de bestemming (binnenlands, internationaal). Het werk van de vrachtwagenchauffeur heeft wel een gemeenschappelijke kern. Die vormt de basis voor de mbo-opleiding tot chauffeur wegvervoer (niveau 2). Kort samengevat, gaat het om laden en lossen, het rijden met de vrachtwagen en het voorbereiden en afhandelen van ritten.

Kerntaken en werkprocessen van de chauffeur wegvervoer (niveau 2)

| Kerntaak | Werkproces |
|--|--|
| Laden en lossen van goederen | Beoordeelt de staat van en de hoeveelheid lading |
| | Laadt en lost de lading |
| | Verdeelt de lading en zet de lading vast |
| | Handelt bij incidenten |
| Vervoeren van goederen | Manoeuvreert de vrachtauto |
| | Neemt professioneel deel aan het verkeer |
| | Koppelt samenstellen van voertuigen aan en af |
| Voorbereiden en afhandelen van een rit | Handelt bij ongevallen onderweg |
| | Maakt een routeplan |
| | Voert dagelijkse controle uit en voert eventuele reparaties uit ⁴ |
| | Draagt zorg voor documenten |

Bron: SBB, Kwalificatiedossier Goederenvervoer (2017)

Rijbewijs: C/CE met Code 95

Een vrachtwagenchauffeur heeft minimaal een vrachtwagenrijbewijs (C) nodig, inclusief een bewijs van vakbekwaamheid (Code 95). Om ook met een aanhanger te mogen rijden is rijbewijs CE vereist⁵. Voordat praktijkexamen mag worden gedaan, is een medische keuring vereist. Dat geldt ook bij verlenging van het rijbewijs. Voor vrachtwagenchauffeurs gelden zwaardere gezondheidseisen dan voor andere bestuurders. Ze zitten vaak lang op de weg en werken met grote en zware voertuigen. Dat brengt grotere risico's voor de verkeersveiligheid met zich mee. Het bewijs van vakbekwaamheid (Code 95) is vijf jaar geldig. Om dat te behouden moet een chauffeur in die periode 35 uur nascholing volgen.

Aanvullende eisen

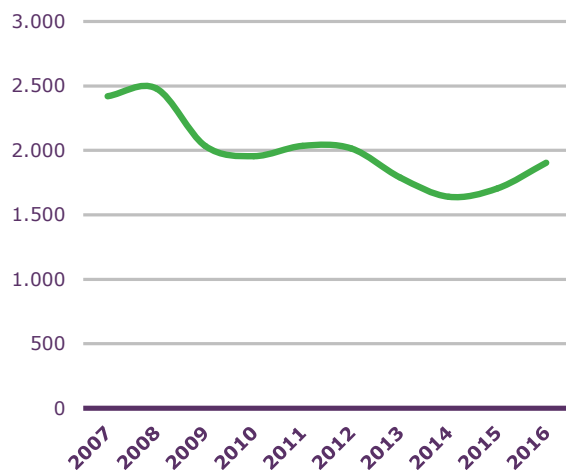
Er gelden extra wettelijke eisen voor lange zware voertuigen, veetransport, pluimveetransport, geconditioneerd vervoer en sierteelvervoer. Hiervoor bestaan getuigschriften en diploma's. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een ADR-certificaat⁶ verplicht. Werkgevers kunnen ook een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) verlangen. Soms is ook een heftruckcertificaat nodig. Zo heeft iedere vorm van vervoer zijn eigen eisen. Meer informatie is te vinden bij het [CBR](#) en het [Sectorinstituut Transport en Logistiek](#).

⁴ Het gaat alleen om kleine reparaties.

⁵ Voor lichtere vrachtwagens is een rijbewijs C1 of C1E voldoende.

⁶ De letters ADR verwijzen naar een Europees verdrag over het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

Deelname aan mbo-opleidingen tot vrachtwagenchauffeur 2007-2016 (per 1 oktober)



Bron: CBS/ABF Research/DUO (bewerking STL)

Na sterke daling weer groei in mbo

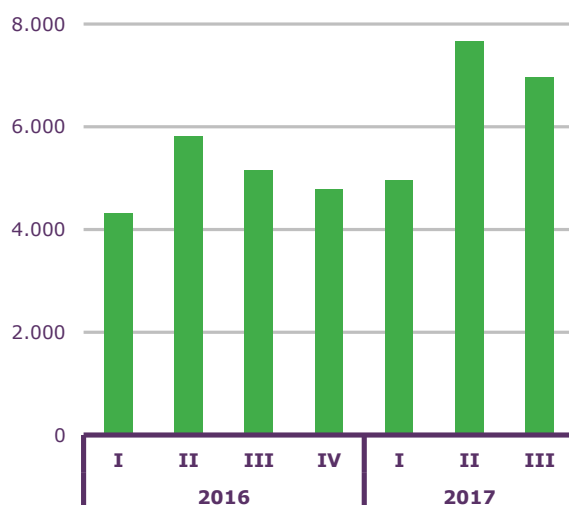
Het aantal mbo-studenten dat een opleiding tot vrachtwagenchauffeur volgde was in 2014 32 procent lager dan in 2007. Daarna nam het aantal studenten weer toe met 16 procent, maar het ligt in 2016 nog een vijfde lager dan negen jaar geleden.

