



Slimmer werk(en)

Een visie van sociale partners op wegvervoer en logistiek in 2025



Slimmer werk(en)

Een visie van sociale partners op wegvervoer en logistiek in 2025



Sander van der Meulen; Manfred Kindt;
Menno Menist; Tom Grijspaardt (Panteia);
Frank Hendriks; Simone van Houten (Basis & Beleid)

Zoetermeer, oktober 2020

ISBN: 978 90 903 4032 6

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia en Basis & Beleid. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van SOOB. Panteia en Basis & Beleid aanvaarden geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.





Slimmer werk(en)

Een visie van sociale partners op wegvervoer en logistiek in 2025

Inhoudsopgave

Voorwoord	6
Samenvatting	8
Aanleiding voor Visie 2025 wegvervoer en logistiek	8
Transport en logistiek in beweging	8
Op weg naar 2025	11
Strategische ontwikkelingspaden	18
1 Inleiding	22
2 Afbakening van de sector wegvervoer en logistiek	26
2.1 Goederenvervoer over de weg	29
2.2 Logistieke dienstverlening	29
2.3 Bezorgdiensten	31
3 Maatschappelijke betekenis van transport en logistiek	33
3.1 Economische bijdrage	33
3.2 Milieueffecten	35
3.3 Verkeersveiligheidseffecten	40
3.4 Ruimtelijke behoefte	42
4 Situatie in het goederenwegvervoer	45
4.1 Ontwikkeling van het vervoer in de periode 2006 - 2020: krimp, groei en corona	45
4.2 Internationaal vervoer	52
4.3 Binnenlands vervoer	63
4.4 Bezorgdiensten	70
4.5 De rol van opdrachtgevers	77
5 Regelgeving en handhaving	84
5.1 Toegang tot het beroep	85
5.2 Toegang tot de markt en eerlijke concurrentie	88
5.3 Toepasselijkheid en naleving van de cao	96
5.4 Mobility Package	99

6	Arbeidsmarkt	103
6.1	Omvang werkgelegenheid	103
6.2	Verschuiving van functies	106
6.3	Verdeling over bedrijfsomvang	109
6.4	Leeftijdsopbouw	110
6.5	In- en uitstroom	112
6.6	Boeien van (kandidaat) werknemers	115
6.7	Binden algemeen	131
7	Trends en ontwikkelingen	138
7.1	Economische trends	138
7.2	Sociale trends	150
7.3	Technologische trends	158
7.4	Milieu trends	161
7.5	Politiek-juridische trends	164
8	Op naar 2025	166
8.1	Toekomstperspectief beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek	167
8.2	Scenariovorming	172
9	Actielijnen	183
9.1	Bewerkstellig cultuur- en imago omslag gericht op innovatie en technologie	183
9.2	Zet in op verantwoord marktgedrag, adequate handhaving en verduurzaming keten	184
9.3	Ga door met actieve wervingsinzet en speel in op sociale innovatie	186
9.4	Voorkom afname van personeelscapaciteit als gevolg van de coronacrisis.	187
	Bijlagen	189
	Bijlage 1 Uitgevoerde deelstudies	189
	Bijlage 2 Literatuurlijst	190

Voorwoord

Hierbij presenteren de sociale partners in het beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen u het rapport “Slimmer werk(en), een visie van sociale partners op wegvervoer en logistiek in 2025”. In 2018 gaven de sociale partners aan de onderzoeksbureaus Panteia en Basis & Beleid de opdracht om de kennis over de sector te verdiepen en de bouwstenen aan te dragen voor een agenda voor de toekomst van de sector.

De sector is volop in beweging. Internationale politiek, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, ontwikkelingen bij verladende sectoren, toenemende aandacht voor milieu en de snelle ontwikkeling van nieuwe technologieën en nieuwe bedrijven die zich melden aan de poort van de sector vragen om een visie van sociale partijen hoe om te gaan met deze veranderingen. Die visie vindt u terug in dit document, waaraan in het begin van 2020 de laatste hand is gelegd.

Op het moment dat de sociale partners deze visie wilden presenteren, werd de sector geconfronteerd met de gevolgen van de uitbraak van de COVID-19 pandemie. Transport en logistiek zijn bij uitstek conjunctuurgevoelige sectoren en de gevolgen van corona raken de sector dan ook hard. In de korte termijnsvoorspellingen van het CPB wordt een forse economische terugval voorspeld, die voorlopig een trendbreuk oplevert met de jaren van groei in de economie en in transport en logistiek. Om die reden hebben sociale partners besloten publicatie van de visie uit te stellen en aan die visie toe te voegen welke impact corona zal hebben op de korte en middellange termijn. Dat heeft geleid tot aanpassingen in de zomer van 2020.

Met dit aangepaste document, dat een actueel inzicht geeft in de staat van de sector op dit moment en een doorkijk naar de toekomst, willen sociale partners de discussie met hun achterbannen en elkaar voeren. Zo kunnen zij waarborgen dat de sector transport en logistiek in de Nederlandse economie een belangrijke rol blijft spelen, door te handhaven wat goed gaat en te verbeteren wat beter kan. Het doel is een sector die aantrekkelijk is voor ondernemers en waarin werknemers graag willen werken. Dit rapport geeft een indruk van de uitdagingen waar de sector zich voor gesteld ziet. Het onderzoek heeft ons meer inzicht gegeven en vormt de basis voor een werkplan voor de komende jaren van sociale partners in de Stichting Opleidings- en Ontwikkelingsfonds Beroepsgoederenvervoer over de Weg en de verhuur van mobiele kranen. Wij hopen dat het bijdraagt aan het draagvlak voor gezamenlijke activiteiten bij ondernemers en werknemers in de sector.



SAMENVATTING

“Met lef en ambitie op weg naar 2025”

AANLEIDING VOOR VISIE 2025 WEGVERVOER EN LOGISTIEK

Om op lange termijn de toekomst van de sector te garanderen is een unieke samenwerking tussen werkgeversorganisaties (Transport en Logistiek Nederland en Vereniging Verticaal Transport) en vakbonden (FNV en CNV) opgezet om actief bij te sturen op de toekomstperspectieven van de sector. Dankzij deze samenwerking zijn de sociale partners samen tot nieuwe inzichten gekomen die aan beide zijden van de tafel voldoende draagvlak vonden. In 2009 leidde dat tot het verschijnen van de studie “Wegvervoer en logistiek Visie 2015”, die de belangrijke thema’s voor sociale partners in de sector in kaart bracht. Dankzij deze studie is de beschikbare arbeidsmarktinformatie bij sociale partners verbeterd. Op basis van de studie en het monitoren van de informatie die op basis van die studie daarna is verzameld, hebben sociale partners hun agenda voor de toekomst bepaald. De aanwezigheid van relevante informatie maakte dat de sector zich als een van de eerste kon melden bij het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om in aanmerking te komen voor cofinanciering. Er werd een sectorplan opgesteld voor het Ministerie van Sociale Zaken op gebied van instroom, behoud en duurzame inzetbaarheid van werknemers. Het beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen¹ ontving als een van de eersten een toezegging voor het sectorplan. Aan de sectorplannen 1 en 2 droeg SZW in totaal voor €15,6 miljoen bij.

De sociale partners hebben behoefte aan een nieuwe visie. Niet alleen is inmiddels het toekomstjaar verstreken, ook zijn er nieuwe ontwikkelingen, zoals de platformeconomie en zelfrijdende voertuigen, die veranderingen in de sector teweeg brengen. Dit heeft geleid tot de start van het onderzoek “Visie 2025 wegvervoer en logistiek”.

TRANSPORT EN LOGISTIEK IN BEWEGING

Volgens de Topsector Logistiek werken in de Nederlandse transport- en logistieke sector 850.000 mensen. Ruim 150.000 hiervan werken binnen het beroepsgoederenvervoer. De overige werkgelegenheid in de topsector zit bij het verladende bedrijfsleven en de logistieke dienstverleners “zonder wielen”.

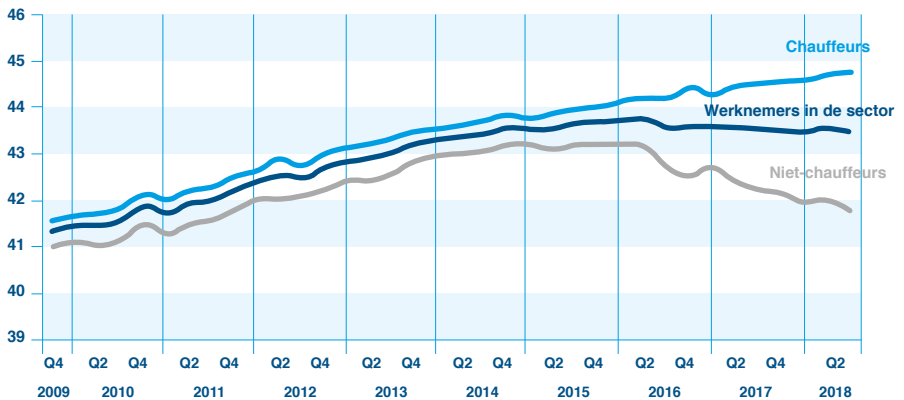
¹ In het vervolg van deze rapportage kortweg beroepsgoederenvervoer

Kleine bedrijven vormen het overgrote deel van de sector, maar hun aandeel in de werkgelegenheid is klein. Bijna 60% van de 150.000 werknemers werkt bij ondernemingen met meer dan 50 werknemers. Een belangrijke uitdaging is de vergrijzing van het huidige personeelsbestand. Maar niet alleen pensionering zorgt voor verloop; er bestaan ook andere beweegredenen voor uitstroom. Ondernemingen in de sector zoeken in toenemende mate naar nieuw personeel. In de eerste plaats om aan de vervangingsvraag te voldoen en daarnaast om te kunnen groeien. Het effect van vergrijzing op de sector zal in ieder geval tot 2025 blijven toenemen.

Alle sectoren die putten uit het reservoir werknemers met een technische mbo-opleiding kampen met een tekort. Na 2020 zal de instroom vanuit mbo-opleidingen dalen, wat de tekorten verder vergroot. De instroom van technisch opgeleiden vanuit HBO en WO is in 2019 al zeer ontoereikend.

De grootste groei van de sector zit in het segment Business-to-Consumer. In dat domein opereren op dit moment ook andere groepen (potentiële) werknemers, die vaak als zelfstandigen worden ingehuurd. Niet alleen zelfstandigen die (meer dan) fulltime werken, maar ook studenten en parttimers, die volgens de nieuwe toetreders in kwestie minder behoefte zouden hebben aan een cao en op zoek zijn naar een bijverdienste in een baan met flexibiliteit.

De gemiddelde leeftijd van chauffeurs en andere werknemers in de sector



Bron: STL/PFV

De totale omzet in het wegvervoer bedraagt €22 miljard. Als werkzaamheden van expediteurs en post- en koeriersbedrijven en aanverwante activiteiten zoals opslag, warehousing en dienstverlening voor landvervoer worden meegeteld, is de omzet meer dan €51 miljard. De transport- en logistieke markt groeide van medio 2013 tot 2020 als gevolg van de bloeiende economie. In maart 2020 begon echter de coronacrisis en kwam er een lockdown in Nederland, waardoor economische groei abrupt stopte. De groei van volumes in transport en logistiek is doorgaans lager dan de groei van het BBP – een gevolg van efficiëntiewinsten in het transport, waar wordt ingezet op het beperken van lege kilometers en verhogen van de beladingsgraad.

In 2018 waren er volgens het CBS 139.656 vrachtvoertuigen boven de 3,5 ton totaalgewicht. Het beroepsgoederenvervoer over de weg heeft bijna 80% van deze voertuigen in bezit. De andere vrachtauto's rijden in het eigen vervoer. Daarnaast zijn ruim 40.000 bestelauto's actief in zowel beroepsgoederenvervoer als eigen vervoer. In het vrachtvervoer daalt het aandeel van het eigen vervoer nog altijd ten opzichte van beroepsgoederenvervoer, maar in de bezorging van pakketten lijkt eigen vervoer terrein te winnen. Het aantal distributiecentra (DC) bedroeg in 2020 in Nederland 1.720. De gemiddelde omvang van een DC was 22.000 vierkante meter. De sterke groei in distributiecentra (+15% tot 2025) vindt met name plaats bij logistiek dienstverleners “zonder wielen”. Het B2B-vervoer zal minder van deze groei profiteren dan het B2C-vervoer. Het vervoer per bestelauto groeit naar verwachting met 10% per jaar.

Nederlandse transportondernemingen in het internationaal vervoer kunnen nog concurreren op de korte afstand (het bilaterale vervoer tussen Nederland en West-Europese landen is namelijk voor het grootste deel in handen van Nederlandse kentekens), maar op de lange afstand verliezen ze steeds meer terrein aan buitenlandse kentekens. Nederland zag haar aandeel in de totale Europese vervoersprestatie afnemen van 7,2% in 2008 naar 4,8% in 2017. Van de 67,5 miljard tonkilometer vervoersprestatie van het totale Nederlandse wegvervoer (binnenlands en internationaal) is nu twee derde over een afstand van minder dan 300 kilometer. Het kleiner wordende vlagtaandeel in het internationaal vervoer wordt bovendien voor een deel uitgevoerd door Oost-Europese chauffeurs in Nederlandse dienst.

Concurrentie op loonkosten is in de markt voor binnenlands vervoer minder mogelijk. De binnenlandse markt is door regelgeving beter beschermd tegen oneigenlijke concurrentie, maar door gebrek aan handhaving is de regelgeving

onvoldoende effectief. De concurrentie blijft hevig en vooral kleine ondernemingen – die vaak weer in onderaanneming rijden voor grotere ondernemingen – kunnen in het binnenlands vervoer geen behoorlijk rendement realiseren.

Het vlagaandeel in internationaal transport zal tot 2025 verder teruglopen, aangezien de loonkostenverschillen tussen Nederland en de Oost-Europese landen blijven bestaan. Gezien het beperkte aandeel van 1% buitenlandse kentekens in het binnenlands vervoer en de strenge cabotage-regels is de verwachting dat de binnenlandse transportmarkt daar minder last van ondervindt, zolang regels voor cabotage niet worden versoepeld, behoudens illegale cabotage of cabotage door auto's zonder vergunning. Het eendaagse vervoer over een afstand van minder dan 300 km zal groeien.

OP WEG NAAR 2025

Macro-economie

Het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voorspellen in de WLO-scenario's een macro-economische (BBP-) groei van 1 à 2% per jaar tot en met 2025. Tot 2016 lag het vervoersvolume lager dan het laag-scenario, maar in 2017 en 2018 nam het vervoersvolume toe tot boven het conjunctuur hoog-scenario. De verwachting was dat de groei weer afvlakt en dus zal ook het vervoersvolume over de weg tot 2025 een meer bescheiden groei kennen dan in de afgelopen jaren. Gezien de onzekerheden rond een groot aantal vraagstukken (Brexit, handelsoorlogen, politieke verschuivingen), kan de economische ontwikkeling alleen met een grote slag om de arm worden voorspeld en moet een conjunctuurgevoelige sector zoals transport continu rekening houden met verandering van de marktomstandigheden. De coronacrisis (COVID-19 pandemie) van 2020 heeft daarnaast ook een drastische impact op de economische ontwikkeling en het BBP, in iedere geval op de korte termijn en waarschijnlijk ook op de middellange termijn. Ook deze impact gaat gepaard met onzekerheid. Het CPB ontwikkelde in juni 2020 een basisraming en een drietal scenario's voor de ontwikkeling van het BBP. Binnen de basisraming (genaamd Matig herstel) kent 2020 een BBP-daling van 6%, en kent 2021 een stijging van 3%. De drie onzekerheidsscenario's zijn als volgt:

Scenario 1. Tweede golf: sterke en aanhoudende daling;

Scenario 2. Zwak herstel: snellere stijging dan in de basisraming;

Scenario 3. Snel/volledig herstel: stijging start vroeg en zet sterk door.

Herstel transportsector na coronacrisis

De wegtransportsector is hard geraakt door het stilvallen van de economie als gevolg van COVID-19. De voorspelling van de IRU is dat wegvervoersbedrijven wereldwijd gemiddeld 17% minder omzet zullen maken in 2020 dan in 2019. Dat komt in de EU overeen met €64 miljard aan verloren waarde. De EU heeft een EU Recovery Plan opgesteld binnen het volgende Multiannual Financial Framework (2021-2027), waarbinnen €750 miljard beschikbaar is gesteld voor herstel van de economie. De IRU lobbyt om 10% hiervan beschikbaar te stellen voor wegvervoersbedrijven in de EU. Duitsland wil, als voorzitter EU Raad voor de tweede helft van 2020, een 'pandemieplan' hebben voor het Europese goederenvervoer mocht er een tweede golf komen.

Weinig ruimte voor middensegment

De schaalvergroting en internationalisering van het bedrijfsleven vragen ook om schaalvergroting en internationalisering van de logistieke dienstverlening. Veel Nederlandse logistieke dienstverleners zijn in de afgelopen jaren onderdeel geworden van internationale ondernemingen. De markt voor binnenlands vervoer is door regelgeving beter beschermd tegen oneigenlijke concurrentie, maar drempels om toe te treden tot de markt zijn laag. In het binnenlands vervoer zullen grote bedrijven blijven groeien door fusies en overnames, om netwerken te integreren en voldoende schaalvoordelen te behalen. Flexibiliteit in de sector blijft ingevuld worden door kleine ondernemingen die werken als subcontractor of als charter voor de grotere ondernemingen. Er blijft een groot verschil tussen de rendementen van de grote ondernemingen en de kleine traditionele transportondernemingen zonder specialisatie.

