

Vervoer en logistiek

Factsheet arbeidsmarkt

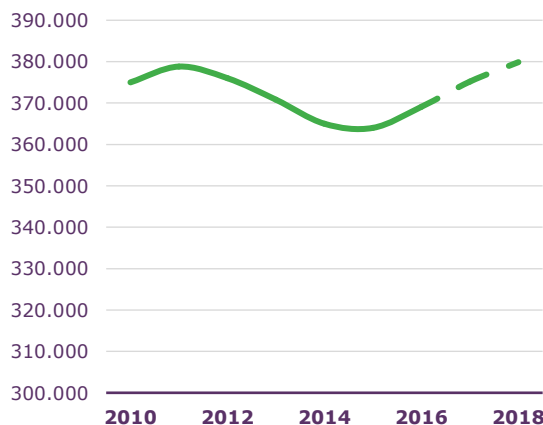
6 april 2017

- De sector vervoer en logistiek omvat transport, opslag en overslag van goederen (weg, spoor, water, lucht), personenvervoer (taxi, touringcar, openbaar vervoer) en logistieke dienstverlening.
- De sector omvat 39 duizend bedrijven met een totale toegevoegde waarde van € 33 miljard (5% van de Nederlandse economie).

Werkgelegenheid: omvang en ontwikkeling

Ontwikkeling banen werknemers in vervoer en logistiek

Realisatie 2010-2016; prognose 2017-2018



Bron: UWV Prognosecijfers (2017)

De grootste aantallen banen zijn te vinden in de deelsectoren **vervoer over land** (48%), opslag en dienstverlening (22%) en post en koeriers (18%).

Opslag en dienstverlening is de enige deelsector waar het aantal banen sinds 2010 is toegenomen (+15%). Hier vallen alle activiteiten onder die aanvullend zijn op het eigenlijke vervoer (opslag, overslag, bemiddeling etc.).

Vervoer door de lucht bleef op hetzelfde niveau. Het aantal banen nam af in het vervoer over land (-6%), het vervoer over water (-5%) en post en koeriers (-6%).

Het aantal banen van **werknemers** daalde tussen 2011 en 2015 met 15 duizend (-4%), maar nam in 2016 weer toe met 5 duizend (1%). In 2016 waren er **369 duizend banen** van werknemers. Voor de komende twee jaar wordt een toename met 11.000 (+3%) verwacht, tot 380 duizend in 2018. Dat is net iets meer dan in 2011.

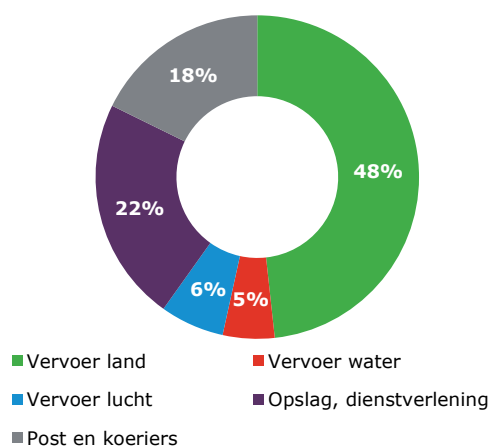
Zelfstandigen komen in de sector vervoer en logistiek relatief weinig voor. Wel nam hun aantal tussen 2010 en 2016 toe van 37 tot **42 duizend** (+14%). Voor de komende twee jaar wordt een verdere toename verwacht tot 43 duizend (+1%).

Tussen 2010 en 2016 nam de **productie** toe met 9%, terwijl het aantal banen van werknemers en zelfstandigen samen gelijk bleef. Dat verschil wijst op een verhoging van de **arbeidsproductiviteit**.

De sector vervoer en logistiek zorgt voor **4% van alle banen** in Nederland.