De mbo-opleidingen kunnen maar in een beperkt deel van de behoefte aan chauffeurs voorzien. Het is daarom van belang om ook mensen in te schakelen die zonder werk zitten of die iets anders willen gaan doen.

Vacatures

Openstaande vacatures voor vrachtwagenchauffeurs

Per kwartaal, 2016-2017 (schatting van totale vacaturemarkt)



Bron: UWV

Een derde meer vacatures

Aan het eind van het 3^e kwartaal van 2017 waren er naar schatting 7.000 openstaande vacatures. Dat is ruim een derde (36%) meer dan een jaar eerder.

Seizoenspatroon

De vacatures vertonen een seizoenspatroon. Er ontstaan meer vacatures in het tweede en derde kwartaal en minder in het eerste en vierde kwartaal. Dat komt doordat er in de zomer meer landbouwproducten en bouwmaterialen worden vervoerd.

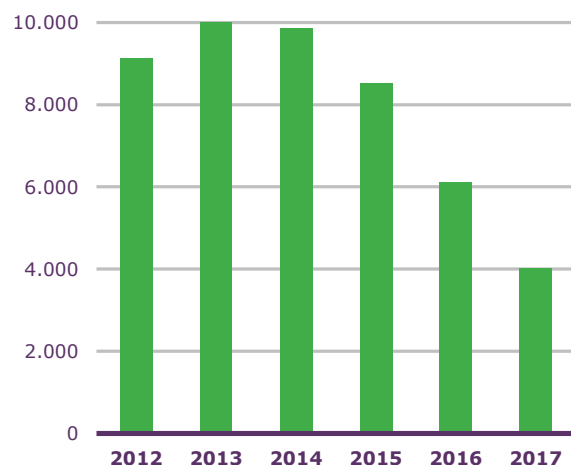
Regionale verschillen

Relatief gezien, zijn er vooral veel vacatures voor vrachtwagenchauffeurs in de regio's Noord-Limburg, Drenthe, West-Brabant, Achterhoek en Rivierenland.

WW-uitkeringen

Nieuwe WW-uitkeringen vrachtwagenchauffeurs

2012-2017



Bron: UWV (2017)

Minder nieuwe WW-uitkeringen

Het aantal nieuwe WW-uitkeringen aan vrachtwagenchauffeurs is sinds 2013 steeds gedaald (-62% over de hele periode). Deze daling was in alle arbeidsmarktregio's te zien. Er is wel een duidelijk seizoenspatroon: meer nieuwe uitkeringen in het eerste en vierde kwartaal en minder in het tweede en derde kwartaal.

Nog 2.900 lopende uitkeringen

Eind december 2017 waren er nog 2.900 lopende WW-uitkeringen. Er is sprake van grote dynamiek: driekwart van de vrachtwagenchauffeurs vindt binnen een jaar na instroom in de WW werk, in veruit de meeste gevallen binnen zes maanden.

De WW'ers hebben meestal een middelbare (54%) of lagere opleiding (42%) afgerond. De meest voorkomende opleidingsrichtingen zijn transport (36%) en techniek (26%).

Toekomstige behoefte aan vrachtwagenchauffeurs

Er is nu veel vraag naar vrachtwagenchauffeurs, maar blijft dat ook zo? Voorlopig waarschijnlijk wel. Het Centraal Planbureau verwacht dat de economie de komende vijf jaar zal blijven groeien. Dat is gunstig voor het wegvervoer en voor de vraag naar vrachtwagenchauffeurs. De sector verwacht in ieder geval ook de komende jaren nog tekorten. Prognoses tot en met 2025 laten zien dat de vraag naar arbeid harder stijgt dan het personeelsaanbod.⁷ Voor werkgevers in de sector blijft het dus de komende jaren lastig om vrachtwagenchauffeurs te vinden.

Lange termijn moeilijk in te schatten

Op langere termijn zijn de ontwikkelingen minder goed te voorspellen. Technologische ontwikkelingen kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor de vraag naar vrachtwagenchauffeurs en de inhoud van hun werk. Dat geldt vooral voor **autonoom rijdende vrachtwagens** en **'truck platooning'**. Bij 'truck platooning' rijdt een groepje vrachtwagens dicht achter elkaar. De voorste vrachtwagen wordt in ieder geval door een chauffeur bestuurd. Dankzij sensoren en draadloze communicatie kunnen de vrachtwagens op elkaar en op het andere verkeer reageren. Daardoor kan zuiniger worden gereden en wordt de ruimte op de weg beter benut.