Verladende sectoren: groei en toenemende impact van online

De coronacrisis heeft de zwaktes van just-in-time supply chains blootgelegd. De verwachting is dat dit gaat leiden tot (ingrijpende) veranderingen in wereldwijde supply chains: van just in time (minimale voorraad) naar just in case (ruimere voorraad voor noodgevallen).

De komende jaren groeit de vraag naar Aardappelen, Groente en Fruit (AGF) licht, voornamelijk vanwege de export. De groei van de consumptie van AGF in Nederland is nagenoeg gelijk aan de beperkte bevolkingsgroei die de komende jaren verwacht wordt.

De totale detailhandelsomzet neemt tot 2025 maar beperkt toe. Daarentegen gaat de omzet in e-commerce tot 2025 verdubbelen ten opzichte van 2018. Van

de non-food online verkopen is de verwachting dat in 2025 ongeveer 40% via platformen, zoals Bol.com, Wehkamp, Amazon en Alibaba, wordt verkocht. Het aandeel onlineverkopen in food stijgt naar verwachting van 4% in 2017 naar 10% in 2025, waaronder de thuisbezorging van maaltijden. De food-retail wordt nu nog overheerst door de supermarkt, maar een verschuiving naar online verkoop en on-the-go consumptie zet de foodketen in beweging. Net als bij non-food winkels zal het aantal supermarkten tot 2025 gestaag afnemen. Het gevolg is dat de volumes in winkeldistributie met vrachtauto's zullen teruglopen. Door de verschuiving naar B2C-consumer vervoer worden (particuliere) klantenwensen steeds belangrijker: gemak, snelheid (last-minute), track-en-trace, imago en one-stop-shopping.

De bouwsector zal tot 2025 blijven groeien, dit jaar nog met 4 à 5% en daarna met circa 2% per jaar. In het bouwvervoer neemt het vervoer van prefab-producten toe. Nieuwbouw vindt steeds meer in de stad plaats. Bouwvervoer staat voor de uitdaging om efficiënte bevoorrading te realiseren bij steeds dichtere bebouwing, kleinere bouwplaatsen en congestie: opslag aan de rand van de stad en vanuit daar just-in-time bevoorraden zal toenemen.

Ook in de industrie wordt een minder sterke groei verwacht na 2019 (2% per jaar). Om te voldoen aan strengere consumenteneisen (snelheid, flexibiliteit en maatwerk) moeten de ketens korter, neemt het aantal productvarianten toe en nemen seriegroottes af.

Demografie, werkgelegenheid en arbeid: grote verschillen tussen stad en regio

De bevolking zal op korte termijn toenemen en daarbij in samenstelling veranderen. Verdergaande vergrijzing legt druk op de arbeidsmarkt. Twee derde van de bevolkingsgroei zal voortkomen uit migratie, en een derde uit natuurlijke aanwas. In de Randstad zal de bevolking het meeste toenemen, zowel in de grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) als in de omliggende gemeenten (e.g. Haarlemmermeer, Zandvoort en Bunnik). Ook buiten de Randstad vertonen grote steden aanzienlijke groei (e.g. Tilburg, Nijmegen en Zwolle). Daartegenover staat dat in ongeveer een derde van de landelijke gemeentes juist een bevolkingskrimp zal voorkomen. Naar verwachting zullen de verschillen in distributieconcepten tussen steden en plattelandsregio's groter worden. Dit geldt niet alleen voor distributie, maar ook voor het type voertuigen, omdat elektrisch vervoer nu eenmaal de standaard zal worden in steden. Het aandeel binnenstedelijk vervoer zal dus verder

toenemen, maar gezien het groeiende ruimtegebrek is dit een problematisch vooruitzicht. Ook zullen milieuzones extra druk leggen op vervoerders.

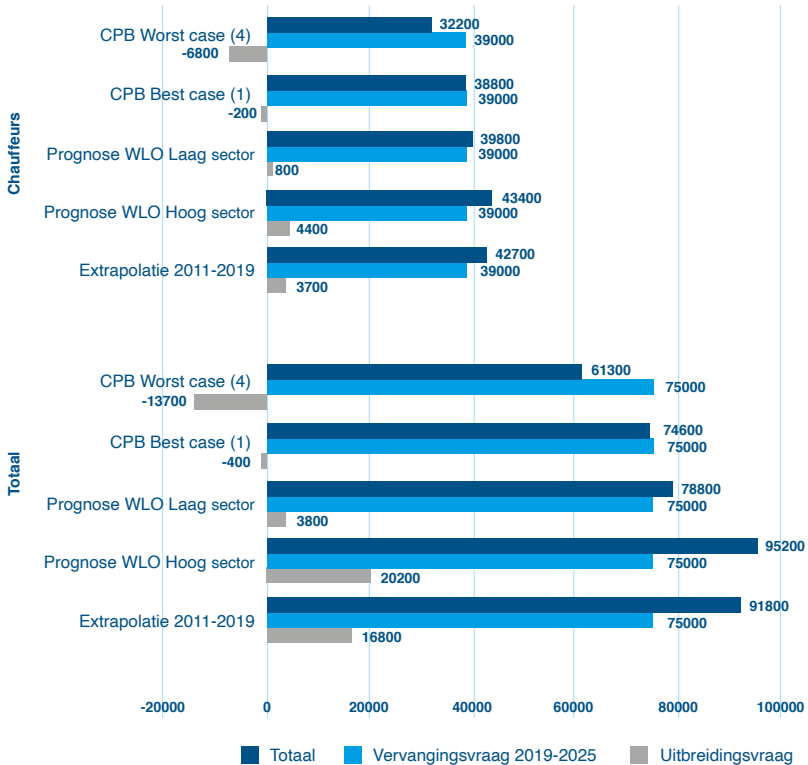
Naast de demografische opbouw, veranderen ook arbeidspatronen. Het aantal gezinnen met een kostwinner (eenverdiener) neemt al jaren af. In 2006 had nog ruim een kwart van de gezinnen één kostwinner; in 2016 is dat nog circa 20%. Dit verklaart de groeiende behoefte aan deeltijdbanen. Zaken die medewerkers van belang vinden gaan over de balans tussen werk en privé, invloed op werktijden en de lengte van de werkdag, voorkomen van arbeidsongeschiktheid, scholing en vaste baan. De cao beroepsgoederenvervoer over de weg biedt materieel nog steeds minder dan andere cao's in sectoren die op de arbeidsmarkt in dezelfde vijver vissen. Echter, het verschil is ten opzichte van 2008 aan de onderkant van de cao behoorlijk gedaald. Ongeveer 65% van de deelnemers aan het exitonderzoek is vrijwillig vertrokken uit de sector. De aspecten van de functie waar men het minst tevreden over is zijn: de werktijden en de lengte van werkdagen (chauffeurs), toeslagen en werktijden (logistiek medewerkers en planners) en toeslagen en salaris (overige werknemers).

Door de coronacrisis is onwaarschijnlijk geworden dat er tot 2025 een belangrijke uitbreidingsvraag zal zijn en is de kans reëel dat de werkgelegenheid in 2025 nog niet terug is op het niveau van 2020. De uitbreidingsvraag is waarschijnlijk niet groot maar de sector zal ook vacatures moeten invullen die ontstaan door uitstroom, die de afgelopen jaren hoog is geweest en in 2020 en 2021 nog groter zal zijn door de coronacrisis. Tot 2025 moet de sector rekening houden met een vervangingsvraag van gemiddeld 15.000 werknemers (waaronder 7.800 chauffeurs) per jaar. Na de coronacrisis zal een inhaalslag nodig zijn om te voorzien in de vraag naar arbeid.

De sterke groei van de logistieke activiteiten speelt zich voor een belangrijk deel af buiten de sector Transport en Logistiek, in gespecialiseerde DC's of bij DC's van webshops en producenten. Die groei leidt daar niet tot een evenredige stijging van het aantal arbeidsplaatsen, omdat steeds meer werk zal worden verricht door robots. In het transport leidt de invoering van nieuwe technologie tot 2025 niet tot vervanging van fysieke arbeid, wel tot verbetering van planning en dataverwerking. Artificial Intelligence (AI) zal invloed hebben op de werkgelegenheid op kantoren.

Prognoses van de totale behoefte aan werkgelegenheid en aan chauffeurs

Vraag naar personeel door uitbreiding werkgelegenheid en voor vervanging uitstroon tussen 2020 en 2025



Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. PFV en WLO-scenario's.

De groeiende vraag naar werknemers in transport is in 2020 abrupt tot stilstand gekomen als gevolg van de coronacrisis. Hoewel sommige delen van de sector juist een toename van activiteiten zien, daalt naar verwachting de werkgelegenheid in 2020 met 7.000 tot 12.000 arbeidsplaatsen en in 2021 verdwijnen in de worst case (CPB) nog eens 5.000 arbeidsplaatsen. De werkgelegenheid van chauffeurs daalt in 2020 met 4.000 tot 7.000 en in de worst case (CPB) daalt het aantal chauffeurs in 2021 nog eens met 2.500.

In de jaren daarna zal de sector weer gaan groeien, maar in de worst case wordt het niveau van voor corona in 2025 nog niet bereikt. Toch moet de sector tot 2025 tussen de 79.000 en 95.000 vacatures invullen die ontstaan door uitstroom en (in gunstige scenario's) een klein deel autonome groei. Omdat de arbeidsmarkt op termijn weer krap is, concurreert de wegvervoersector met andere sectoren om starters op de arbeidsmarkt en nieuwe instromers. Er zullen tot 2025 tussen de 40.000 en 44.000 vrachtautochauffeurs moeten worden geworven om de vacatures ingevuld te krijgen. Dit zullen voornamelijk vrachtautochauffeurs in de binnenlandse markt zijn. Bij de overige vacatures wordt een grote groei verwacht van het aantal bestelautochauffeurs en logistieke medewerkers. De groep bestelautochauffeurs groeit veel harder dan het aantal (internationale) vrachtautochauffeurs. De groei van werkgelegenheid zit dus vooral in de laagste loonschalen, terwijl het aantal internationale chauffeurs (in de hoge loonschalen) langzaam terugloopt.

Snelle technologische ontwikkeling vormt bedreiging, maar biedt ook kansen

Technologische innovatie vindt anno 2019 plaats op een hoog tempo, en dat tempo lijkt enkel nog te versnellen. Dit biedt veel gunstige mogelijkheden om de bedrijfsvoering, strategie, efficiëntie en duurzaamheid van transport en logistiek te verbeteren. Maar ook buiten de sector worden technieken aangewend, waardoor branchevreemde partijen een ingang in het logistieke speelveld kunnen creëren. Het is dus zaak om een proactieve houding aan te nemen en zo tot voorsprong te komen. Daarmee blijft de sector beschermd tegen disruptie.

De belangrijkste technologische trend waar het bedrijfsleven nu middenin zit, is het beter benutten van de aangeschafte IT en data-technologie. De basis hier is digitalisering en automatisering van documentatie, bedrijfsprocessen en communicatie. Meer data-gebruik zorgt voor meer transparantie, wat tot kostenreductie en daarmee tot druk op tarieven en rendement leidt. Business Intelligence (BI) wordt ingezet om data te verwerken tot strategische sturingsinformatie waarmee procesoptimalisatie mogelijk wordt. Dit wordt zeer bepalend in de concurrentieverhoudingen. Nu wordt BI nog op beperkte schaal gebruikt, maar vanaf circa 2022 zullen veel partijen hiervan gebruik maken. De kloof tussen bedrijven die wel en niet meegaan in de datarevolutie zal nog groter worden. Digitalisering, automatisering en data-gedreven werken hebben hoofdzakelijk invloed op het werk van kantoorpersoneel. De complexiteit van (plannings)systemen neemt snel toe, en data-analyse neemt een steeds belangrijkere plek in, in zowel operationele als strategische werkzaamheden.

Digitalisering en data-analyse maken het opzetten van dataplatforms mogelijk. Control towers worden in 2019 nog beperkt ingezet, maar in 2025 zullen naar verwachting meerdere grotere transport- en logistieke bedrijven gebruik maken van een control tower, als logische vervolgstap in hun (huidige) datamanagementbeleid. Daarnaast zullen er branchevreemde partijen komen (verladere en tech-bedrijven) die ook een control tower-functie gaan uitvoeren.

Tot en met 2019 behaalden matchingplatform-initiatieven, die in samenwerking met transportbedrijven worden opgezet, beperkt succes vanwege grote terughoudendheid bij transportondernemingen. Maar het blijft een sector waar vraag en aanbod elkaar lastig vinden en waar inefficiënties in de keten bestaan. Zodoende is de huidige transportsector een goede voedingsbodem voor disruptors van buitenaf met voldoende schaalgrootte om unilateraal een platform op te zetten. Een alternatieve gang van zaken is dat er toch ook vanuit de sector een platforminitiatief wordt opgezet. De verwachting is dat nieuwe toetreders van buiten de sector vóór 2025 in ieder geval de regie nemen over hun transport. Mogelijk zullen zij ook zelf gaan vervoeren en daardoor een bedreiging vormen voor de bestaande transportmarkt.

Al vóór 2025 zal warehousing minder arbeidsintensief zijn en meer kapitaalintensief. Volgens het World Economic Forum zal in 2025 in de economie als geheel 52% van het werk door robots worden gedaan (t.o.v. 29% in 2018). Ontwikkelingen in kunstmatige intelligentie en machine learning werken vooral stimulerend voor andere technologieën. Zo zijn 'intelligente' en 'lerende' magazijnrobots veel breder inzetbaar. Ook op het gebied van dataverwerking, BI en planning is machine learning interessant. Er zijn al planningssystemen op de markt waar een AI-module 'meekijkt' met de planning en daarvan leert. Op den duur zullen deze AI's beter data kunnen verwerken en betere transportplanningen kunnen maken dan mensen.

Onzekerheid over omslagpunt vergroening

In 2017 bedroeg de totale CO₂-emissie in Nederland 186 Mton. Vervoer is verantwoordelijk voor 21% daarvan, maar de grootste bijdrage daaraan komt niet van goederenvervoer maar van personenvervoer. Het vrachtvervoer (beroepsgoederen- en eigen vervoer) zorgt voor 3,1% van de totale CO₂-emissie van Nederland. In absolute zin is die bijdrage sinds 1990 met circa 20% toegenomen, maar in die periode is bijna 60% meer vervoerd op jaarlijkse basis. De verwachting voor 2030 is dat de CO₂-emissie van het wegverkeer nog met 10% toeneemt, ondanks toename van bijmenging van biobrandstoffen en een

sterke toename van het aandeel elektrisch vervoer (voornamelijk personenauto's en bestelauto's). In het Clean Mobility Package van de EU zijn scherpere CO2-uitstooteisen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen opgenomen: na EU-akkoord moeten nieuwe voertuigen in 2025 minstens 15% minder CO2 uitstoten dan in 2019 en minstens 30% minder in 2030. Zo worden fabrikanten verplicht om te blijven zoeken naar schonere technieken.

Groeiende congestie zorgt voor onbetrouwbaarheid

Met circa €1,3 miljard schade door files en vertragingen is congestie een grote uitdaging, al is de problematiek sinds corona minder urgent geworden. Het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) verwacht dat over vijf jaar weggebruikers gemiddeld 35% meer reistijd zullen hebben. Op korte termijn zullen geen infrastructurele projecten plaatsvinden die de wegcapaciteit noemenswaardig verbeteren. Sterker nog: door de staat van onderhoud aan infrastructurele werken zoals bruggen, zal de capaciteit door onderhoudswerkzaamheden zelfs tijdelijk lager worden. Vooral in de Randstad is dit een grote uitdaging. Niet alleen omdat congestie in dit sterk verstedelijkte gebied al groot is, maar ook omdat gemeenten hier in hoog tempo nieuwe bouwlocaties aanwijzen om de groeiende woningnood op te vangen. De ophanden zijnde vrachtautoheffing, die op zijn vroegst per 2023 zal ingaan, zal de congestie nauwelijks beperken, aangezien deze beprijzingsmaatregel niet geldt voor het overige wegverkeer.

STRATEGISCHE ONTWIKKELINGSPADEN

Realiseer cultuuromslag bij werkgevers en werknemers

Transport en logistiek zijn hoogwaardige services die bijdragen aan de klantbehoefte van gemak en ontzorging. Dit is steeds belangrijker en zelfs cruciaal in de waardeketen van opdrachtgevers. Probeer daarom ook als sector een slag te maken in de uitstraling van de sector: zet in op kwaliteit in plaats van op prijs. Maak daarbij gebruik van het proactief toepassen van hoogwaardige technologie. Dit helpt bij de positionering als hoogwaardige sector en maakt de sector ook aantrekkelijker bij de werving van werknemers.

Stimuleer bedrijven om samenwerking aan te gaan met nieuwe partners die technologie gedreven zijn. Creëer een mechanisme in de branche dat zowel werknemers als werkgevers stimuleert om adoptie van nieuwe technologieën te versnellen. Haal kennis naar de sector die kan bijdragen aan het inspelen op de platformeconomie.