Verdeling banen vervoer en logistiek naar deelsector

Werknemers en zelfstandigen, 2015



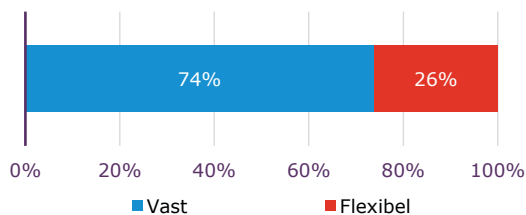
Bron: CBS, Statline (2016)

Werkgelegenheid: kenmerken

Baankenmerken in vervoer en logistiek

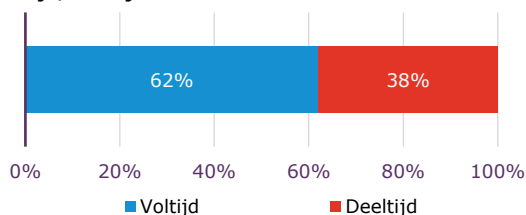
Werknemers 2014

Vast/flexibel



74% van de werknemers in de sector vervoer en logistiek heeft een **vaste** arbeidsrelatie. Dat is ongeveer hetzelfde als gemiddeld over alle sectoren (75%), maar wel minder dan in 2004 (83%).

Voltijd/deeltijd



62% van de werknemers in de sector vervoer en logistiek werkt in **voltijd**. Dat is meer dan gemiddeld (51%), maar minder dan in 2004 (67%). Drie kwart van de deeltijdwerkers heeft een contract voor 20 tot 35 uur per week en een kwart voor 12 tot 20 uur per week.

Bron: CBS, Statline (2016)

Veel voorkomende beroepen per beroepsrichting

Aantal werkenden

Transport- en logistiekberoepen

Vrachtwagenchauffeurs	51.000
Chauffeurs van auto's, taxi's en bestelwagens	36.000
Laders en lossers	20.000
Buschauffeurs en trambestuurders	17.000

Economisch-administratieve beroepen

Postbodes en postsorteerders	40.000
Administratief magazijnpersoneel	13.000
Administratief transportpersoneel	9.000

Technische beroepen

Automonteurs	3.000
--------------	-------

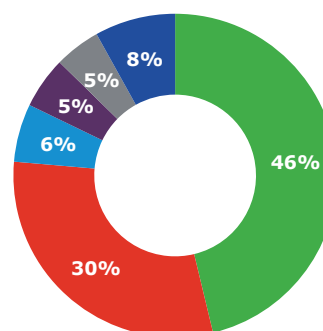
Dienstverlenende beroepen

Reisbegeleiders en stewards	9.000
-----------------------------	-------

Bron: CBS, op verzoek van UWV

Beroepsrichtingen in vervoer en logistiek

Werkzame beroepsbevolking 2014/2015

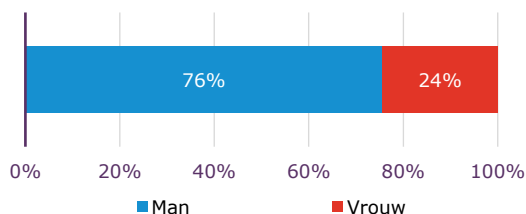


■ Transport en logistiek ■ Economisch en adm.
■ Managers ■ Technisch
■ Dienstverlenend ■ Overig

Bron: CBS, op verzoek van UWV

Werkenden vervoer en logistiek naar geslacht

2014



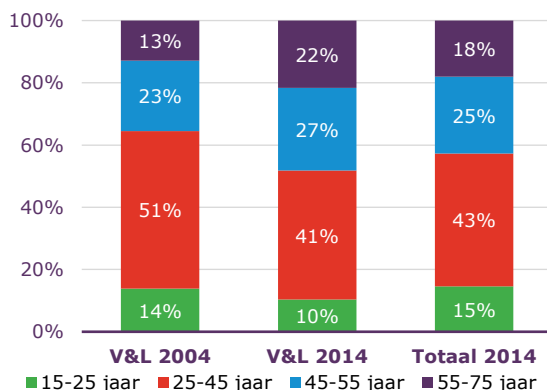
Het aandeel **mannen** (76%) is in de sector vervoer en logistiek veel hoger dan gemiddeld (54%). Het is ten opzichte van 2004 nauwelijks veranderd (77%).

