



ER WORDT MINDER GESEIND OP DE SNELWEG

GROOT TEKORT AAN VRACHTWAGENCHAUFFEURS

In dit artikel wordt het vrachtwagenchauffeurstekort in Nederland onder de loep genomen. Zo bespreken we wat het probleem precies is en wat de oorzaken en gevolgen hiervan zijn. Dit probleem speelt niet alleen in Nederland, dus kijken we ook naar de aanpak van andere landen om te zien hoe zij het doen. Uiteindelijk wil ik een poging doen om u te overtuigen om voor het schitterende vak als vrachtwagenchauffeur te kiezen.

Stan van Spreuwel, 23 februari 2022

Wat is het probleem?

De laatste jaren is er een enorm vrachtwagenchauffeurstekort ontstaan. Doordat de economie weer volop draaiende is, is er weer enorm veel vraag naar transport. Echter moeten werkgevers steeds vaker nee-verkopen en een deel van hun wagenpark stil laten staan. Er staan meer vacatures open, dan dat er chauffeurs op de arbeidsmarkt zijn. Uitzendbureau Randstad heeft uit een onderzoek vastgesteld, dat er door het hele land zo'n 17.730 vacatures voor vrachtwagenchauffeurs open staan. Dat betekent dat er voor één chauffeur wel vier banen zijn.

Vorig jaar was het nog maar een kwart van alle bedrijven die met een chauffeurstekort kampte, tegenwoordig is het al de helft. Volgens een onderzoek van ABN Amro is de nood het hoogst op de logistieke knooppunten in Nederland. Dit zijn vooral de gebieden in Brabant (Eindhoven, Den Bosch, Tilburg, Breda), Zwolle, Apeldoorn en Venlo. Ook is de gemiddelde leeftijd erg hoog. 61% van de chauffeurs is 50 jaar of ouder, deze groep gaat binnen afzienbare tijd met pensioen. Volgens het CBR is sinds 2014 het aantal mensen met een vrachtwagenrijbewijs (c(e)-rijbewijs) met 21% afgenomen. (Tim de Jong, 2021)

Het probleem speelt zich niet alleen in Nederland af. Over de hele wereld groeit het tekort en zorgt dit voor grote internationale economische problemen. Uit analyse van het Britse bureau Transport Intelligence blijkt dat Duitsland tussen de 45.000 en 60.000 vrachtwagenchauffeurs te kort komt. Engeland komt op rond de 100.000 uit en Polen heeft er rond 124.000 te weinig. (Bert Mateboer, 2021)

Waarom is het een probleem?

Nu het probleem bekend is, gaan we door met de vraag: Hoe is het probleem ontstaan? De huidige coronapandemie speelt een grote rol als oorzaak van het probleem. Meerdere transportbedrijven zijn over de kop gegaan, als gevolg van de pandemie. Hierdoor zijn er veel chauffeurs vertrokken en in een andere sector aan de slag gegaan. Andersom zorgde het ook voor moeilijkheden. Omdat er transportbedrijven zijn die meer werk hebben gekregen, is de vraag naar transport juist gelijk gebleven of gestegen en zijn er juist daarom meer chauffeurs nodig. De rij scholen hebben door corona-lockdown tijdelijk hun deuren moeten sluiten, waardoor er een vertraging in de opleiding is ontstaan. Er zijn wachttijden om een opleiding te kunnen volgen of om examen te kunnen doen.

Het tekort aan chauffeurs speelde ook al voor de coronacrisis. Veel jongeren vinden het beroep niet aantrekkelijk, hierdoor wordt de gemiddelde leeftijd van een chauffeur hoger. Chauffeurs klagen over te lange werkdagen en het gebrek aan rustplaatsen. (Arjan Velthoven, 2021)

Het chauffeurstekort brengt diverse gevolgen met zich mee. Één hiervan is, dat gewenste levertijden niet gegarandeerd kunnen worden, waardoor de leverbetrouwbaarheid van de verzenders/vervoerders daalt. Het tekort zorgt voor diverse economische gevolgen. Zo stijgen de transportprijzen en omzet binnen de Europese wegvervoerders. Op het eerste oog lijkt de stijging van de omzet gunstig te zijn voor de wegvervoerders, maar deze stijging wordt veroorzaakt door hogere transportprijzen, die het gevolg zijn van hogere kosten. Het capaciteitstekort is nog steeds het grootste probleem voor de prijsstijging. Dit was in 2018 voor 63% van de vervoerders in de Benelux het geval. (Peter de Weerd, 2018)

Een ander gevolg is dat bedrijven niet of minder goed bevoorrad worden. Zo is er een tijd geweest, dat tankstations een tekort aan brandstof hadden, door slechte bevoorrading. De tankstations liepen hierdoor omzet mis. (Peter de Weerd, 2018)

Door het tekort aan chauffeurs loop ook de verkoop van vrachtwagens en trailers terug. Het heeft geen zin om voertuigen aan te schaffen, als deze door personeelstekort niet ingezet kunnen worden. De bedrijven met teruglopende omzet, ontbrak het aan de middelen om te investeren. (Peter de Weerd, 2019)

Na de piek in 2018 daalt de afzet van trucks in 2019 en 2020
Aantal registraties nieuwe trucks > 3,5 ton



Bron: RAI Vereniging/RDC, CBS,*Raming ING Economisch Bureau

P. DE WEERD, 2019

Afzet nieuwe trailers valt na record in 2018 stevig terug in 2020
Aantal registraties nieuwe trailers >3,5 ton in Nederland



Bron: RAI Vereniging/RDC, *Raming ING Economisch Bureau

P. DE WEERD, 2019

Wat is ertegen te doen?