Zet in op verantwoord marktgedrag en verduurzaming in de keten

Bij de nieuwe positionering past het doorzetten van een beleid gericht op verantwoord marktgedrag en verduurzaming. Behoud de regelgeving m.b.t. binnenlands transport en breidt de regelgeving naar alle vormen van goederenvervoer uit, waarbij sterk gericht moet worden op het uitbreiden van de eis van dienstbetrekking naar de bezorgmarkt. Zet in op het terugbrengen van de grens voor wetshandhaving naar 0 kg, waarbij deze regelgeving moet gelden voor alle partijen die actief zijn in goederenvervoer en bezorging. Creëer in de wet DBA een sluitende definitie, om schijnzelfstandigheid tegen te gaan die aansluit bij de eisen voor toegang tot het beroep. Stimuleer effectievere handhaving door voldoende middelen en mogelijkheden voor elektronisch en steekproefsgewijs toezicht vanuit de overheid. Betere naleving van de regels kan worden afgedwongen door effectief - bij voorkeur paritair - toezicht op naleving van de cao met de mogelijkheid van (administratieve) sancties. Stimuleer gebruik van alternatieve brandstoffen. Start daarbij in stedelijke gebieden.

Speel in op sociale innovatie

De sector moet inzetten op verhoging van de instroom en beperking van de uitstroom door aandacht voor zaken die voor medewerkers van belang zijn: de balans tussen werk en privé, invloed op werktijden en de lengte van de werkdag, voorkomen van arbeidsongeschiktheid, scholing en vaste baan.

Breid wervingsactiviteiten uit voor andere groepen potentiële werknemers. Een eerste en belangrijke stap is om de sector aantrekkelijker te maken voor mensen die in deeltijd willen werken. Ook kan de sector aantrekkelijker worden voor vrouwen. Verleid als sector werknemers tot meer scholing. Dat kan door middel van loopbaanbeleid of door meer faciliteiten te bieden voor opleidingen gericht op de eigen of toekomstige functie. Investeer, net als andere sectoren, meer in bijvoorbeeld loopbaancoaches om medewerkers in beweging te krijgen. Zet in op uitrol binnen de bedrijven van het programma Pitstop van STL, waar 'groeien in je werk' een thema is. Voorspelbaarheid van de werkdag, eventueel door ploegen- of wisseldiensten, is ook een mogelijkheid om aantrekkelijker te worden voor andere doelgroepen. Er is een marktconforme cao nodig die mee ontwikkelt met de ontwikkelingen in de sector, door middel van continue vernieuwing van functiebeschrijvingen en adequate regelingen die passen bij het karakter van nieuwe werkzaamheden.

Daarnaast is een actief om- en bijscholingsprogramma nodig om werknemers in de sector bewust te maken van de technologische veranderingen. Functies

op kantoor veranderen inhoudelijk als gevolg van de nieuwe mogelijkheden op gebied van IT, automatisering en data-analyse. Dit vraagt om andere competenties. Aandacht hiervoor is nodig om medewerkers te behouden. Ontwikkeling van medewerkers is een gezamenlijke uitdaging. Werknemers hebben een eigen verantwoordelijkheid, terwijl werkgevers goede voorwaarden moeten scheppen. Ook in het warehouse bestaat er een personeelstekort, vooral voor laaggeschoolde arbeid (orderpickers, heftruckchauffeurs, sorteerders). Maar in de logistiek, in tegenstelling tot transport, biedt robotisering een oplossing die zowel op korte termijn inzetbaar als betaalbaar is.

Voorkom afname van personeelscapaciteit als gevolg van coronacrisis

De sector moet in weerwil van de uitstroom op korte termijn blijven investeren in opleiding van nieuwe mensen, omdat op langere termijn weer krapte dreigt. Dat begint met behoud van mensen die in de coronacrisis hun baan dreigen te verliezen. Voorkom dat die mensen verloren gaan voor de sector. Tijdelijke bemiddeling door het sectorinstituut, waaronder collegiale inleen, begeleiden van ontslagen werknemers naar werk bij andere bedrijven in de sector en tijdelijk detacheren van ex-werknemers, helpt daarbij. Voorkom overige uitstroom door investeren in vakmanschap en duurzame inzetbaarheid.

Terwijl behoud van mensen op dit moment veel aandacht vraagt, moet de opleiding van nieuwe mensen niet verwaarloosd worden, zeker voor functies waarvoor mensen pas na een uitgebreide opleiding beschikbaar komen. Zo vraagt het afnemend aantal mbo-leerlingen en leerling-plaatsen om extra inzet. Verricht extra inspanningen voor het behoud van instroom van jonge werknemers uit BBL-opleidingen om ontgroening van de sector (zoals na 2008) tegen te gaan. Ook in andere sectoren komen mensen beschikbaar, omdat door de coronacrisis arbeidsplaatsen verdwijnen. Investeer extra in zijinstroom en richt de pijlen op het aantrekken van boventallig geworden personeel in andere sectoren (waaronder horeca, luchtvaart, touringcar- en taxisector) door het aanbieden van opleidingen voor zijinstroom.

Anticipeer op periode na 2025

Veel technologische ontwikkelingen staan nog in de kinderschoenen en zullen pas op de langere termijn, na 2025, inzetbaar zijn of op enige schaal gebruikt worden. In ieder geval zal autonoom rijden belangrijker worden. Autonome voertuigen hebben het potentieel om transport volledig te veranderen, door de rol van arbeid initieel aan te passen en later vooral te verkleinen. Echter, het zal

nog tot ver na 2025 duren voordat de techniek, de wetgeving, de transportsector én de samenleving klaar zijn voor voertuigen zonder bestuurder.

Hoe andere technieken de sector gaan beïnvloeden is onzeker. Blockchain-technologie kan bijdragen aan meer samenwerking tussen vervoerders. Ook de toekomst van 3D printing is onzeker. De technologie heeft niet direct invloed op transport, maar als producten met 3D printers ter plaatse worden gemaakt, in plaats van in de fabriek, zullen vervoersstromen van eindproducten worden vervangen door vervoer van grondstoffen voor 3D printers. Vooralsnog lijken alleen relatief hoogwaardige unieke producten of onderdelen die direct nodig zijn in aanmerking te komen voor productie met 3D printing, maar individualisering van de maatschappij zorgt wel voor een trend van serieproductie naar maatwerk.

1. Inleiding

AANLEIDING

Om op lange termijn de toekomst van de sector te garanderen is een unieke samenwerking tussen werkgeversorganisaties (Transport en Logistiek Nederland en Vereniging Verticaal Transport) en vakbonden (FNV en CNV) opgezet, om actief bij te sturen op de toekomstperspectieven van de sector. Dankzij deze samenwerking zijn de sociale partners samen tot nieuwe inzichten gekomen die aan beide zijden van de tafel voldoende draagvlak vonden. In 2009 leidde dat tot het verschijnen van de studie "Wegvervoer en logistiek Visie 2015", die de belangrijke thema's voor sociale partners in de sector in kaart bracht. Dankzij deze studie is de beschikbare arbeidsmarktinformatie bij sociale partners verbeterd. Op basis van de studie, en het monitoren van de informatie die op basis van die studie daarna is verzameld, hebben sociale partners hun agenda voor de toekomst bepaald. De aanwezigheid van relevante informatie maakte dat de sector zich als een van de eerste kon melden bij het Ministerie van Sociale zaken en Werkgelegenheid om in aanmerking te komen voor cofinanciering. Er werd een Sectorplan opgesteld voor het Ministerie van Sociale Zaken op gebied van instroom, behoud en duurzame inzetbaarheid van werknemers. De sector beroepsgoederenvervoer ontving als een van de eerste een bijdrage van SZW van in totaal €15,6 mln. voor de sectorplannen. Door de cofinanciering van SZW konden in 2016-2018 bijna 5.000 zij-instromers worden opgeleid om chauffeur te worden, werden 1.350 mensen zonder werk bemiddeld naar een baan en konden meer dan 10.000 werknemers deelnemen aan de inzetbaarheidscheck.

De sociale partners hebben behoefte aan een nieuwe visie. Niet alleen is inmiddels het toekomstjaar verstreken, ook zijn er nieuwe ontwikkelingen, zoals de platformeconomie, zelfrijdende voertuigen, langer doorwerken en een leven lang leren, die veranderingen in de sector teweeg brengen. Vandaar dat de sociale partners verder versterkt willen worden met prognoses en scenario-analyses aan de hand van een strategische toekomstvisie gekoppeld aan een actieagenda en een dynamisch dashboard. Dit heeft geleid tot de start van het onderzoek "Visie 2025 wegvervoer en logistiek". De belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek worden in deze rapportage samengevat.

De verantwoordelijkheid voor het sturen van dit onderzoek ligt bij een stuurgroep die is gevormd door de sociale partners. De stuurgroep bestaat uit de volgende leden:

- Namens FNV: Willem Dijkhuizen, Roelie Hidding en Bert Boks;
- Namens CNV: Tjeerd Orië, Tjitze van Rijssel en Loek Koenders;
- Namens TLN: Jan Boeve, Pieter Kievit, Jordy de Mooij en Rico van Aggele;
- Namens VVT: Lion Verhagen;
- Namens het SOOB-bestuursbureau: Jetty Haan.

DOEL VAN HET ONDERZOEK

De doelstellingen van het onderzoek voor sociale partners zijn:

“het behouden en/of creëren van een gezonde sector met gezonde winstgevendende bedrijven en veel werknemers met arbeidsovereenkomsten; een cao met goede arbeidsvoorwaarden en een goede pensioenregeling”.

BEHOEFTE

Partijen bij de cao beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen hebben behoefte aan een gezamenlijk gedragen visie op de toekomst van de sector. Deze partijen willen de juiste maatregelen treffen om te zijner tijd klaar te zijn voor de ontwikkelingen die in de sector plaatsvinden. Ze willen dat de sector zijn belangrijke positie binnen de Nederlandse economie behoudt en waar mogelijk vergroot. Ook hebben de sociale partners behoefte aan het borgen van de aansluiting van de achterban.

Visie 2025 moet leiden tot een meerjarige strategische agenda, met aandacht voor de thema's die op de sector een grote impact zullen hebben. De visie moet een dashboard opleveren dat niet alleen een monitorfunctie heeft, maar ook een meer vooruitziend karakter krijgt aan de hand van periodieke prognoses en scenario-analyses.

FOCUS

De focus van het onderzoek betreft wegtransport, waaronder vrachtautovoer, bestelautovoer, post en andere bezorgdiensten vallen, en logistiek. Ook specifieke segmenten als verticaal transport en verhuizers vallen binnen de scope, maar door de eigenheid van die segmenten zijn daaraan aparte rapportages gewijd. Daarnaast kent de transport- en logistieke sector verschillende deelmarkten, zoals de postmarkt, met zeer eigen kenmerken, zodat de ontwikkelingen, conclusies en aanbevelingen in dit rapport niet automatisch van toepassing zijn op alle deelmarkten in de sector. De horizon van het toekomstjaar is 2025.

METHODIEK

Door de sociale partners zijn twee onderzoeksbureaus aangesteld, die gezamenlijk en gelijkwaardig het onderzoek uitvoeren. Dit zijn Panteia en Basis & Beleid.

Het betreft een gedegen onderzoek op basis van feiten. Er is gekozen voor een bottom-up benadering vanuit data. De onderzoeksmethode betrof kwalitatief deskresearch aangevuld met continue consultatie van stakeholders.

Het onderzoek kent drie fases: 1. De helicopterview, 2. De verdiepende studies en 3. De visie 2025 met voorspellend dashboard en actieagenda, zie figuur 1. Deze rapportage beschrijft de belangrijkste conclusies en inzichten uit al deze stappen.

figuur 1 Overzicht projectstappen

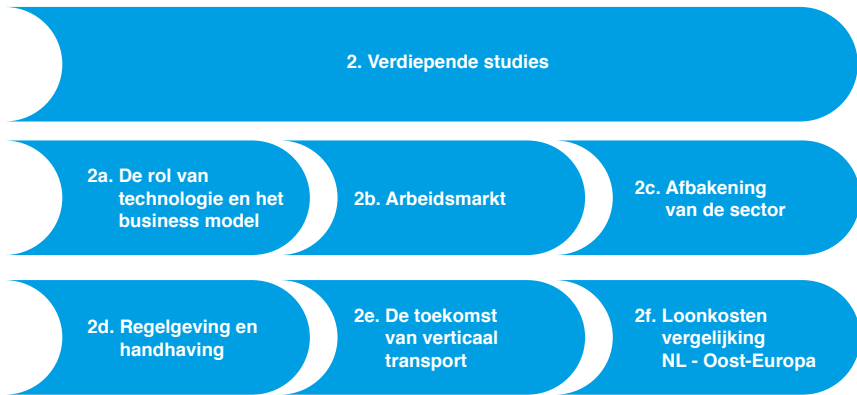


Bron: Panteia en Basis & Beleid

Tijdens de **helicopterview** is uitgebreid onderzocht hoe de sector momenteel presteert, welke ontwikkelingen gaande zijn en welke belangrijke drivers voor de toekomst, die ingaan op fundamentele veranderingen voor werknemers en werkgevers, er spelen. In het kader hiervan zijn diverse werknemers en werkgevers geconsulteerd. Ook zijn er gesprekken geweest met mensen van buiten de sector.

Er zijn binnen dit onderzoek zes **verdiepende studies** uitgevoerd. De onderwerpen zijn uit de helicopterview voortgekomen en in overleg met de stuurgroep bepaald. In figuur 2 zijn de onderwerpen opgesomd.

figuur 2 Verdiepende studies



Bron: Panteia en Basis & Beleid

In de derde projectstap is in nauwe samenwerking met de sociale partners de **Visie 2025** ontwikkeld. De visie geeft een visionair beeld van waar de sector zal staan in 2025. Dit is gebaseerd op de denkbeelden die Panteia en Basis & Beleid ontwikkelen gedurende het onderzoek. Ook is gekeken naar hoe transportbedrijven en logistieke ondernemingen zullen anticiperen om zelf weer controle over de keten te krijgen. Ondersteund door de opkomende technologische mogelijkheden heeft dit richting gegeven aan de visie van de transport- en logistieke sector.

Om daadwerkelijk de visie te realiseren is een strategische en innovatieve agenda opgesteld die als houvast dient in de route naar 2025. De strategische agenda ondersteunt de sociale partners en de sector in het duurzaam versterken van de positie van de sector. Vanzelfsprekend vraagt deze strategische agenda om bijstelling in de tijd. De wereld verandert constant, dus moet de sector ook constant bewust zijn van het strategisch plan. Vandaar dat een dashboard met een meer voorspellend karakter is opgezet om tijdig veranderingen te signaleren.

2. Afbakening van de sector wegvervoer en logistiek

De transport- en logistieke sector is sterk in beweging. De opkomst van e-commerce heeft geleid tot een sterke groei van fulfilment, de logistiek achter de webshop. Ook zijn er nieuwe toetreders op de transport- en logistieke markt, die uit andere sectoren komen en met grote kapitaalinjecties voornamelijk op technologisch gebied de sector veranderen. Tegelijkertijd is er meer buitenlandse inmenging, toenemende aandacht voor duurzaamheid, groeit de ruimteproblematiek in steden en is de kostendruk alleen maar verder toegenomen.

In de transport- en logistieke sector hebben deze ontwikkelingen geleid tot verschillende logistieke veranderingen:

- Het ontstaan van nieuwe ketens;
- Binnen wegtransport neemt het aandeel vervoer van producent of handel naar particuliere eindgebruiker (Business to Consumer-vervoer; voortaan B2C) sterk toe ten opzichte van het vervoer tussen zakelijke klanten (Business to Business-vervoer; voortaan B2B) (bijvoorbeeld van grondstoffenleverancier naar producent, van producent naar handel, van handel naar detailhandel);
- In stedelijke gebieden naast gemotoriseerd vervoer opkomt van ander vervoer zoals elektrisch vervoer en de fietskoerier;
- Verschuiving van particulier vervoer naar 'professioneel' vervoer. Consumenten krijgen bijvoorbeeld steeds vaker hun maaltijden, levensmiddelen of andere producten thuisbezorgd en gaan dus minder naar een winkel;
- Toenemende bezorging aan huis, op kantoor, op afhaallocaties;
- Toename van bezorging van brievenbuspakketten door post-, pakketten- en koeriersbedrijven;
- Groter aandeel van logistieke activiteiten door buitenlandse bedrijven in Nederland.

Conclusie: Nieuwe vormen van vervoer noodzaken tot ontwikkeling cao.

Aangezien de transport- en logistieke markt zo sterk in beweging is, betwisten nieuwe spelers op de markt met enige regelmaat dat zij onderdeel zijn van de sector Beroepsgoederenvervoer over de weg. De **Wet Wegvervoer Goederen (WWG)** en de werkingssfeer van de cao zijn hierin leidend.

De Europese Unie en dus Nederland kent voor het beroepsgoederenvervoer over de weg regels ten aanzien van de toegang tot de markt en de toelating tot het beroep van vervoerder. Deze regels zijn in de Wet Wegvervoer Goederen opgenomen. Belangrijk hierbij is dat de wet van toepassing is op het **goederenvervoer over de weg met vrachtauto's**. Ook bestelauto's vallen hieronder, omdat de vergunningsgrens in Nederland bepaald is op 500 kg laadvermogen, terwijl in Europa een vergunning pas nodig is bij meer dan 3500 kg totaalgewicht.

Wet Wegvervoer Goederen; inhoud van de wet

De Wet Wegvervoer Goederen (WWG) heeft betrekking op het goederenvervoer over de weg met vrachtauto's en treedt in de plaats van de Wet Goederenvervoer over de weg. De wet regelt dat voor vervoer in of vanuit Nederland met vrachtauto's (auto's met meer dan 500 kg laadvermogen) een vergunning nodig is.

Een ondernemer krijgt een vergunning als hij daadwerkelijk in Nederland gevestigd is en voldoet aan de eisen voor betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en vakbekwaamheid.