Er is een verband tussen het hoge aandeel mannen in de sector en de nadruk op werken in voltijd.

Bron: CBS, Statline (2016)

Werkenden vervoer en logistiek naar leeftijd

Ontwikkeling 2004-2014 en vergelijking met totale werkzame beroepsbevolking



Het aandeel **55-plussers** is in de sector vervoer en logistiek in tien jaar tijd sterk toegenomen (van 13% naar 22%). De jongere leeftijdsgroepen kregen allemaal een kleiner aandeel. Dat geldt het sterkst voor de 25- tot 45-jarigen (van 51% naar 41%).

De sector heeft vergeleken met andere sectoren **minder werknemers jonger dan 25 jaar** en **meer 55-plussers**. Dat draagt bij aan een hogere vervangingsvraag.

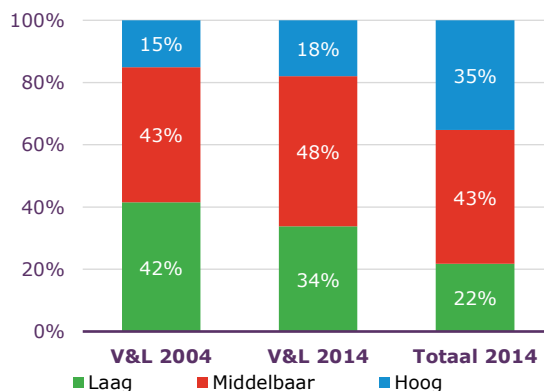
Bron: CBS, Statline (2016)

In de sector vervoer en logistiek is het aandeel laagopgeleiden in tien jaar tijd gedaald van 42% naar 34%. Het aandeel middelbaar en hoger opgeleiden is in die periode toegenomen.

Vergeleken met de totale werkzame beroepsbevolking heeft de sector **veel minder hoogopgeleiden** (18% versus 35%) en meer laag- en middelbaar opgeleiden.

Werkenden vervoer en logistiek naar opleidingsniveau

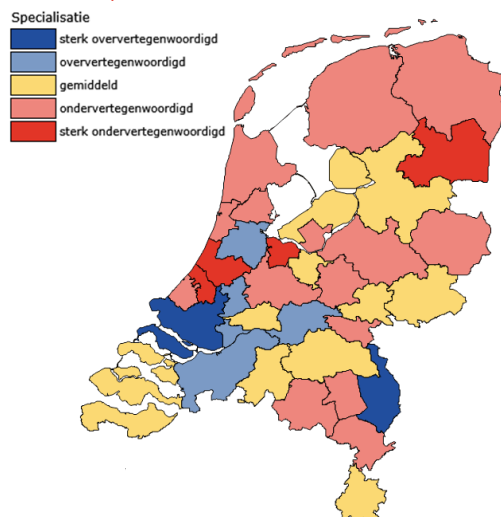
Ontwikkeling 2004-2014 en vergelijking met totale werkzame beroepsbevolking



Bron: CBS, Statline (2016)

Regionale spreiding banen werknemers vervoer en logistiek

Over- en ondervertegenwoordiging t.o.v. Nederland, 2014



De sector vervoer en logistiek is sterk oververtegenwoordigd in de arbeidsmarktregio's **Rijnmond** en **Noord-Limburg** (donkerblauw) en oververtegenwoordigd in Groot Amsterdam, Drechtsteden, Rivierenland, West-Brabant en Midden-Holland (lichtblauw).

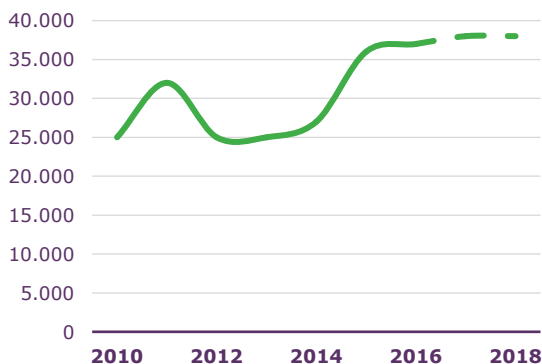
De sterke concentratie in Rijnmond hangt samen met de Rotterdamse havens en die in Noord-Limburg met de positie van Venlo als multimodaal transportknooppunt (weg, spoor, binnenwater). In Groot-Amsterdam speelt Schiphol een grote rol.