Deskundigen verwachten dat 'truck platooning' sneller aan de orde zal zijn dan volledig autonoom rijdende vrachtwagens. Er zijn al succesvolle experimenten mee uitgevoerd. Toch blijft het moeilijk om in te schatten hoe snel de verdere ontwikkeling gaat en wat het gevolg is voor het aantal arbeidsplaatsen voor chauffeurs. Daarover lopen de meningen van deskundigen uiteen. De invloed hoeft bovendien niet voor alle soorten vervoer even groot te zijn. Platooning leent zich bijvoorbeeld het meest voor langere binnenlandse ritten of internationaal vervoer. Voor distributie in binnensteden leent het zich niet. De impact op het aantal banen is beperkt zo lang er nog chauffeurs in de 'volgende' vrachtwagens zitten.

Ook nu al veel digitalisering

Vrachtwagenchauffeurs krijgen nu ook al te maken met digitalisering:

- slimme boordcomputers (die bijv. aangeven wanneer reparatie/onderhoud nodig is, of die het rijgedrag op brandstofverbruik beoordeelt);
- digitale vrachtbrieven: het digitaal afwikkelen van vervoerstransacties ;
- digitale tachograaf;
- Intelligente Transportsystemen (ITS): (real-time) gegevens over bijvoorbeeld wegoptrekingen en de beschikbaarheid van laad- en losplaatsen.

Door het gebruik van ICT wordt steeds vaker direct aan eindgebruikers geleverd. Hierdoor worden ook klantvriendelijkheid en klantgerichtheid (meedenken, betrokkenheid, het ter plekke oplossen van problemen) belangrijker.⁸

⁷ Sectorinstituut Transport en Logistiek, Arbeidsmarktportage beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek 2017.

⁸ TNO (2017), Nieuwe technologie en werk. Verkennend onderzoek voor UWV. Sectorinstituut Transport en Logistiek, Arbeidsmarktportage beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek 2017.

Kansen voor werkzoekenden

Op dit moment volop kansen

Er zijn op dit moment volop kansen voor werkzoekenden om aan het werk te gaan als vrachtwagenchauffeur. Zeker in het binnenlands transport. Er zijn bovendien goede scholingsmogelijkheden. Belangrijk is wel dat het werk bij de werkzoekende past. De volgende box geeft weer welke eigenschappen de sector wenselijk vindt.

Box: Persoonlijke eigenschappen vrachtwagenchauffeur

Een vrachtwagenchauffeur heeft geen doorsnee baan. Wie chauffeur wil worden moet volgens het Sectorinstituut Transport en Logistiek over de volgende eigenschappen beschikken:

- Gemotiveerd voor het beroep
- Flexibel inzetbaar
- Klantvriendelijk en stressbestendig
- Zelfstandig en communicatief vaardig
- Aanpassingsvermogen
- Lichamelijk fit
- Bereid om aan te pakken

Bron: www.stlwerkt.nl

Hoe word je vrachtwagenchauffeur?

Om aan de eisen voor vrachtwagenchauffeurs te voldoen (rijbewijs, vakbekwaamheidseisen) is wel een opleiding nodig. Daarvoor bestaan verschillende routes:

- Een **reguliere mbo-opleiding** 'chauffeur wegvervoer' via een roc of vakschool. Volgens SBB is de kans op werk van deze opleiding goed en is er ook voldoende kans om een leerbaan te vinden.
- Deelname aan een **sectoraal instroomproject** voor zij-instromers. Het Sectorinstituut Transport en Logistiek wil in 2018-2019 3.000 mensen als vrachtwagenchauffeur in laten stromen. Opleidingsfonds SOOB heeft al geld voor de opleidingskosten gereserveerd, maar de sector hoopt ook nog op een bijdrage van de overheid.
- Tenslotte zijn er initiatieven van **detacheerders** of **opleidingsinstellingen**. Die bieden (gesubsidieerde) opleidingen aan, soms met een baangarantie.

Box: Opleiding zij-instromers

"2600 zij-instromers hebben een baan gevonden als vrachtwagenchauffeur in het kader van het sectorplan transport en logistiek 2016/2017. Dit resultaat werd bekend gemaakt op de bijeenkomst 'Méér chauffeurs voor de sector'. Een geweldig resultaat. Tegelijkertijd blijkt uit arbeidsmarktonderzoek dat de spanning op de arbeidsmarkt zodanig gaat oplopen dat er in de komende jaren nog veel meer chauffeurs nodig zijn. De sector vraagt daarbij de dringende hulp van de overheid om samen in 2018-2019 3000 mensen te laten instromen."

Bron: www.stlwerkt.nl (13-11-2017)

Oog voor nieuwe ontwikkelingen

De komende jaren is er dus waarschijnlijk volop werk voor vrachtwagenchauffeurs. Voor nieuwe vrachtwagenchauffeurs is het wel van belang om open te staan voor nieuwe technologische ontwikkelingen rond hun werk. Om aan het werk te blijven is het essentieel om geregeld bij te leren.

Colofon

Uitgave: UWV Afdeling Arbeidsmarktinformatie en –advies

Inlichtingen: sake.wagenaar@uwv.nl

Auteur: Sake Wagenaar