Van oudsher is in de cao Beroepsgoederenvervoer over de weg en transport van mobiele kranen (verder cao BGV) de werkingssfeer bepaald op ondernemingen die WWG vervoer verrichten en/of tegen betaling goederen vervoeren over de weg voor derden. De WWG is niet van toepassing op alle goederenvervoer over de weg, de werkingssfeer van de cao wel. Als ondernemingen minder dan 20% van hun omzet realiseren met vervoer van goederen voor derden én een minimaal gelijkwaardige cao toepassen is de cao op hen niet van toepassing.

Artikel 2 Werkingsfeer

1. Deze overeenkomst is van toepassing op:
 - a. Alle werkgevers en werknemers van in Nederland gevestigde ondernemingen die vergunningsplichtig vervoer krachtens de Wet wegvervoer goederen (hierna Wwg), zoals deze laatstelijk is gepubliceerd op 20 december 2016 (staatsblad 518), verrichten, en/of die tegen

vergoeding geheel of ten dele vervoer verrichten anders dan van personen, over de weg of over andere dan voor het openbaar verkeer openstaande wegen.

b. Werkgevers en werknemers in het kraanverhuurbedrijf, waaronder wordt verstaan alle in Nederland werkzame ondernemingen, waarin het bedrijf wordt uitgeoefend van het verhuren van mobiele kranen.

2. a. De overeenkomst is niet van toepassing op ondernemingen die:

- een eigen CAO dienen toe te passen; ofwel
- een eigen bedrijfstak CAO dienen toe te passen; ofwel
- over eigen vastgelegd arbeidsvoorwaardenpakket beschikken.

Daarbij worden de volgende voorwaarden gesteld:

- Het niveau van voorvermelde regelingen dient tenminste gelijkwaardig te zijn aan het niveau van de CAO voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen en;
- De hoofdactiviteit van de onderneming is een andere dan beroepsgoederenvervoer over de weg, logistieke dienstverlening of de verhuur van mobiele kranen.

2. b. De hoofdactiviteit van de onderneming is een andere dan beroepsgoederenvervoer over de weg, logistieke dienstverlening of de verhuur van mobiele kranen, wanneer in de regel niet meer dan 20% van de omzet met voornoemde activiteiten wordt gerealiseerd.

Maatgevend daarbij is de juridische eenheid waarvoor een vergunning beroepsgoederenvervoer is aangevraagd of toegekend, danwel waarbinnen de verhuur van mobiele kranen plaatsvindt.

2. c. Tevens zijn uitgezonderd ondernemingen, die in hoofdzaak gemeten naar de loonsom van het bedrijf bouwwerkzaamheden uitvoeren en tevens mobiele kranen exploiteren.

In deze rapportage worden drie hoofdactiviteiten onderscheiden die bij de sector horen:

- Goederenvervoer over de weg;
- Bezorgdiensten;
- Logistieke dienstverlening.

Aan de randen van de sector is, vooral bij de deelsectoren bezorgdiensten en logistieke dienstverlening, veel beweging waarneembaar.

2.1 GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Zoals in de werkingssfeer van de cao staat, vallen alle werkgevers en werknemers van in Nederland gevestigde ondernemingen die vergunningsplichtig vervoer krachtens de Wet Wegvervoer Goederen verrichten, onder de werkingssfeer van de cao BGV. Hieronder vallen dus alle vergunninghouders voor beroepsgoederenvervoer over de weg. De NIWO verleent de vergunningen aan de 13.364 vergunninghouders in de sector (2018) en toetst iedere 5 jaar of deze bedrijven aan de vier in de wet omschreven kwalitatieve eisen voldoen: kredietwaardigheid, betrouwbaarheid, vakbekwaamheid en reële vestiging. Bij het Pensioenfonds voor het Vervoer (PFV) zijn in 2017 ongeveer 6.500 ondernemingen aangesloten. Het grootste deel van het verschil tussen het aantal bedrijven volgens NIWO en het Pensioenfonds wordt verklaard doordat bij het Pensioenfonds alleen bedrijven met personeel in loondienst zijn opgenomen. Ook alle werkgevers (ongeveer 200) en werknemers in het kraanverhuurbedrijf, (alle in Nederland werkzame ondernemingen waarin het bedrijf wordt uitgeoefend van het verhuren van mobiele kranen), horen bij de sector en vallen onder de cao BGV.

De werkingssfeer van de cao geldt voor alle ondernemingen in het beroepsgoederenvervoer over de weg, tenzij de hoofdactiviteit van de onderneming een andere is dan beroepsgoederenvervoer over de weg, logistieke dienstverlening of de verhuur van mobiele kranen (dat is het geval als in de regel niet meer dan 20% van de omzet met die activiteiten wordt gerealiseerd) én het niveau van de eigen (bedrijfstak) cao of arbeidsvoorwaardenpakket tenminste gelijkwaardig is aan het niveau van de cao BGV. Bedrijven die alleen eigen producten vervoeren (eigen vervoer) vallen niet onder de werkingssfeer van de cao BGV.

Conclusie: Al het vervoer van goederen voor derden over de weg valt onder de werkingssfeer, ongeacht vervoermiddel of omvang van goederen.

2.2 LOGISTIEKE DIENSTVERLENING

De logistieke sector heeft zich in het verleden ontwikkeld van louter vervoer van goederen over de weg naar alle vormen van logistieke dienstverlening inclusief Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS). Veel van die activiteiten spelen zich af buiten het domein van de cao voor transport en logistiek.

Logistieke dienstverleners (steeds meer onderdeel van internationale concerns) nemen de opslag en distributie van goederen uit handen van opdrachtgevers. Ze hanteren eigen arbeidsvoorwaardenregelingen of cao's; de cao Transport en Logistiek is op deze ondernemingen meestal niet van toepassing, omdat de werkingssfeer beperkt is tot vervoer "anders dan van personen" over de weg². Alleen logistieke dienstverleners die ook nog transportbedrijf zijn, vallen binnen het bereik van de cao Beroepsgoederenvervoer over de Weg.

Veel logistieke bedrijven hanteren eigen regelingen in plaats van zich aan te sluiten bij de landelijke standaard-cao. Zo is de cao lange tijd vooral georiënteerd geweest op functies in het (internationale) transport met lange werkdagen tussen 's ochtends vroeg en 's avonds laat. De logistieke activiteiten die door het verladende bedrijfsleven werden uitbesteed aan dienstverleners vonden vooral plaats in pieken aan de randen van de dag en de week. Fulltime banen onder uitvoerend personeel zijn bijna uitzonderingen. Voor pieken in het werk en voor werken op ongelegen uren bood de cao doordeweeks geen en in het weekend "dure" oplossingen.

De toevoeging van een logistieke paragraaf in de cao (Hoofdstuk XV) heeft dat probleem onvoldoende verholpen. Bedrijven die werken volgens die paragraaf hebben meer flexibiliteit in arbeidstijden, werknemers hebben meer compensatie voor werken op inconveniënte uren. Van die paragraaf is slechts door een enkele onderneming gebruik gemaakt. De onregelmatigheid en structureel inconveniënte werktijden hebben geleid tot een groot aandeel flexarbeid en arbeidsmigranten in warehouses.

In 2009 waren bij het Pensioenfonds voor het Vervoer 6.500 ondernemingen aangesloten met 134.000 werknemers. In 2017 is het aantal ondernemingen licht afgenomen (6.300) en het aantal werknemers gegroeid naar 141.000. Bij het Pensioenfonds zitten ook werknemers die werken in bedrijven met een eigen cao, maar er zijn ook bedrijfscao's met een eigen pensioenregeling in de sector. De werkgelegenheid in de "Topsector Logistiek" is veel groter: "Met een toegevoegde waarde van €66 miljard³ per jaar en ruim 800.000 arbeidsplaatsen⁴ is de logistiek van groot economisch belang". Van de werknemers in die Topsector Logistiek valt dus bijna een vijfde deel binnen het bereik van de cao BGV en SOOB. Het overige deel heeft betrekking op andere vormen van vervoer: bin-

2 En de verhuurders van mobiele kranen.

3 Topsector Logistiek, 2017, Jaarplan 2018.

4 Monitor Topsector Logistiek.

nenvaart, spoor, luchtvaart, zeevaart, pijpleidingvervoer en logistieke activiteiten die worden verricht in ondernemingen die geen goederenvervoer over de weg doen; activiteiten zoals op- en overslag, VAL, VAS, (e-)fulfillment, ketenregie en support activiteiten.

Conclusie: Logistieke activiteiten vallen niet of nauwelijks onder de werkingssfeer.

2.3 BEZORGDIENTEN

Binnen de sector groeit het B2C-vervoer, in eerste instantie bij de grote pakketbezorgers, maar in de toekomst zeker in de steden ook bij nieuwe ondernemingen die niet met auto's rijden. Deze laatste soort ondernemingen vallen niet onder de definitie van de Wet Wegvervoer Goederen (WWG), omdat er geen vervoer met vrachtauto's of bestelauto's plaatsvindt (met meer dan 500 kg laadvermogen), maar ze vallen wel onder de werkingssfeer van de cao, omdat ze vervoer voor derden verrichten.

Het segment bezorgdiensten wordt door het CBS gedefinieerd als 'koeriers'. Dat bestaat uit 6.970 bedrijven, overwegend (5.810) eenmanszaken. Slechts 205 bedrijven hebben meer dan 10 werknemers en slechts 10 bedrijven hebben meer dan 100 werknemers. De grootste op het terrein van B2C pakketbezorging is PostNL, gevolgd door DHL. Beiden vallen onder de werkingssfeer van de cao maar hebben bedrijfscao's die daarvan zijn uitgezonderd⁵. Andere bezorgdiensten (UPS, Fedex/TNT, DPD, GLS en vele andere) zijn óf lid van TLN óf door de algemeen verbindend verklaring gebonden aan de cao voor personeel in loondienst.

Sociale partners hebben de werkingssfeer van de cao zo gedefinieerd dat ook bezorgdiensten van post, maaltijden of andere producten per fiets, brommer of lopend eronder vallen, tenzij het gaat om alleen vervoer van eigen producten (eigen vervoer). Door de rechter is dat recent ook bevestigd voor postbezorging en maaltijdbezorging in procedures van FNV tegen Deliveroo en Sandd, maar zowel Deliveroo en Sandd zijn daartegen in beroep gegaan. Zolang het hoger beroep duurt, kan nog geen naleving van de cao BGV worden gevorderd, omdat uitbetaling van het verschil bij een andere uitspraak problemen zou kunnen geven. Doorslaggevend is dat goederen tegen betaling vervoerd worden voor

5 PostNL is als concern van oudsher gedispenseerd van de cao KNV, die op zijn beurt weer gedispenseerd was van de cao BGV (totdat die cao's in 2017 zijn samengevoegd). PostNL is om die reden sinds 2017 opnieuw als concern vrijgesteld van de algemeen verbindend verklaring.

derden, de wijze waarop is niet van belang. Dit segment vertoont sterke groei. De bezorging wordt veelal ingevuld door zelfstandige bezorgers, niet in loondienst. Soms zijn de fietskoeriers in dienst van het restaurant. Die laatste vallen niet onder de cao omdat ze eigen vervoer verrichten.

De opkomst van fiets- of brommerkoeriers vindt niet alleen plaats bij nieuwkomers. De verschuiving in vervoermiddelen vindt ook plaats bij ondernemingen die van oudsher vallen onder de werkingssfeer van de cao (of gedispenseerd zijn). De cao moet inspelen op die ontwikkeling in de branche naar kleinere zendingen en kleinere en andere vervoermiddelen.

Conclusie: het is van belang dat de cao, en in het verlengde daarvan SOOB, het Sectorinstituut Transport en Logistiek⁶ en andere sectorinitiatieven de aansluiting behouden bij de ontwikkelingen in de sector en blijven inspelen op de veranderingen in de branche.

In het segment bezorging van post (en brievenbuspakketten) was sinds 2010 Sandd de enige landelijke concurrent van PostNL. Sandd (met dochter van Straaten Post) organiseerde het leeuwendeel van het werk met zelfstandigen via overeenkomsten van opdracht, totdat Sandd per 1 januari 2018 – na vele jaren van uitstel – definitief moest voldoen aan de verplichting in het Postbesluit om minimaal 80% van de bezorging in te vullen met arbeidscontracten. In 2019 kondigt PostNL aan Sandd over te nemen, inclusief de werknemers. Volgens het CBS werken er in de sector Post en Koeriers 80.400 mensen (59.100 fte).⁷

Conclusie: De sector groeit buiten bereik van de wet Goederenvervoer over de Weg.

⁶ In het vervolg van de rapportage kortweg Sectorinstituut

⁷ Bron informatie Sandd en PostNL.

3. Maatschappelijke betekenis van transport en logistiek

Transport en logistiek zijn essentieel voor het functioneren van een economie. Immers, de plaatsen van productie en consumptie liggen regelmatig ver uit elkaar. Het is ook niet voor niets dat men zegt: “zonder transport staat alles stil”. Desondanks is de maatschappelijke betekenis van transport en logistiek niet zo eenvoudig te vangen in traditionele economische indicatoren. De directe omvang is soms beperkt, maar iedereen is van transport afhankelijk.

Een goed transportsysteem is belangrijk voor het functioneren van een economie. De positieve effecten hiervan zijn uitgewerkt in paragraaf 3.1. Daar staat tegenover dat transport ook iets vraagt van de maatschappij. Te denken valt aan milieueffecten, verkeersveiligheidseffecten en ruimtelijke investeringen. Deze effecten worden beschreven in de paragrafen 3.2 t/m 3.4.

3.1 ECONOMISCHE BIJDRAGE

De transportsector zorgt voor de import en export van goederen, het vormt de basis van de internationale handel. Daarnaast slaan bedrijven goederen tijdelijk op, om ze vervolgens op het gewenste tijdstip te kunnen bezorgen bij de eindafnemer. Het gaat hier bijvoorbeeld om de bezorging van een pakketje, de bevoorrading van winkels en horeca en het vervoer van halffabricaten voor de industrie en handel.

Omzet en werkgelegenheid

De sector ‘vervoer en opslag’ (inclusief vervoer over water en spoor, dienstverlening en personenwegvervoer) behaalde (volgens het CBS) in 2017 een omzet van ruim 85 miljard euro. In deze omzet zit meer dan alleen de omzet van het wegvervoer en de logistiek. Wanneer ingezoomd wordt op het wegvervoer en aanverwante activiteiten is het beeld als volgt: het goederenwegvervoer was verantwoordelijk voor ruim €21,5 miljard omzet in 2017 en het verhuisvervoer voor €0,6 miljard. Met opslag werd €5,0 miljard omgezet, met dienstverlening voor landvervoer €1,5 miljard, door expediteurs €17,9 miljard en door post- en koeriersbedrijven €5,7 miljard (zie tabel 1).

tabel 1 Omzet, aantal werkzame personen en toegevoegde waarde per activiteit in wegvervoer en aanverwante logistiek

Activiteiten	Omzet (x miljard euro)	Aantal werkzame personen (x1000)	Toegevoegde waarde (x miljard euro)
Goederenvervoer over de weg (excl. verhuisvervoer)	21,5	125,6	9,5
Verhuisvervoer	0,6	4,6	0,3
Opslag	5,0	26,7	1,8
Dienstverlening voor landvervoer	1,5	12,7	0,5
Tussenpersonen vrachtovervoer	17,9	53,6	6,3
Post en koeriers	5,7	44,8	2,1
Totaal wegvervoer en logistiek	52,2	268,0	20,5

Bron: Omzet (CBS, 2017), werkzame personen (CBS, 2017), TW (Panteia en Basis & Beleid o.b.v. CBS, 2016)

In Nederland is de totale werkgelegenheid in de logistiek veel groter dan in de sector Transport en Logistiek, zoals gedefinieerd in de cao. Volgens de Topsector Logistiek zijn er ruim 800.000 arbeidsplaatsen in de logistiek. Dit zijn niet alleen bedrijven die producten vervoeren of overslaan, maar ook logistieke en transportfuncties binnen verladende bedrijven. Het aantal medewerkers in de sector ‘vervoer en opslag’ (dus exclusief verladend bedrijfsleven) bedroeg (volgens het CBS) in 2017 ongeveer 500 duizend personen, maar daarin zijn ook mensen meegenomen die werkzaam zijn in vervoer met andere modaliteiten (spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart). Wanneer wordt ingezoomd op iedereen die te maken heeft met het wegvervoer en de logistiek, bedraagt het aantal medewerkers circa 268.000 personen. Wanneer verder wordt ingezoomd naar het aantal medewerkers binnen het SOOB-domein, dan waren er (volgens het PFV) in 2018 meer dan 150.000 personen actief. Deze medewerkers zijn als volgt over de verschillende functies verdeeld: ruim 86.000 chauffeurs en 66.000 niet-rijdend personeel.

Toegevoegde waarde

Volgens de Topsector Logistiek bedraagt de toegevoegde waarde van ‘Transport en Opslag’ ruim €26 miljard, ‘Opslag en Warehousing’ is verantwoordelijk voor een toegevoegde waarde van ruim €21 miljard en ‘Ketenregie en SCM’ heeft een toegevoegde waarde van bijna €19 miljard. Deze toegevoegde waarde komt voort uit activiteiten die niet alleen bij logistieke dienstverleners in de sector vervoer en opslag verricht worden, maar ook elders (industrie, bouw,

ziekenhuizen, groot- en detailhandels) worden logistieke activiteiten uitgevoerd. Hiermee draagt de transport- en logistieke sector in brede zin van het woord bijna 9% bij aan het totale Bruto Binnenlands Product (BBP) van Nederland.