Bron: berekend o.b.v. maatwerktable CBS

Vacatures

Ontwikkeling vacatures in vervoer en logistiek

Realisatie 2010-2016; prognose 2017-2018



Het aantal ontstane vacatures is tussen 2013 en 2016 steeds toegenomen, van 25 naar **37 duizend** (+48%). Deze groei vlakkt echter wel iets af. Tot 2018 wordt een verdere toename verwacht tot 38 duizend vacatures (3%).

Kenmerken vacatures

- Worden het vaakst vervuld via relaties, de eigen website en spontane/open sollicitaties.
- Meestal is een startkwalificatie vereist en wordt werkervaring gevraagd.
- Bedrijven maken relatief veel gebruik van uitzendkrachten en minder van zzp'ers.

Bron: UWV (2016), Vacatures in Nederland 2015.

Bron: UWV Prognosecijfers (2017)

Beroepen met de meeste nieuwe vacatures (4e kwartaal 2015 t/m 3e kwartaal 2016)

1 Vrachtwagenchauffeur binnenland	6 Taxichauffeur
2 Postbezorger	7 Logistiek medewerker
3 Koerier auto	8 Commercieel medewerker binnendienst
4 Vrachtwagenchauffeur buitenland	9 Accountmanager zakelijke diensten
5 Magazijnmedewerker	10 Medewerker klantenservice

Bron: UWV (2016)

Trends, kansen en bedreigingen

Trends

- Komend decennium gematigde groei van goederenvervoer binnen Europa.
- Schaalvergroting zet door in goederenvervoer over weg en water.
- Europese regelgeving ontmoedigt wegvervoer ten gunste van binnenvaart en railvervoer.
- Vooral over langere afstand is transport over water vaker alternatief voor wegvervoer.
- Tweede Maasvlakte kan op middellange termijn extra vervoer over water opleveren.
- Postbedrijven verwerken minder post en meer pakketjes.
- Verkoop via internet verandert productketens ingrijpend en vraagt om fijnmaziger distributie (bijv. meer gebruik van bestelbusjes).
- Digitalisering heeft toenemende impact op de logistiek ('*data analytics*', '*business intelligence*').
- Verladers kunnen meer zelf en webwinkels besteden minder uit.
- Gebruik van 3D-printers kan grote invloed hebben op toekomstig vervoer.
- Ontwikkeling autonoom rijdende voertuigen (trucks, taxi's).
- Taxi-bestel-apps (Uber).
- Ontwikkeling onbemande distributiecentra en bezorgdrones (Amazon).

Kansen

- Hogere binnenlandse vraag positief voor wegtransport (consumptiegoederen, bouwmaterialen).
- Door '*value added logistics*' zijn logistieke diensten winstgevendder dan transportdiensten. Dat houdt in dat er extra werkzaamheden aan de goederen worden uitgevoerd, zoals verpakken, wegen, labelen en assembleren.
- Inzet van nieuwe technologie is positief voor de winstgevendheid van logistieke diensten.

Bedreigingen

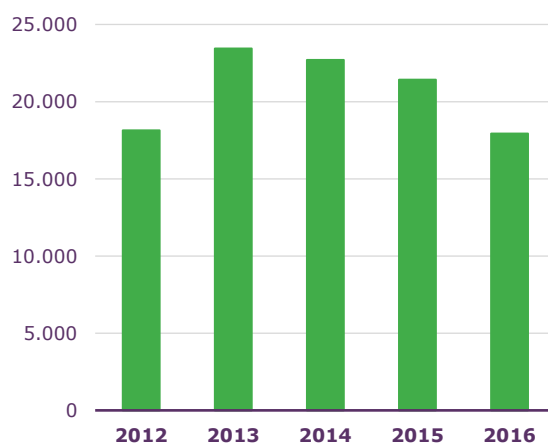
- Tragere groei wereldeconomie heeft een ongunstig effect op vervoer in en door Nederland.
- Sterke concurrentie/overcapaciteit drukt tarieven en winstgevendheid.
- Inzet Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs tegen lagere tarieven.
- Zwakke internationale handel (o.a. China) en concurrentie Antwerpen drukt bedrijvigheid in zeehavens.
- Mogelijk minder havenvervoer door Brexit.
- Logistieke dienstverlening groeit minder snel dan afgelopen decennium.
- Tekort aan vrachtwagenchauffeurs (vergrijzing) en hoog opgeleide logistieke vakmensen.