Er zijn veel bedrijven die het chauffeurstekort willen tegen gaan. Zo kiezen bedrijven ervoor om binnen het bedrijf een rijkschool op te richten. Een voorbeeld hiervan is M. van Happen in Eindhoven. Andere bedrijven kiezen ervoor om een samenwerking met een externe rijkschool aan te gaan en op die manier personeel op te leiden tot beroepschauffeur. Het zelf opleiden van chauffeurs, is voor de transportbedrijven aantrekkelijk, wegens de mogelijkheden tot het verkrijgen van SOOB-subsidie. Deze is beschikbaar voor doorstromers en zij-instromers. Tevens zijn er inmiddels diverse uitzendbureaus met eigen rijkscholen, die op deze manier inspringen op dit gat in de markt. Er zijn ook andere manieren om het chauffeurstekort tegen te gaan. Zo biedt Claassen Logistics in Tilburg een jaarlijks bonussysteem tot wel vijfduizend euro aan. De hoogte van de bonus wordt door verschillende onderdelen bepaald. Er wordt rekening gehouden met: het aantal zendingen die afgewerkt worden, het aantal schades en de rijstijl. Florent Claassen vertelt over het bonussysteem: "De eerste reacties van de chauffeurs zijn erg positief en enthousiast. De bonus is een mooie aanvulling op het salaris van de individuele chauffeur. We verwachten hiermee makkelijker nieuwe chauffeurs aan te trekken. Met het op orde krijgen van het juiste aantal chauffeurs wordt de werkdruk onder de groep chauffeurs bij Claassen Logistics verlaagd. Uiteindelijk hebben zowel de opdrachtgever, de chauffeur en het bedrijf er baat bij." (Ook Claassen Logistics biedt bonus tot wel 5.000 euro in strijd tegen chauffeurstekort, 2022)

Bij Simon Loos pakken ze het nog anders aan. Daar hebben ze een campagne opgestart om het imago van chauffeurs te verbeteren. De campagne luidt 'Superhelden van Simon Loos'. Simon Loos heeft een aantal speerpunten van de campagne: het zichtbaar maken van een onzichtbare, maar essentiële rol en de waardering en trots geven die zij verdienen. Voor deze campagne heeft Simon Loos een aantal trailers laten bestickeren, die door het hele land rijden. Met deze trailers willen zij mensen enthousiast maken om vrachtwagenchauffeur te worden. Ook heeft het bedrijf een eigen documentaireserie op YouTube gepubliceerd. (Daniëlle van Hout, 2022)



D. van Hout, 2022

De Nederlandse omroep PowNed is op NPO 3 ook een serie gestart genaamd 'Meiden Die Rijden'. In dit programma worden een aantal vrouwen gevolgd die beroepschauffeur zijn. Met dit programma wil de omroep laten zien dat niet alleen stoere brede kerels achter het stuur hoeven te zitten, maar ook mooi opgemaakte vrouwen. Zo wil het programma er ook voor zorgen dat vrouwen gaan nadenken om chauffeur te worden. (Meiden Die Rijden, 2022)

Bovenstaande oplossingen zijn bedacht door Nederlandse bedrijven, maar zoals al eerder beschreven in dit artikel, speelt het probleem internationaal. Ook buitenlandse overheden en bedrijven zoeken naar oplossingen. België is bezig met het 'Chauffeur 4.0' plan. Dit plan is de Belgische variant van de Nederlandse campagne 'ikwordvrachtwagenchauffeur.nl'. Met deze campagne in Nederland zijn er in 2019 zo'n 2.000 nieuwe chauffeurs ingestroomd. Dit wil België ook voor elkaar krijgen. Met de campagne moeten er een goede toolkit uitgewerkt worden, die de chauffeursverwachting en competentieprofielen beter met elkaar kan matchen. (Peter de Weerd, 2020)

In Amerika is het niet anders dan in Europa. De supermarktketen Walmart heeft een oplossing bedacht. Net als Claassen Logistics in Nederland, is Walmart een offensief gestart door bonussen tot vijftienhonderd dollar uit te geven. Ook hebben zij het instapproces voor nieuw personeel van 70 naar 30 dagen verlaagd. Walmart is tevens zeer actief op de nationale televisiezenders. Ze zijn vanaf 2018 begonnen met het uitzenden van tv-advertenties, om personeel te werven. (Peter de Weerd, 2018)



Walmart oplegger - Stockbeeld, z.d.