Materieel en distributiecentra

In 2018 waren er volgens het CBS 139.656 vrachtoertuigen boven de 3,5 ton totaalgewicht. Het beroepsgoederenvervoer over de weg heeft bijna 80% van deze voertuigen in bezit. Dit blijkt uit het aantal NIWO vergunningen⁸ van 107.357 in dat zelfde jaar. Een speciaal type vrachtauto is het langere- en zwaardere voertuig (LZV of ecocombi). Het aantal LZV's kwam in 2018 uit op bijna 1.500.

In 2018 waren er volgens het CBS in totaal ongeveer 900.000 bestelauto's actief in Nederland. Ruim 40.000 bestelauto's hiervan zijn actief in vervoer en opslag (4,4%). Gemeten in gereden kilometers zijn de bestelauto's die actief zijn in vervoer en opslag verantwoordelijk voor 8% van de totale afgelegde kilometers per bestelauto. Het aantal distributiecentra (DC) bedroeg in 2017 in Nederland 1.530. De gemiddelde omvang van een DC was 19.000 vierkante meter.

Conclusie: Wegvervoer en logistiek is een belangrijke sector voor de Nederlandse economie.

3.2 MILIEUEFFECTEN

Doelen

In oktober 2017 trad de nieuwe regering aan: Kabinet-Rutte III. In het regeerakkoord 'Vertrouwen in de Toekomst' werd aangegeven dat de CO₂-reductie één van de hoofdprioriteiten zal zijn van de regeringsperiode van Rutte III. Daarom is het CO₂-reductiedoel voor 2030 verhoogd van 40% (zoals vastgesteld door de EU) naar 49%. De Rijksoverheid zal twee hoofdmiddelen inzetten om dit stringente doel te bereiken:

- De Klimaatwet, waarin het kabinet de hoofdlijnen van het klimaat- en energiebeleid wil vastleggen tot en met 2030;
- Een nieuw Klimaatakkoord, waarin de inzet van alle maatschappelijke partners wordt vastgelegd.

Het huidige Energieakkoord werd gesloten in 2013 en zal aflopen in 2023. Het nieuwe Klimaatakkoord zal geen invloed hebben op de uitvoering van het

8 Het aantal vergunningsbewijzen kan als indicatie gezien worden voor het aantal voertuigen dat in bezit is van Nederlandse beroepsgoederenvervoerders.

huidige Energieakkoord, dat dus in bestaande vorm door zal gaan. In het regeerakkoord is afgesproken dat hiervoor vanaf 2019 jaarlijks €300 mln. extra beschikbaar komt in de Rijksbegroting, voor financiering van pilots met CO₂-besparende technologieën. Op 9 oktober 2018 bekrachtigde het Hof in Den Haag de uitspraak van de Klimaatzaak uit 2015 die door Urgenda was aangespannen: omdat de Staat de burgers moet beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering moet Nederland de uitstoot van broeikasgassen terugdringen met ten minste 25% in 2020 t.o.v. 1990.

Ontwikkeling van CO₂-emissie

In 2018 bedroeg de totale CO₂-emissie in Nederland (exclusief luchtvaart) 181 Mton. De transportsector was verantwoordelijk voor 21% daarvan. Binnen de transportsector is wegverkeer verantwoordelijk voor 80% van alle CO₂-emissie; dat is 17% van de totale uitstoot van Nederland. Binnen het wegverkeer was het vrachtvervoer (vrachtauto's en trekkers⁹) verantwoordelijk voor 19% van de CO₂-uitstoot. Het vrachtvervoer heeft een aandeel van 3% in de totale CO₂-emissie van Nederland, de binnenvaart 1%, het spoorvervoer 0,04% en de zeevaart 3%.

De uitstoot in 2018 was dus 181 Mton (feitelijke uitstoot). De gecorrigeerde totale uitstoot in Nederland¹⁰ in 2018 was 161 Mton, waarmee dat jaar vergelijkbaar was aan 1990, het ijkjaar voor uitstootreductie. Hiermee lijkt de verduurzaming stil te staan, maar in 1990 was het BBP €258 miljard en in 2018 is dat €744 miljard. Het totale wegverkeer stootte in 2018 feitelijk ongeveer 31 miljard kg CO₂ uit. Dat is 25% meer CO₂-uitstoot dan in 1990 (gecorrigeerd voor IPCC 12%), maar hierbij werden ook 42% meer kilometers gereden. Het vrachtvervoer stootte in 2018 circa 6 Mton CO₂ uit. In 1990 was dat ongeveer 5 Mton, maar het aantal tonkilometer is in dezelfde periode gegroeid van 37 miljard naar 60 miljard (+62%). In totaal is de CO₂-uitstoot van wegvervoer dus met ongeveer 10% gestegen, maar per tonkilometer is er sprake van een gemiddelde daling van 43%. De totale uitstoot van bestelauto's is verdubbeld in dezelfde periode: van 2 Mton CO₂ naar ruim 4 Mton.

⁹ Exclusief bestelauto's.

¹⁰ Volgens de IPCC-richtlijnen, welke worden gehanteerd door de EU en de VN. Binnen de gecorrigeerde cijfers volgens de IPCC-richtlijn wordt CO₂ uit biologische bronnen (met korte koolstofcyclus) als biomassa, biogas en vloeibare biobrandstoffen niet meegerekend. Daarom komt de gecorrigeerde uitstoot lager uit dan de feitelijke.

tabel 2 CO2-emissie in vrachtwervoer in vergelijking met wegverkeer, transport en totaal Nederland, 2018

Regio of (deel)sector	CO2-emissie (in Mton ¹¹)	
Totaal Nederland	181	100%
Totaal transportsector	38	21%
Totaal wegverkeer	31	17% van totaal of 80% van de transportsector
Totaal vrachtwervoer	6	3% van totaal of 19% van wegverkeer
Totaal bestelauto's	4	2% van totaal of 14% van wegverkeer

Bron: CBS

De verwachting voor 2030 is dat de CO2-emissie van het wegverkeer van 30 Mton zal oplopen naar 33 Mton¹². Hierbij is rekening gehouden met de effecten van het huidige beleid van bijmenging van biobrandstoffen en een sterke toename van het aandeel elektrisch vervoer (voornamelijk personenauto's en bestelauto's), waarbij aanvullend beleid noodzakelijk zal zijn om dit te halen.

Door de lockdown die het gevolg was van het coronavirus, daalde de wereldwijde CO2-uitstoot, zowel in transport als andere sectoren, drastisch vanaf maart 2020. In Nederland was de uitstoot in het eerste kwartaal 8,7% lager dan in 2019, en in het tweede kwartaal nog lager. Als een correctie wordt toegepast voor het warme weer in deze periode is dat nog steeds een daling van 7,5%. Echter, deze daling geeft geen blijk van een structurele verandering. Toen de corona-lockdown in China werd opgeheven in mei 2020, steeg de CO2-uitstoot gelijk weer tot een hoger niveau dan voor de pandemie en in september 2020 meldden wetenschappers dat de uitstoot van broeikasgassen weer (bijna) terug is op niveau van voor corona.

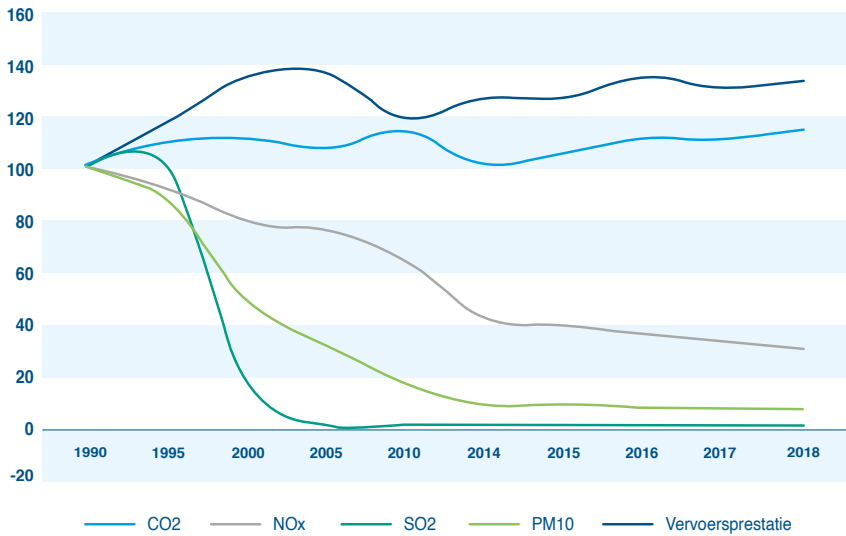
Luchtverontreinigende uitstoot op de goede weg

Deze uitstoot van vrachtoertuigen is fors afgenomen als gevolg van de introductie van euronormen.

¹¹ CO2-uitstoot op basis van feitelijke emissies.

¹² Panteia, 2017, *Stilstand CO2-reductie*

figuur 3 Ontwikkeling vervoersprestatie en uitstoot van vrachtoetuigen (groter dan 3,5 ton) per stof (1990 = 100)



Bron: CBS

Het wegvervoer heeft de achterstand op de binnenvaart voor wat betreft de luchtverontreinigende stoffen ingelopen. De uitstoot van stikstofoxiden (NOx) per tonkilometer ligt voor beide modaliteiten op nagenoeg hetzelfde niveau. Voor fijnstof (PMx) scoort het wegvervoer per tonkilometer, in zowel het bulkvervoer als het containervervoer, zelfs aanzienlijk beter dan de binnenvaart.

tabel 3 **Vergelijking wegvervoer en binnenvaart op CO2, fijnstof en stikstofoxiden¹³**

Goederensoort	Modaliteit	Soort voer/vaartuig	CO2	PMv ¹⁴	NOx
			g/tkm ¹⁵ WTW ¹⁶	g/tkm TTW	g/tkm TTW
Bulk- en stukgoederen	Weg	Grote bestelauto	1.342	0,224	6,30
		Vrachtauto (10-20 ton)	259	0,026	1,75
		Trekker-oplegger	82	0,007	0,29
	Binnenvaart	Rijn-Herneschip	38	0,018	0,47
		Groot Rijnschip	22	0,009	0,26
Containers	Weg	Trekker-oplegger (2 TEU)	102	0,008	0,36
	Binnenvaart	Rijn-Herneschip (96 TEU)	45	0,022	0,56
		Groot Rijnschip (208 TEU)	27	0,011	0,31

Bron: CE Delft, STREAM Goederenvervoer 2016

Wegvervoer produceert echter in tegenstelling tot binnenvaart niet alleen fijnstof door verbranding van fossiele brandstoffen, maar ook door niet aan verbranding gerelateerde factoren. De verhouding tussen beiden bronnen van fijnstof is ongeveer 50/50. De voornaamste bronnen van niet aan verbranding gerelateerde fijnstof zijn slijtage van remschijven, banden, het wegoppervlak en resuspensie¹⁷ van stof op het wegdek¹⁸.

Het beeld van de sector is niet compleet als bestelauto's niet ook worden mee-genomen. De CO2-uitstoot van een grote bestelauto gemeten in gram per tonkilometer, is veel hoger dan voor een vrachtauto. Datzelfde geldt voor fijnstof en stikstofoxiden. Reden is dat er in een bestelauto veel minder tonnage wordt meegenomen en dus de uitstoot per tonkilometer hoger ligt.

13 De waarden worden beïnvloed door het meten in tonkilometers. Dat verklaart het grote verschil tussen CO2- uitstoot van een vrachtauto en een trekker-oplegger. Een trekker-oplegger neemt gemiddeld meer lading mee en rijdt jaarlijks meer kilometers dan een vrachtauto.

14 PMv is de afkorting voor PM10-emissies (fijnstof) door verbranding.

15 g/tkm betekent gram per tonkilometer.

16 WTW staat voor Well-To-Wheel; Betreft emissies die vrijkomen tijdens winning, het transport, raffinageproces van de brandstof en tijdens gebruik van het voertuig. TTW staat voor Tank-To-Wheel; emissies die ontstaan door verbranding van brandstof tijdens het gebruik van het voertuig.

17 Resuspensie betekent het opnieuw in de lucht brengen van neergevallen (fijn)stofdeeltjes.

18 Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie (JRC), 2014, Non-exhaust traffic related emissions: Brake and tyre wear PM

Alternatieve brandstoffen

De omvang van de markt van alternatieve brandstoffen in vrachtoertuigen is nog altijd zeer beperkt. In 2020 had diesel 97,9% van de markt in handen. De andere fossiele brandstofvormen zoals benzine en LPG waren goed voor 1,3%. Aardgas (CNG en LNG) had een aandeel van 0,6%. In 2020 reden slechts 216 elektrische vrachtoertuigen (groter dan 3,5 ton), 4 voertuigen op waterstof en 3 op alcohol rond. Bij bestelauto's is een vergelijkbaar beeld te zien, al heeft elektriciteit daar een aandeel van 0,4% (4.621 elektrische bestelauto's).

tabel 4 Omvang markt alternatieve brandstoffen in vrachtoertuigen, 2020

Brandstofvorm	Vrachtoertuigen groter dan 3,5 ton		Bestelauto's	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Diesel	207.380	97,9%	1.060.459	93,8%
Benzine	2.290	1,1%	46.680	4,1%
CNG	792	0,4%	4.249	0,4%
LPG	494	0,2%	14.792	1,3%
LNG	621	0,3%	6	0,0%
Elektriciteit	216	0,1%	4.621	0,4%
Waterstof	4	0,0%	1	0,0%
Alcohol	3	0,0%	9	0,0%
Totaal	211.800	100,0%	1.130.817	100,0%

Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. van RDW

Conclusie: Aandacht beleid verlegd van beperking luchtverontreinigende uitstoot naar CO2-reductie. Het goederenvervoer over de weg heeft een behoorlijke bijdrage aan de CO2-uitstoot en staat pas aan het begin van een energietransitie.

Efficiëntie

Op het gebied van efficiëntie van het transport valt nog veel winst te behalen. Het aandeel lege kilometers is bijvoorbeeld 26%¹⁹ van het totaal aantal kilometers en het aandeel lege ritten op het totaal aantal ritten is 35%. Een gemiddelde vrachtauto staat ongeveer 71% van zijn tijd stil.

3.3 VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTEN

Ongevallen waarbij vrachtauto's of bestelauto's betrokken zijn, hebben vaak ernstige gevolgen, vooral voor de 'tegenpartij'. Vrachtautochauffeurs kunnen zelf

ongevallen veroorzaken door verkeersonveilig gedrag (verlies van lading, kantelen, scharen). Daarnaast ontstaan ongevallen omdat andere weggebruikers weinig rekening houden met de specifieke eigenschappen van een vrachtauto (dode hoek, uitzwenken). Ook ongevallen met bestelauto's zijn vaak ernstiger dan tussen personenauto's. Dat komt doordat bestelauto's weliswaar kleiner zijn dan vrachtauto's, maar nog altijd groter en zwaarder dan personenauto's. Ook hebben ze minder goed zicht naar achteren.

tabel 5 Ontwikkeling aantal verkeersdoden waarbij een bestelauto of vrachtauto betrokken is²⁰

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Bestelauto ²¹	Inzittenden	18	16	15	7	15	23	19	20
	Tegenpartij	57	52	43	35	33			
Vrachtauto	Inzittenden	3	7	7	6	10	6	6	6
	Tegenpartij	74	66	78	69	66			
Totaal vracht- en/of bestelauto's (excl. overlap)		142	135	133	113	122			
% van totaal geregistreerde verkeersdoden		26,0	24,0	27,0	23,7	23,0			

Bron: Ministerie IenM, CBS

In Nederland rijden ongeveer zes keer meer bestelauto's dan vrachtauto's rond. Toch blijkt uit tabel 6 dat er meer slachtoffers vallen onder de tegenpartij van vrachtauto's dan van bestelauto's. Dat komt onder andere doordat vrachtauto's per voertuig meer kilometers afleggen. Ook rijden er meer buitenlandse vrachtauto's rond. Hierdoor is de totale verkeersprestatie van bestelauto's slechts 2,5 keer groter dan die van vrachtauto's. Het SWOV neemt daarom het risico als vergelijkings-eenheid: het aantal doden onder de tegenpartij per miljard afgelegde voertuigkilometers van de vracht- of bestelauto. In deze tabel zijn de risicocijfers voor de tegenpartij van vrachtauto's en bestelauto's opgenomen, met ter vergelijking het risicocijfer voor de tegenpartij van personenauto's²². Uit deze cijfers blijkt dat – in vergelijking tot personenauto's – het overlijdensrisico voor de tegenpartij van vrachtauto's ruim zeven keer zo hoog is. Het overlijdensrisico voor de tegenpartij van bestelauto's is twee keer zo hoog als dat voor de tegenpartij van personenauto's.

20 Ongevallen waarbij zowel een bestelauto als een vrachtauto betrokken waren, worden in het totaal maar één keer meegeteld.

21 Het gaat om alle bestelauto's. Dus niet alleen om de bestelauto's ingezet in transport en logistiek
22 SWOV, 2016, Monitor Verkeersveiligheid 2016.

tabel 6 Overlijdensrisico onder inzittenden en de tegenpartij per miljard afgelegde voertuigkilometers per vervoermiddel (gemiddelde over 2010 – 2015)

Vervoermiddel	Overlijdensrisico onder de tegenpartij	Overlijdensrisico inzittenden
Bestelauto	2,7	0,9
Vrachtauto	10,4	0,9
Personenauto	1,4	2,0

Bron: Ministerie IenM en CBS

Conclusie: Jaarlijks vallen er ruim honderd verkeersdoden waarbij een vrachtauto of bestelauto betrokken is.