Bronnen: Rabobank (2016), Cijfers en Trends. Transport / ING (2016), Groeimotor logistiek koelt af / NRC (2017). Aanvulling en bewerking UWV.

WW-uitkeringen

Nieuwe WW-uitkeringen vervoer en logistiek (excl. havenbedrijven)

2012-2016



Bron: UWV (2017)

Vanwege een administratieve wijziging kan de instroom in de WW vanuit de sector vervoer en logistiek alleen exclusief havenbedrijven worden weergegeven.

Tussen 2013 en 2016 nam het aantal nieuwe WW-uitkeringen geleidelijk af, van 23 naar **18 duizend** (-24%).

Beroepen met het hoogste aandeel in de nieuwe WW-uitkeringen in 2016:

- chauffeurs auto's, taxi's en bestelwagens (19%);
- vrachtwagenchauffeurs (15%).

Dit zijn beroepen waarin veel mensen werken. Vooral voor vrachtwagenchauffeurs staan er tegenover het aantal werkzoekenden veel vacatures.

Kansen voor werkzoekenden

Door het aantrekken van de economie is het weer lastiger om vrachtwagenchauffeurs te vinden. Naast distributiechauffeur zijn met name vacatures voor gespecialiseerd vervoer moeilijk te vervullen (autolaadkraan, gevaarlijke stoffen, tankauto). Het gaat vooral om chauffeurs die in het bezit zijn van de juiste certificaten en bij voorkeur beschikken over rijbewijs CE. Door onder meer vergrijzing, imago, wetgeving en veranderingen in de transportwereld worden de tekorten steeds groter.

Daarnaast is er behoefte aan transportplanners. Dit is een specialistische functie, die vraagt om overzicht, flexibiliteit en stressbestendigheid. Het gaat immers om een zo efficiënt mogelijke inzet van mensen en materieel. Deze functie bevindt zich op de grens tussen mbo- en hbo-niveau.

Ondanks dat er bij transportbedrijven steeds meer wordt geëxperimenteerd met technologie, verwacht de sector ook de komende jaren tekorten aan ervaren chauffeurs en goed opgeleide logistieke vakmensen.

Krapteberoepen: moeilijk vervulbare vacatures

[Vrachtwagenchauffeur](#)

[Transportplanner](#)

Bron: UWV (2017), Kansrijke beroepen. Waar is de arbeidsmarkt krap? Landelijk overzicht.

Er zijn echter nog meer beroepen die relatief goede kansen voor werkzoekenden bieden. Deze beroepen houden zich vooral bezig met het vervoer van goederen en personen over de weg, met binnenvaart en met de planning en organisatie van het vervoer.

Gemiddelde kans op werk of hogere

[Verhuizer](#)

[Expeditiemedewerker, lader/losser](#)

[Trekkerchauffeur intern transport/heftruckchauffeur](#)

[Bijrijder](#)

[Touringcarchauffeur](#)

[Buschauffeur lijndienst/stadsdienst](#)

[Matroos binnenvaart](#)

[Schipper/stuurman binnenvaart](#)

[Scheepswerktuigkundige](#)

[Logistiek medewerker/-planner](#)

[Logistiek teamleider](#)

[Expediteur](#)

[Verkeersplanoloog](#)

Bron: UWV (2016), Kansberoepenlijst

Colofon

Uitgave: UWV Afdeling Arbeidsmarktinformatie en –advies

Inlichtingen: sake.wagenaar@uwv.nl

Auteur: Sake Wagenaar