Waarom vrachtwagenchauffeur worden?

Chauffeur is een prachtig beroep. Je bent in dienst, maar je werkt zelfstandig. Je hebt de kans om mooie plekken van Nederland en de wereld te ontdekken. Het is zeer afwisselend werk, omdat geen dag hetzelfde is. Werk en privé zijn veel meer in balans, dan in het verleden. Dit heeft deels te maken met het feit dat de bedrijven de chauffeurs ook tegemoet moeten in hun wensen, om het beroep aantrekkelijk te houden. Doordat er tegenwoordig steeds meer online besteld wordt, krijgen mensen steeds meer met chauffeurs te maken en zien mensen ook dat chauffeurs een essentiële rol spelen in de logistieke keten. Denk maar aan tekorten in de supermarkten tijdens de eerste corona-lockdown. Je hebt als chauffeur genoeg mogelijkheden binnen de chauffeurstak om te kiezen voor het soort transport wat echt bij jou past. Ik ben zelf ook chauffeur en vind het de mooiste baan die ik ooit zou kunnen doen. Ik ben zelf geen kantoormens en kan genieten van de vrijheid en dat ik mijn dagen redelijk zelf ik kan vullen.

Het chauffeurstekort is niet op korte termijn op te lossen, maar er wordt van alle kanten hard aan gewerkt. Ik hoop je met dit artikel te kunnen inspireren en na te denken om zelf beroepschauffeur te worden. Hopelijk zie ik u dan ooit op de autobaan en naar kan ik naar je lichtseinen!

Bibliografie

De Jong, T. J. (2021, 9 december). *Chauffeurstekort groter dan ooit*. BIGtruck. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://bigtruck.nl/blog/item/chauffeurstekort-groter-dan-ooit>

Opnieuw een chauffeurstekort, de oplossing blijft uit. (2021, 12 oktober). Truckstar.

Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://truckstar.nl/opnieuw-een-chauffeurstekort-de-oplossing-blijft-uit/>

Velthoven, A. (2021, 5 juli). *Dag coronacrisis! – maar het chauffeurstekort blijft •*. TTM.nl.

Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://www.ttm.nl/transport/dag-coronacrisis-maar-het-chauffeurstekort-blijft/138633/#:%7E:text=Het%20nijpende%20tekort%20aan%20vrachtwagenchauffeurs,veel%20chauffeurs%20over%20lange%20werkdagen>

De Weerd, P. (2018, 19 november). *Transportprijzen en omzet blijven stijgen*. Logistiek.

Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2018/11/transportprijzen-en-omzet-blijven-stijgen-101166002>

De Weerd, P. (2018a, juli 20). *Lege benzinepompen door chauffeurstekort*. Logistiek.

Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://www.logistiek.nl/supply-chain/nieuws/2018/07/lege-benzinepompen-door-chauffeurstekort-101164391>

De Weerd, P. (2019, 23 mei). *Chauffeurstekort en duurzaamheid stagneren verkoop vrachtwagens en trailers*. Logistiek. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van

<https://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2019/05/chauffeurstekort-en-duurzaamheid-stagneren-verkoop-vrachtwagens-en-trailers-101168303>

Ook Claassen Logistics biedt bonus tot wel 5.000 euro in strijd tegen chauffeurstekort. (2022, 10 februari). Transport-Online.Nl. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van

<https://www.transport-online.nl/site/137082/ook-claasen-logistics-biedt-bonus-tot-wel-5000-euro-in-strijd-tegen-chauffeurstekort/>

Van Hout, D. (2022, 28 januari). *Simon Loos wil imago chauffeur verbeteren*. Logistiek.

Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://www.logistiek.nl/logistieke-dienstverlening/nieuws/2022/01/simon-loos-wil-imago-chauffeur-verbeteren-101182858>

P. (2022, 27 januari). *Meiden Die Rijden*. PowNed. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://www.powned.tv/programmas/meiden-die-rijden>

De Weerd, P. (2020, 17 september). *Chauffeurstekort: zo pakken de Belgen het aan*.

Logistiek. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van <https://www.logistiek.nl/carriere-mensen/nieuws/2020/09/chauffeurstekort-zo-pakken-de-belgen-het-aan-101174942>

De Weerd, P. (2019b, juni 24). *Chauffeurstekort? in de V.S. hebben ze pas een probleem: Zo pakt Walmart het aan*. Logistiek. Geraadpleegd op 23 februari 2022, van

<https://www.logistiek.nl/carriere-mensen/nieuws/2018/09/chauffeurstekort-in-de-v-s-hebben-ze-pas-een-probleem-zo-pakt-walmart-het-aan-101164977>

<https://www.istockphoto.com/nl/foto/walmart-oplegger-gm1226285014-361262656>. (z.d.).

[Foto]. Walmart oplegger - Stockbeeld. <https://www.istockphoto.com/nl/foto/walmart-oplegger-gm1226285014-361262656>