3.4 RUIMTELIJKE BEHOEFTE

Infrastructuur

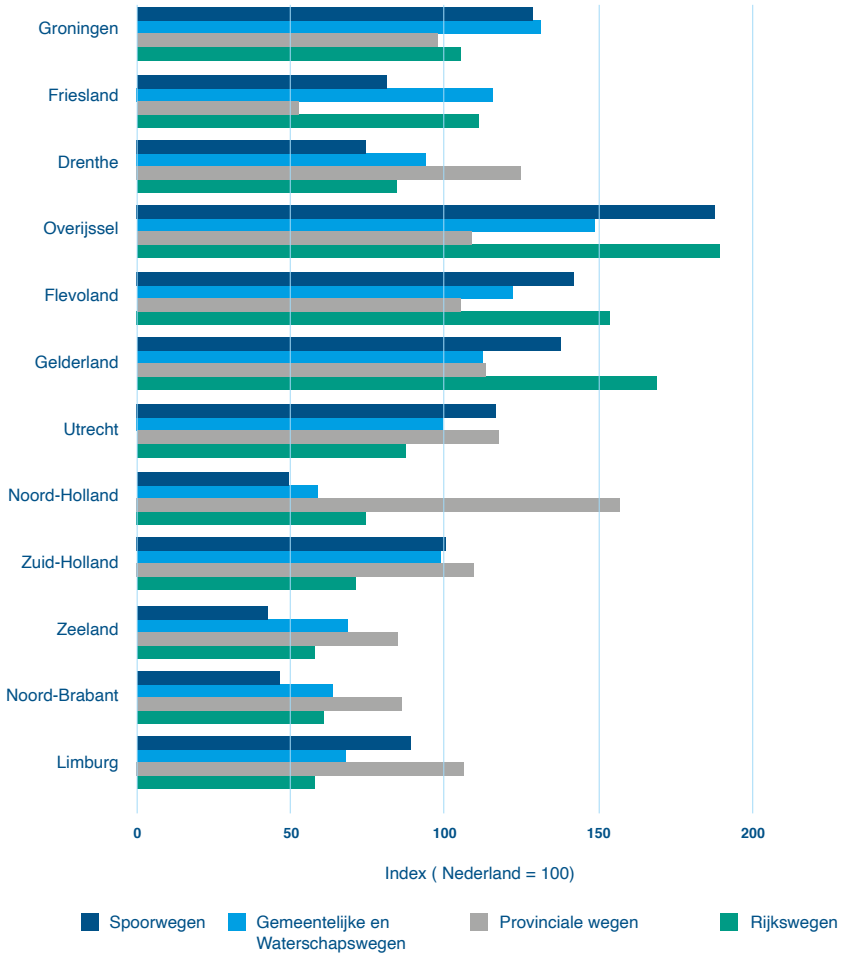
Nederland heeft een totale weglengte van circa 140.000 km. Bijna 5.400 kilometer daarvan is rijksweg, bijna 7.800 kilometer betreft provinciale wegen en de meerderheid zijn gemeentelijke of waterschapswegen. Sinds de economische crisis heeft de overheid flink geïnvesteerd in nieuwe (snel)wegen. De provincies met bovengemiddelde infrastructuur zijn Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Holland (zie figuur 4).

Door de economische crisis die in 2008 begon, is de filedruk – gemeten in het aantal kilometers vermenigvuldigd met het aantal minuten dat deze file er staat – in de jaren erna sterk afgenomen. Echter sinds 2014 neemt de filedruk weer toe (zie figuur 5). In 2018 ondervond de transportsector voor ongeveer €1,4 miljard aan schade als gevolg van congestie²³. Toch is er nog voldoende capaciteit, bijvoorbeeld in nachturen of het weekend. Files ontstaan vooral door de piekbelasting tijdens spijtstijd.

Conclusie: Ondanks investeringen in nieuwe wegen neemt sinds 2014 de fileproblematiek jaarlijks toe.

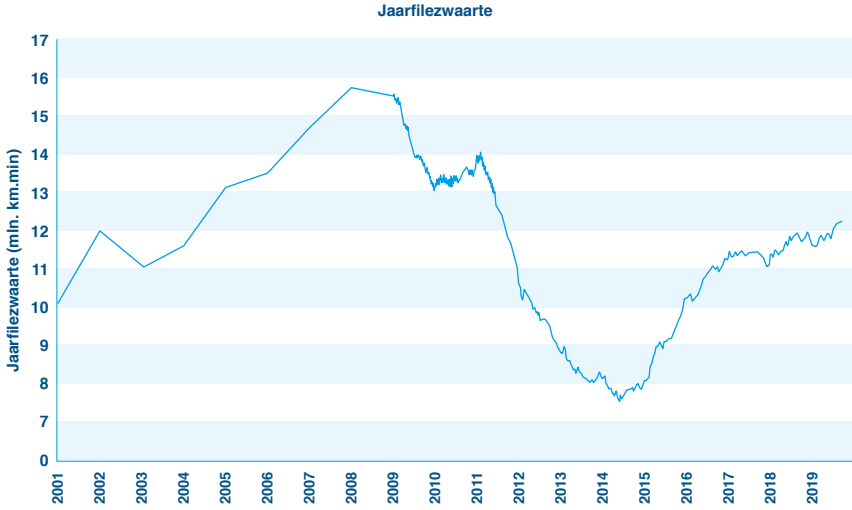
²³ Panteia, 2019, *Economische wegwijzer 2019*

figuur 4 Netdichtheid van lijninfrastructuur per provincie, 2018



Bron: Nationaal Wegenbestand, CBS

figuur 5 Ontwikkeling filedruk (in mln. kilometerminuten)



Bron: RWS, november 2019

4. Situatie in het goederenwegvervoer

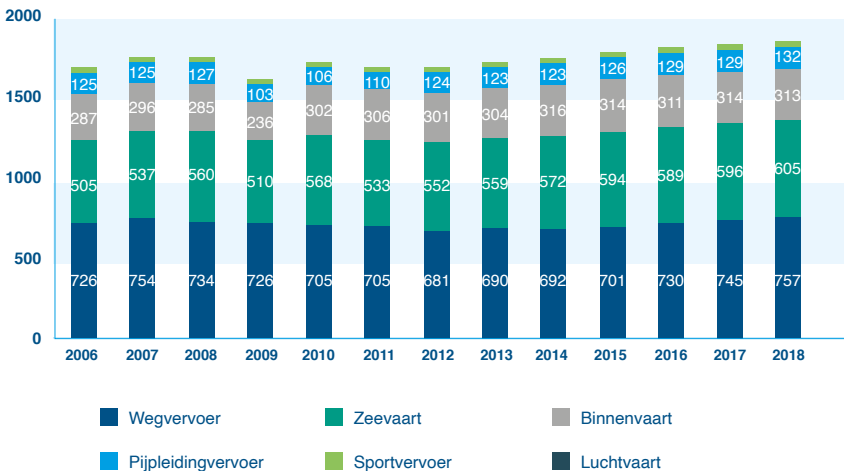
4.1 ONTWIKKELING VAN HET VERVOER IN DE PERIODE 2006 - 2020: KRIMP, GROEI EN CORONA

Modal Split

De omvang van het goederenvervoer hangt samen met de ontwikkeling van de economie. Maar niet alleen de ontwikkeling van de economie is bepalend, van belang is ook de ontwikkeling van het aandeel van het goederenvervoer over de weg in het totale vervoer. Goederen kunnen worden vervoerd op verschillende manieren: over de weg, over het water, per spoor of door de lucht. Voor vloeibare grondstoffen en chemische producten komt daar nog de mogelijkheid van pijpleidingvervoer bij.

De modal split geeft de verdeling van het totale vervoer over deze mogelijkheden weer. Figuur 6 toont hoe die zich sinds 2006 heeft ontwikkeld. Deze figuur toont het aandeel in vervoerd tonnage (in, naar en vanuit Nederland): dat zorgt voor een hoog aandeel van modaliteiten die bulkgoederen met een lage waarde vervoeren en een laag aandeel voor modaliteiten die meer hoogwaardige goederen vervoeren (met luchtvracht voorop).

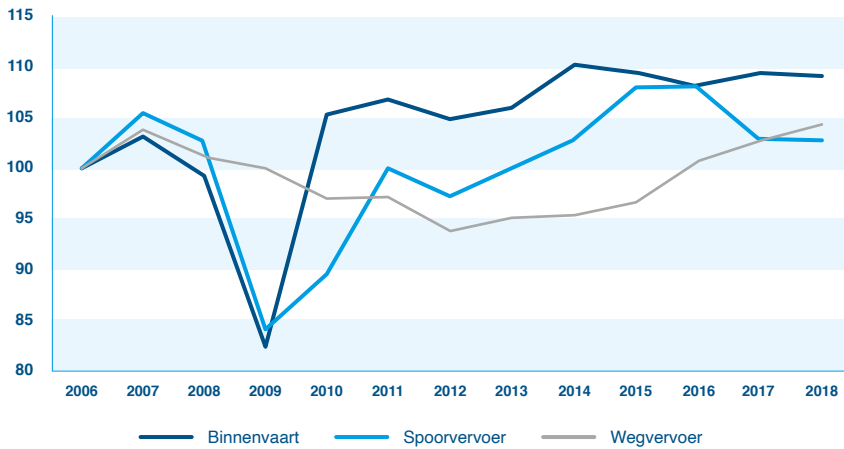
figuur 6 Modal split op basis van vervoerd tonnage (in mln. ton)



Bron: CBS

De ontwikkeling van het wegvervoer weerspiegelt enerzijds de ontwikkeling van de economie en anderzijds de ontwikkeling van het aandeel van wegvervoer ten opzichte van andere modaliteiten. De economische crisis, die vanaf 2008 zichtbaar werd, vertaalde zich bij spoor en binnenvaart direct in een forse afname van vervoer. De gevolgen voor wegvervoer waren veel meer geleidelijk, maar hielden ook langer aan.

figuur 7 Ontwikkeling goederenvervoer (index op basis van vervoerd tonnage) per modaliteit (2006 = 100)



Bron: CBS

De reden dat binnenvaart zo hard werd geraakt door de crisis is dat bedrijven gingen interen op hun voorraden van voornamelijk grondstoffen. Dit werd hoofdzakelijk door de binnenvaart vervoerd. Het herstel is ook veel sneller gekomen. Doordat er geen voorraden meer waren om op in te teren, moest er wel weer vervoerd worden. Wegvervoer transporteert daarentegen meer eindproducten die bij een crisis één op één de afgenomen consumptie en het consumentenvertrouwen volgen. Dat herstel heeft veel langer geduurd. Door de sterke daling van binnenvaart en spoor nam het aandeel wegvervoer in eerste instantie toe naar 45% in 2009. Omdat beide modaliteiten snel herstelden en de daling in het wegvervoer veel langer aanhield, daalde het aandeel van beroepsgoederenvervoer over de weg naar 39% in 2015. Pas daarna is er enig herstel van het aandeel van het wegvervoer.

tabel 7 Ontwikkeling modal split

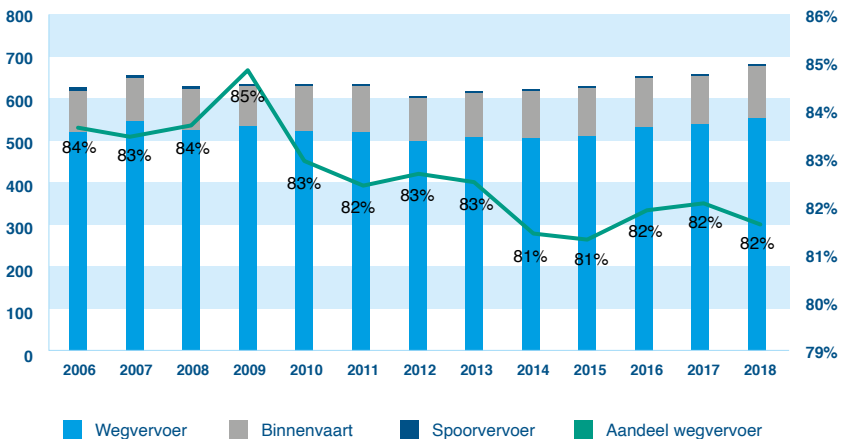
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Binnenvaart	16%	15%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	17%	17%	17%
Luchtvaart	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Pijpleidingvervoer	7%	6%	6%	6%	7%	7%	7%	7%	7%	7%	7%
Spoorvervoer	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Wegvervoer	42%	45%	41%	42%	40%	40%	40%	39%	41%	41%	41%
Zeevaart	32%	32%	33%	31%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%

Bron: CBS

Ondanks de grotere flexibiliteit van wegvervoer zoeken verladers, overheden en vervoerders, ten behoeve van verlaging van congestie en belasting van het milieu, naar meer milieuvriendelijke oplossingen. Dat vertaalt zich o.m. in de bouw van multimodale terminals. Als een gevolg daarvan heeft het wegvervoer in de afgelopen periode niet evenredig geprofiteerd van het economisch herstel.

Wanneer alleen wordt gekeken naar het binnenlands goederenvervoer, dan is het aandeel van het wegvervoer veel groter. Maar ook in het binnenlands vervoer is eenzelfde trend waarneembaar: een groter aandeel in 2009 door de daling van binnenvaart en spoor en daarna erosie van het aandeel tot 2015 en weer enige groei in de jaren er na.

figuur 8 Ontwikkeling binnenlands goederenvervoer naar modaliteit op basis van vervoerd tonnage (in mln. ton)



Bron: CBS

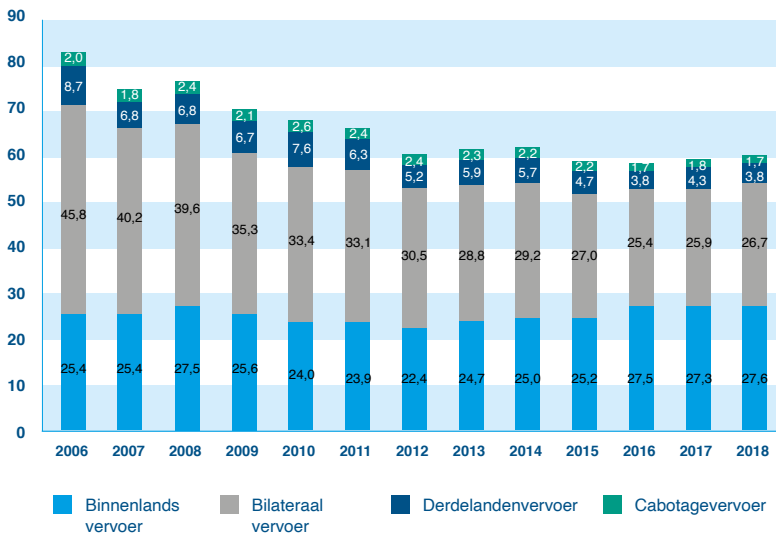
Goederenvervoer over de weg

Enkel de ontwikkeling in het vervoerd tonnage als uitgangspunt nemen voor een schets van ontwikkelingen in de sector is onvoldoende. Van belang is ook over welke afstand dat tonnage vervoerd moet worden. De vervoersprestatie wordt gemeten in ladingtonkilometers.

Figuur 9 toont de ontwikkeling van de vervoersprestatie sinds 2006. Het dieptepunt is pas in 2016 bereikt. Deze ontwikkeling is tot 2017 vooral het gevolg van de ontwikkeling in het vlagtaandeel van Nederlandse kentekens in het buitenslands vervoer. Pas in 2017 groeit het internationaal vervoer over de weg door Nederlandse vervoerders voor het eerst in ruim 10 jaar, op uitzondering van 2014 waar ook een marginale groei te zien is. Ook in 2018 is het internationale vervoer toegenomen. Het binnenlands vervoer is sinds 2012 bijna onafgebroken gegroeid.

Als gevolg van de lockdown van maart 2020 is het totale vervoersvolume afgenomen. Wel waren er sectoren die sterk groeiden, zoals de supermarktdistributie en de pakketdiensten. Op de middellange termijn zal het goederenvervoer over de weg afnemen als gevolg van de economische teruggang.

figuur 9 Ontwikkeling vervoersprestatie van het wegvervoer door Nederlandse vervoerders (in miljard tonkm)



Bron: CBS

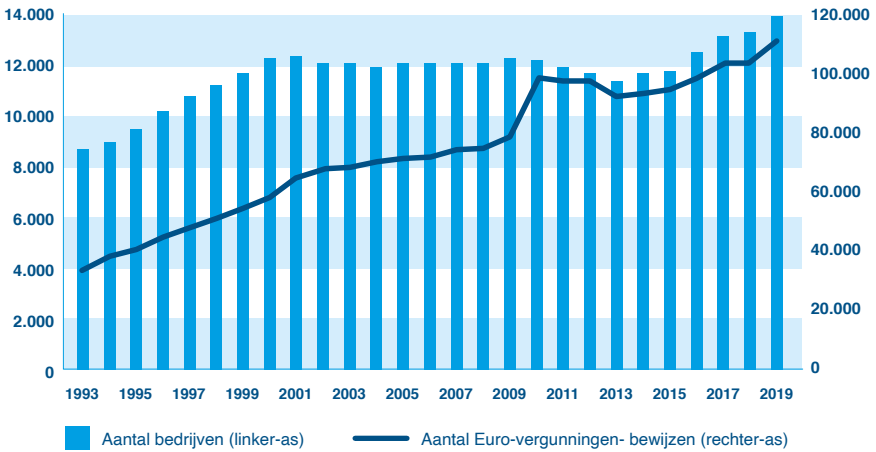
Groei nationaal vervoer

De vervoersprestatie van het binnenlandse vervoer door Nederlandse vervoerders bereikte zijn dieptepunt in 2012. De vervoersprestatie van binnenlands vervoer vertoont vanaf 2012 dus weer groei, maar er vindt ook een verschuiving plaats. Goederenvervoer over de weg verschuift in toenemende mate van B2B naar B2C. Met de opkomst van e-commerce is de sector gegroeid (voor een deel ten koste van winkeldistributie) in de aflevering van producten bij de consument (B2C). Als gevolg van de coronacrisis is dit nog sneller gegaan dan verwacht. E-commerce en thuisbezorging zijn steeds meer gemeengoed. Het hoort bij het “nieuwe normaal”.

Aantal ondernemingen

De ontwikkeling van de sector laat zich ook afleiden uit de ontwikkelingen van het aantal vergunningen. Een vergunning is vereist voor het vervoeren van goederen voor derden (beroepsgoederenvervoer) in een auto met een laadvermogen van meer dan 500 kg. Iedere ondernemer heeft een vergunning nodig en voor iedere vrachtauto wordt een vergunningsbewijs verstrekt als de ondernemer aan de eisen voldoet. Die grens waarboven een vergunning vereist is, ligt in Europa op 3.500 kg totaalgewicht. Voor vervoer met bestelauto's is in Europa vaak geen vergunning nodig. In Nederland is een vergunning verplicht vanaf 500 kg laadvermogen. Bestelauto's voldoen aan dat criterium, tenzij de auto administratief wordt “terug gekeurd”. Dat betekent dan wel dat de bestelauto niet meer dan 500 kg mag vervoeren. Het aantal ondernemingen en het aantal vergunningsbewijzen zijn na 2009 gaan afnemen en groeien pas weer sinds 2013. De laatste jaren komt de groei ook van zelfstandigen die actief zijn in de bezorging van pakketten.

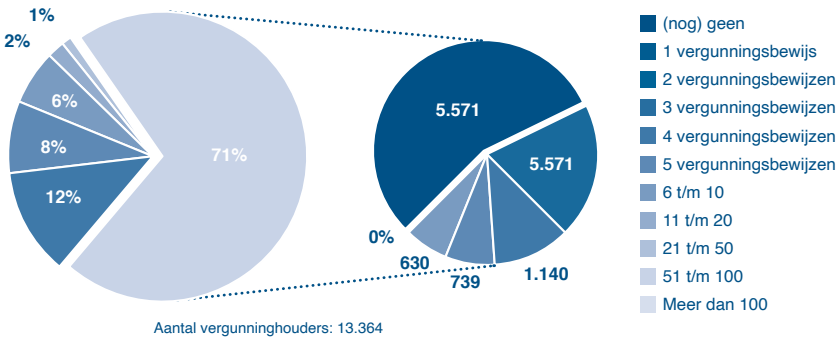
figuur 10 Aantal vergunninghouders en vergunningsbewijzen



Bron: NIWO

Het gemiddelde aantal vergunningsbewijzen is circa 8 per onderneming in 2019. De sector bestaat uit zeer veel bedrijven met slechts één tot enkele vergunningsbewijzen (zie figuur 11). Hoewel er een verschuiving is richting grotere bedrijven, houdt de sector het karakter van een MKB-sector²⁴.

figuur 11 Vergunninghouders naar bedrijfsomvang op 1 januari 2019



Bron: NIWO

²⁴ MKB wordt hier gedefinieerd als bedrijven met minder dan 250 werknemers.

De impact van de coronacrisis

In september 2020 heeft de corona-crisis haar eerste hoogtepunt achter zich gelaten, maar nemen de besmettingen weer toe. Het verdere verloop is moeilijk te voorspellen. De wegvervoersector is tijdens de crisis hard geraakt. Volgens de IRU zullen wegvervoersbedrijven wereldwijd gemiddeld 17% minder omzet maken dan in 2019. Dat komt overeen met €64 miljard verloren omzet voor de 900.000 voornamelijk kleine en middelgrote vervoerders in de EU – €550 miljard wereldwijd. De Europese Commissie heeft een EU Recovery Plan opgesteld binnen het volgende Multiannual Financial Framework (2021-2027), waarbinnen €750 miljard beschikbaar is gesteld voor herstel van de economie. De IRU lobbyt om 10% (€75 miljard) hiervan beschikbaar te stellen voor wegvervoersbedrijven in de EU.

In Nederland is het beeld vergelijkbaar met dat van de IRU. TLN hield een periodieke enquête onder transportondernemers. Uit de vijfde coronamonitor (17-06-2020) bleken de volgende resultaten:

- 72% van de transportbedrijven kampt met omzetverlies;
- 15% van de transportbedrijven verwacht medewerkers te moeten ontslaan;
 - Voor 63% daarvan is dat minder dan 10% van de werknemers;
 - Voor 25% daarvan is dat 10-19% van de werknemers;
 - Voor 12% daarvan is dat 20% of meer van de werknemers.
- Het gemiddelde omzetverliespercentage t.o.v. dezelfde periode in 2019 is 25,2%;
- 38% van de ondernemers verwacht gebruik te (moeten) maken van nood-en hulpmaatregelen;
- Wanneer transportondernemers gevraagd wordt de waarschijnlijkheid van het voortbestaan van hun bedrijf een cijfer tussen 1 (onwaarschijnlijk) en 10 (waarschijnlijk) te geven, is het gemiddelde cijfer een 8,1.

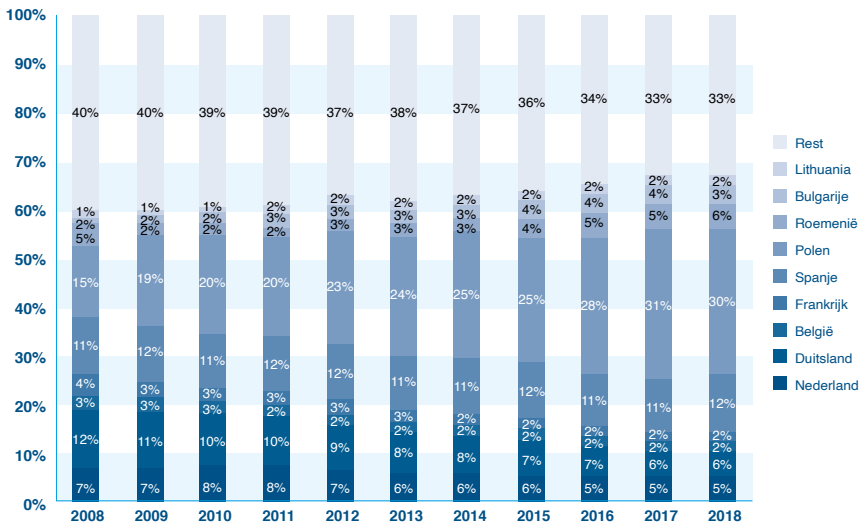
Voor internationaal transport bestaat er, naast het terugvallen van de vraag, een bijkomend probleem van de coronacrisis: veel grenzen werden gesloten en/of er werden weer controles uitgevoerd. In mei 2020 gaf de Europese Commissie aan de beperkingen geleidelijk te willen afschalen. Zij wil dat het internationaal goederenvervoer zoveel mogelijk ongehinderd kan doorgaan, maar daarbij moet voorkomen worden dat er opnieuw verspreiding van virus optreedt.

4.2 INTERNATIONAAL VERVOER

Afname aandeel internationaal vervoer

De belangrijke rol van Nederlandse ondernemingen in het internationaal vervoer is nog steeds aan erosie onderhevig. Internationaal vervoer neemt in omvang (gemeten in tonkm) in de periode 2008 - 2018 af en is sinds 2015 kleiner dan het binnenlands vervoer. Het aandeel van Nederlandse ondernemingen in het internationaal vervoer in de Europese Unie neemt af terwijl het vlagtaandeel van andere landen (vooral Polen en andere Oost-Europese landen) toeneemt (zie figuur 12). Het vlagtaandeel drukt uit welk deel van het internationaal vervoer gereden wordt door vrachtauto's met kentekens uit de genoemde landen. Duidelijk is dat West-Europese kentekens terrein verliezen. Onze omringende landen (België en Duitsland) verliezen zelfs nog meer terrein dan Nederland. Maar ook **Nederland zag het aandeel in de totale Europese vervoersprestatie afnemen van 7,1% in 2008 naar 4,9% in 2018**. Het aandeel van Oost-Europese landen groeit, met Polen voorop. Polen heeft haar aandeel in de Europese vervoersprestatie verdubbeld en dat terwijl de internationale vervoersprestatie in de EU in 2018 al 10% hoger ligt dan in 2008.

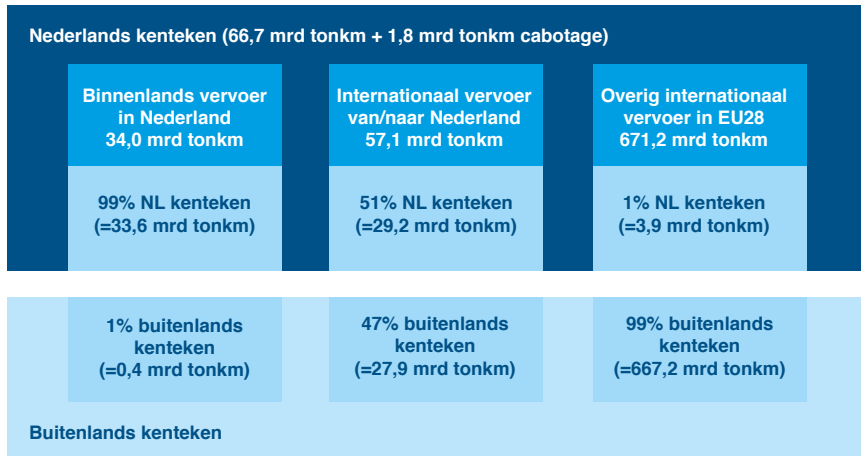
figuur 12 Vlagtaandeel in het internationaal vervoer in de EU op basis van vervoersprestatie



Bron: Eurostat

Figuur 13 illustreert dat Nederlandse vervoerders dominant zijn in het binnenslandsvervoer, nog iets meer dan de helft van het bilateraal vervoer met Nederland vervoeren en nauwelijks een rol meer spelen in het overige internationale vervoer.

figuur 13 Vervoer naar kenteken en grondgebied (2018)



Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. CBS en Eurostat

Binnen het internationaal vervoer kan onderscheid gemaakt worden tussen het langeafstandsvervoer en het grensoverschrijdende vervoer op korte afstand. De grens is daarbij gelegd op 300 km enkele reis. In 2018 was nog maar 2/3e van het totale internationaal vervoer (22,4 / 35,0) vervoer over meer dan 300 km. De overige 1/3e was vervoer over minder dan 300 km. Op de korte afstand groeide het internationaal vervoer tussen 2006 en 2018 met 0,6 miljard naar 12,6 miljard tonkilometer, op de lange afstand daalde het met bijna 18 miljard naar 22,4 miljard tonkilometer.

tabel 8 Totaal vervoersprestatie wegvervoer Nederlands kenteken (exclusief bestelauto's) in 2018

	Binnenlands vervoer	Internationaal vervoer van/naar Nederland tot 300 km	Internationaal vervoer van/naar Nederland groter dan 300 km	Derdelanden vervoer	Cabotage
Vervoersprestatie (in mrd tonkm)	33,6	12,6	16,6	3,9	1,8
Aandeel totaal	49%	18%	24%	6%	3%
	Eendaags vervoer		Meerdaags vervoer		
Vervoersprestatie (in mrd tonkm)	46,2		22,4		
Aandeel totaal	67%		33%		

Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. CBS en Eurostat

Van de 68,5 miljard tonkilometer vervoersprestatie van het totale wegvervoer (binnenlands en internationaal) is nu twee derde over een afstand van minder dan 300 km (zie Tabel 8). Omdat de gemiddelde snelheid en de beladingsgraad in het internationaal vervoer hoger zijn, is de verhouding tussen het aantal chauffeurs dat 43 vooral kortafstandsvervoer verricht en het aantal chauffeurs dat nog langeafstandsvervoer verricht opgelopen naar 80%/20%²⁵.

Tabel 9 laat zien dat op basis van de officiële registratie van cabotageritten Nederlandse kentekens in het internationale vervoer enkel actief zijn in de West-Europese landen. Tevens blijkt daaruit dat Poolse vervoerders inmiddels op de tweede plaats (na buurland Duitsland) staan in het cabotage vervoer in Nederland en ruim aan kop in het derdelandenvervoer met relatie Nederland.

Rentabiliteit

De daling van de vervoersprestatie wordt veroorzaakt door de daling in het internationaal vervoer. Terwijl de binnenlandse vervoersprestatie (aantal tonkilometer) in 2017 bijna gelijk is aan die in 2006, was de prestatie in het internationaal vervoer ruim 40% lager. De plek van Nederland in het internationaal vervoer is ingenomen door Oost-Europese landen met Polen voorop. De hevige concurrentie met buitenlandse vervoerders leidt ertoe dat het zgn. netto-overschot in bedrijven sinds 2000 nooit positief is geweest.

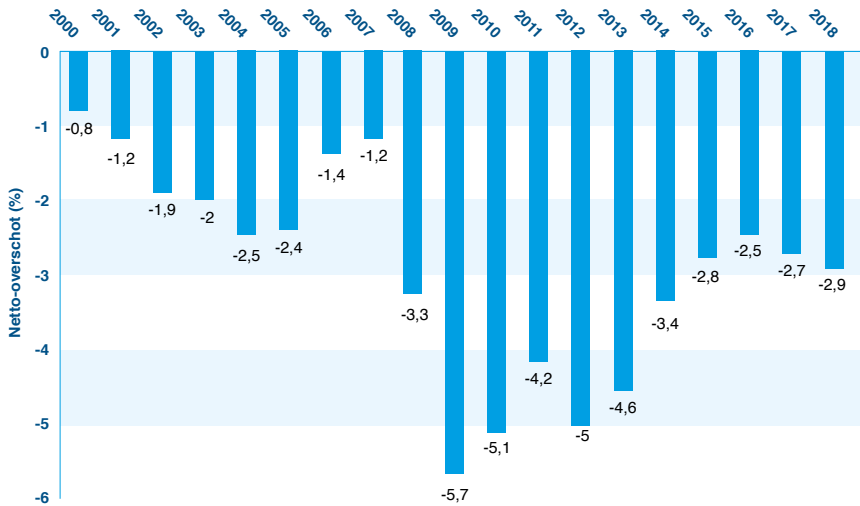
²⁵ Presentatie nationaal/internationaal als deelstudie Visie 2025, Panteia en Basis & Beleid, 2018

tabel 9 Vergelijking vervoerd tonnage (in 1.000 ton) door buitenlands en Nederlands kenteken, op basis van top 10 cabotage spelers in Nederland, 2018

	Door Buitenlands kenteken					Door Nederlands kenteken		
	Cabotage	Derdelenden vervoer		Bilateraal vervoer		Cabotage	Bilateraal vervoer	
		In NL	Naar NL	Uit NL	Naar NL		Uit NL	In land
Duitsland	1.887	2.920	3.160	13.992	9.797	7.128	24.445	26.073
Polen	1.321	8.518	9.086	3.495	4.647	16	32	56
België	1.298	2.005	2.561	6.497	5.760	8.303	18.036	21.938
Roemenië	1.013	3.212	3.508	151	178	0	5	1
Litouwen	216	1.920	1.992	181	195	0	3	6
Hongarije	202	964	920	409	485	0	35	59
Bulgarije	152	1.208	1.097	125	5	0	11	3
Luxemburg	123	774	767	260	127	8	149	321
Slowakije	108	864	811	241	231	0	3	8
Estland	96	175	206	42	37	0	11	0

Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. CBS

figuur 14 Ontwikkeling van de rentabiliteit in het grensoverschrijdend beroepsgoederenvervoer over de weg



Bron: Panteia en Basis & Beleid

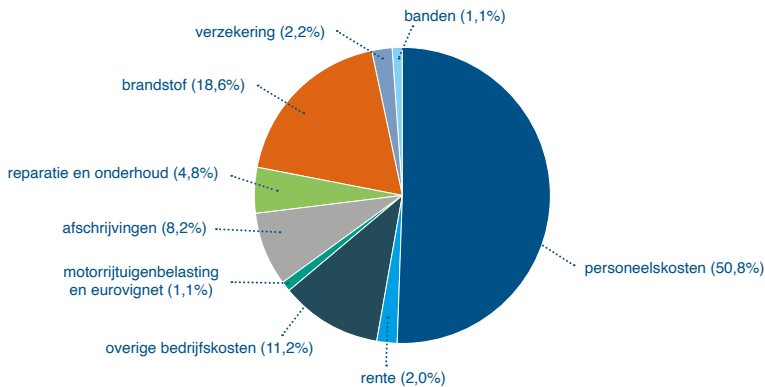
Het netto-overschot is de door Panteia gebruikte norm voor de winstgevendheid van de sector. Het netto-overschot kan afwijken van het winstcijfer dat ondernemingen in hun jaarrekeningen laten zien:

- Omdat er in de vele kleine bedrijven meewerkende eigenaren zijn die zichzelf verschillende vergoedingen toekennen, wordt het resultaat eerst geschoond van de loonkosten voor de eigenaar en vervolgens belast met een marktconform gewaardeerd loon voor de eigenaar (afhankelijk van de bedrijfsgrootte);
- Er wordt geen rekening gehouden met werkelijke rente (die alleen betaald wordt over het rentedragende vreemd vermogen) maar met een genormeerde rente over het geïnvesteerde vermogen, dus ook over het eigen vermogen.

Panteia kent ook een zogenaamde 'bodemvariant': er wordt berekend hoe hoog het rendement zou zijn zonder berekening van rente over het eigen vermogen en bij halvering van het gewaardeerd loon van de ondernemer. Dat heeft vooral effect op het resultaat van kleine ondernemingen, maar gemiddeld is het netto-overschot in het grensoverschrijdend vervoer in 2017 dan 0,3% positief in plaats van 2,7% negatief²⁶.

Conclusie: Het resultaat in het internationaal vervoer is al jaren negatief.

figuur 15 Procentueel aandeel kostensoorten, bij opbrengstaandeel grensoverschrijdend vervoer van 50% en meer



Bron: Panteia, 2018, *Korte Termijn Ontwikkeling 3e kwartaal 2018*

26 Bron: Panteia

Concurrentiepositie

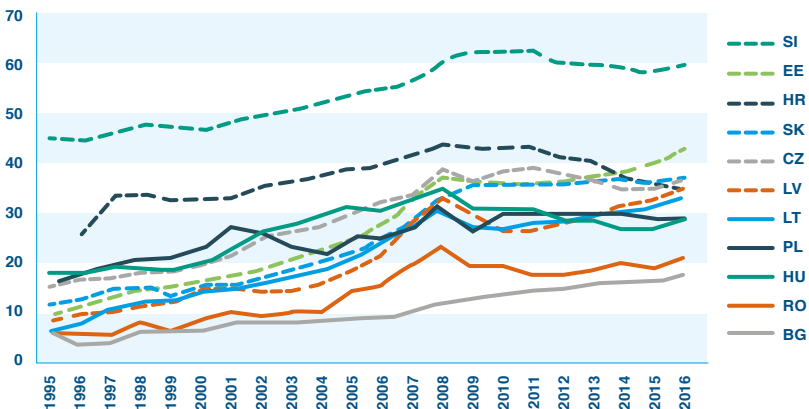
De concurrentie in het internationaal vervoer is vrijwel onbeperkt. Dat trekt een zware wissel op arbeidsvoorwaarden, omdat het aandeel van loonkosten in de sector hoog is en andere kosten relatief weinig beïnvloedbaar op korte termijn.

Conclusie: Het aandeel loonkosten in de totale kosten van transport ligt boven de 50%.

De toetredingsdrempels in de Europese transportmarkt zijn laag of ontbreken helemaal (voor vrachtvervoer met vrachtauto's met minder dan 3.500 kg totaalgewicht). Ondernemingen die willen rijden met vrachtauto's boven die grens hebben een Eurovergunning nodig (in Nederland uitgegeven door de NIWO). Die vergunning krijgen ze als de ondernemer vakbekwaam is, betrouwbaar en kredietwaardig en als de ondernemer in het land van aanvraag een reële vestiging heeft. In Europa kunnen ondernemingen met kleinere auto's aan die vergunningseisen ontkomen. In Nederland is een vergunning vereist voor transport met auto's met meer dan 500 kg laadvermogen.

Bedrijven met een Eurovergunning hebben ook andere beperkingen. Een bedrijf mag slechts zeer beperkt binnenlands vervoer verrichten in een ander land (cabotage): maximaal 3 ritten in een periode van 7 dagen aansluitend op een grensoverschrijdende rit.

figuur 16 Nominale compensatie van EU11 in% van het EU15-gemiddelde (op EUR / ECU-grondslag)



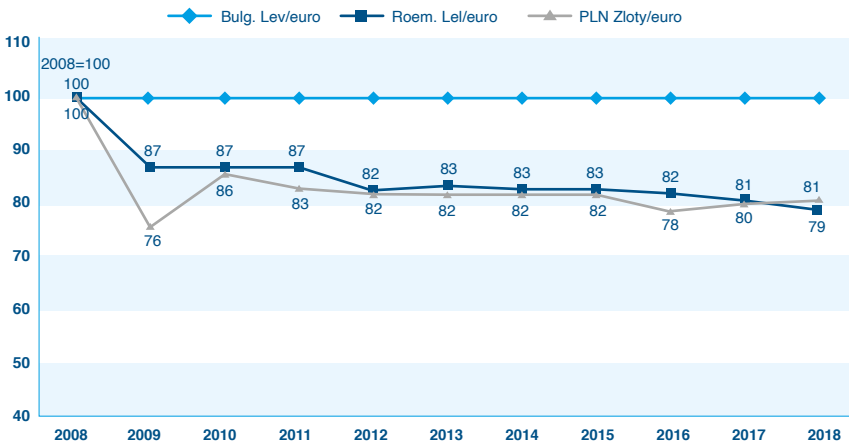
Bron: AMECO

Binnen Europa zijn de verschillen in arbeidskosten enorm. In Visie 2015, gepubliceerd in 2009 werd gesignaleerd dat de kosten van Poolse chauffeurs in twee jaar tijd waren gestegen van 40% naar 47% van de kosten van een Nederlandse chauffeur²⁷. In Europa is de gedachte dat bij vrij verkeer van goederen en personen loonkostenniveaus zouden convergeren. In 2017 (bijna tien jaar later) is daar nog geen sprake van.

Sterker nog, de loonkostenniveaus zijn van bijna alle Oost-Europese landen uitgedrukt in % van het gemiddelde loonkostenniveau van de 15 EU-landen die tot 2004 de EU vormden, gedaald ten opzichte van 2008, zoals blijkt uit figuur 16. De kloof wordt niet gedicht. Estland en Bulgarije vormen een uitzondering, waarbij voor Bulgarije geldt dat de loonkosten in 2008 het laagst waren.

De loonstijging is in de jaren vanaf 2007 in de Oost-Europese landen hoger geweest dan in West-Europa: in Nederland was de loonstijging landelijk volgens Eurostat tussen 2007 en 2016 gemiddeld 1,9% per jaar, in Polen was dat gemiddeld 5,1%, in Roemenië 9,7% en in Bulgarije zelfs 10%. Maar zowel voor Polen als Roemenië geldt dat de waarde van de lokale valuta ten opzichte van de Euro sinds 2008 aanvankelijk zeer fors en daarna geleidelijk aan is gedaald (zie figuur 17).

figuur 17 Koersontwikkeling Bulgaarse, Roemeense en Poolse valuta ten opzichte van de Euro



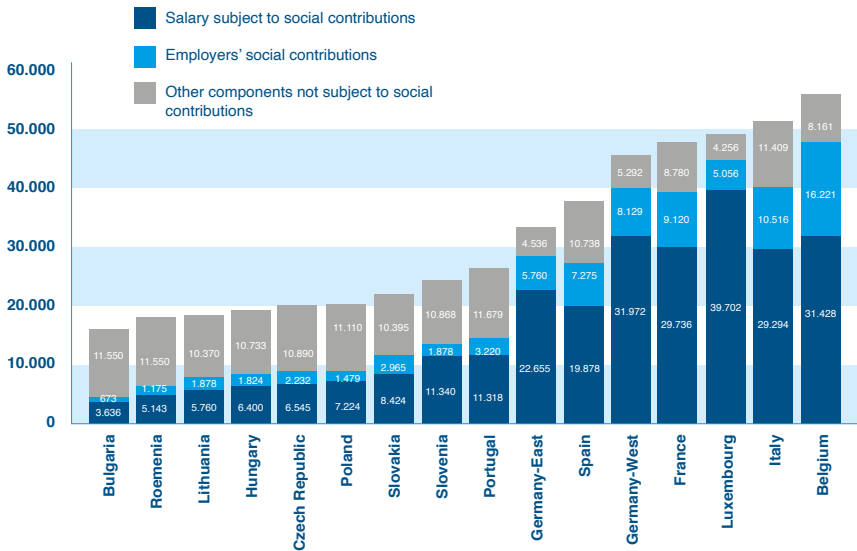
Bron: Panteia en Basis & Beleid

²⁷ Policy Research, 2009, Visie 2015 Wegvervoer en Logistiek: onderzoek naar het toekomstperspectief van de sector beroepsgoederenvervoer over de weg en logistiek

Onderzoek Comité National des Routiers 2016

In november 2016 heeft het Comité National des Routiers (CNR) een studie gepubliceerd naar de verschillen in loonkosten in het internationaal wegvervoer. Ze vergeleken de loonkosten in Frankrijk met die in 15 andere landen. Nederland ontbreekt in dat onderzoek. Uit de studie blijkt dat de loonkosten per jaar voor een vrachtautochauffeur in België het hoogst zijn (€56.000) en in Bulgarije het laagst (€16.000). Er zijn niet alleen grote verschillen in totale kosten, de verdeling over brutoloon, werkgeverslasten en netto vergoedingen verschilt ook sterk. In het algemeen zijn de netto vergoedingen in Oost-Europa hoger dan in West-Europa (zie figuur 18).

figuur 18 Samenstelling jaarlijkse kosten van een internationaal chauffeur in een transportbedrijf in 2016



Bron: CNR

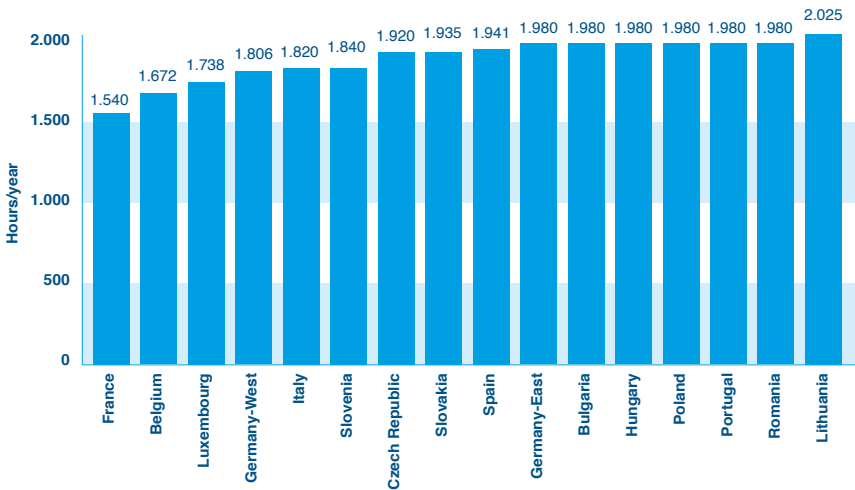
Omdat het in Oost-Europese landen niet gebruikelijk is dat buiten rij-uren alle laad- en losuren en beschikbaarheidstijd²⁸ volledig betaald wordt, is het verschil in kosten per rij-uur nog groter dan het verschil in loonkosten per jaar. In Frank-

²⁸ Beschikbaarheidsuren zijn uren waarin de chauffeur niet werkt, maar ook niet vrij over zijn tijd kan beschikken omdat hij bij de auto in de buurt moet blijven. In Europa verschillen de definities (bijv. wat betreft boot- of treinen), maar in België en Frankrijk worden in principe net als in Nederland alle beschikbaarheidsuren voor 100% vergoed. In Polen is de vergoeding van die uren bijvoorbeeld 20%.

rijk worden alle gewerkte uren betaald net als in Nederland en België (met dien verstande dat in België beschikbaarheidsuren vergoed worden à 99% van het minimumuurloon). In Polen worden beschikbaarheidsuren vergoed à 20%. In andere Oost-Europese landen is de betaling uitsluitend gebaseerd op de rij-uren op de tachograaf. Die zijn beperkt tot gemiddeld 45 uur per week. Er is geen inzicht in het aantal gewerkte uren buiten de rijuren.

CNR heeft in veldonderzoek vastgesteld dat in Oost-Europese landen vaak het maximum aantal rij-uren wordt gemaakt, terwijl dat aantal uren in West-Europa lager ligt. West-Europese landen betalen in het algemeen meer soorten uren (wachturen, booturen, treinuren, etc.) dan Oost-Europese landen. Van de werkweek bestaat een kleiner deel uit rij-uren.

figuur 19 Jaarlijkse rijtijd van een internationaal chauffeur in uren

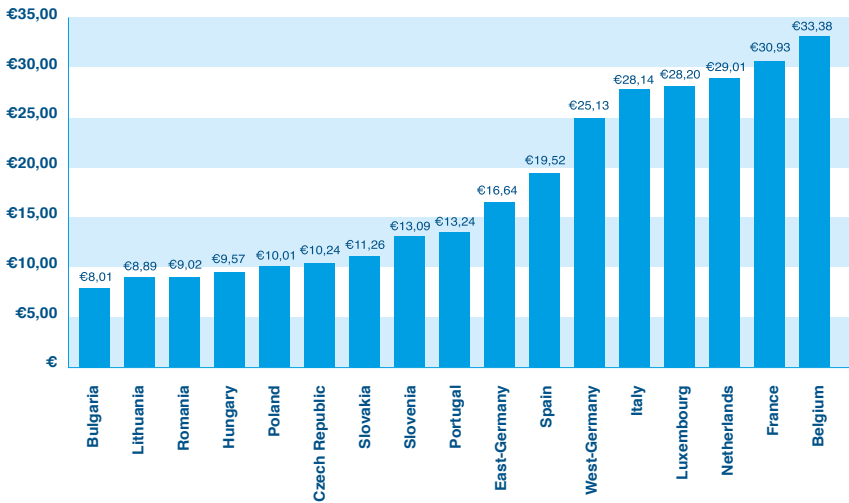


Bron: CNR

Het verschil in loonkosten per rij-uur is dus nog groter dan het verschil in loonkosten per jaar. Volgens het CNR is een Belgische werknemer per rij-uur meer dan 4 keer zo duur als een Bulgaarse chauffeur. Een Poolse chauffeur kost 1/3e van een Belgische chauffeur per uur²⁹. De kosten van de Nederlandse chauffeur per rij-uur zijn na die van de Belgische en Franse chauffeurs het hoogst. In figuur 20 zijn de resultaten van de CNR-studie overgenomen met daaraan toegevoegd de loonkosten voor een Nederlandse chauffeur.

²⁹ CNR EUROPEAN STUDIES, Comparative study of employment and pay conditions of international lorry drivers in Europe, 16 November 2016

figuur 20 Totale chauffeurskosten per rij-uur, internationale chauffeur (2016)



Bron: CNR, bewerking Panteia en Basis & Beleid

Met zulke verschillen is het verlies aan Nederlands vlagsaandeel in het internationaal vervoer niet vreemd. Maar niet alle verlies van vlagsaandeel is verlies van werk voor Nederlandse ondernemingen.

Een belangrijk deel **van de stijging van het Oost-Europese vlagsaandeel komt op naam van Oost-Europese dochters van Nederlandse en andere West-Europese ondernemingen**. De klanten zijn dan niet naar een Poolse concurrent gegaan, maar naar een Poolse dochter van diezelfde ondernemer. Meerdere grote Nederlandse vervoerders verhuisden hun transporttak, of een groot deel daarvan, naar landen als Roemenië om volgens de regels internationaal vervoer te verrichten. Nederland is in Polen een grote investeerder in transport en opslag. Van de buitenlandse investeringen in transport en opslag (in ruim 1.100 bedrijven met €11 miljard omzet en 92.000 werknemers) is bijna de helft (45%) geïnvesteerd door Nederlandse bedrijven. Daarmee is Nederland met voorsprong de grootste (Frankrijk en Luxemburg volgen met samen 25%).

In 2015 was de totale omzet van het Poolse wegvervoer €25 miljard en van de sector logistiek in Polen €10 miljard³⁰. Op basis van bovenstaande schatting komt dan meer dan 10% voor rekening van ondernemingen met een Nederlands belang.

³⁰ Eurostat, en <https://www.statista.com/statistics/448942/poland-turnover-volume-in-the-transport-sector-by-mode/>

Het aandeel in aantal dochters, werkgelegenheid, omzet en aandelenkapitaal is niet exact bekend, maar op basis van het aandeel in het geïnvesteerd vermogen kunnen de volgende schattingen worden gemaakt:

- Investerings in 210 ondernemingen;
- Waarvan 190 dochterondernemingen;
- Met 35.000 werknemers;
- €3,8 miljard omzet;
- €1,2 miljard aandelenkapitaal.³¹

Internationaal wegvervoer en de detacheringsrichtlijn

Binnen de EU zijn de arbeidsvoorwaarden van het 'gewoonlijk werkland' van de werknemer van toepassing. In het internationaal wegvervoer is het niet altijd eenvoudig om vast te stellen wat het gewoonlijk werkland van de chauffeur is. Daarom is in Verordening (EG) 593/2008 (Rome I) bepaald dat in het internationaal wegvervoer het gewoonlijk werkland van de chauffeur het land is 'waarin of van waaruit' de chauffeur zijn werk verricht. In het algemeen is dat het land waar de daadwerkelijke organisatie van zijn werk plaatsvindt en waar het economisch zwaartepunt van zijn werk ligt. Zo valt een internationaal chauffeur in dienst van bijvoorbeeld een Hongaars transportbedrijf onder de Nederlandse cao, als hij gewoonlijk (min of meer structureel) werkt in en vanuit Nederland in opdracht van een in Nederland gevestigd transportbedrijf.

Maar wat als Nederland niet het gewoonlijk werkland maar het tijdelijk werkland is? Op tijdelijk werk in een ander land binnen de EU is de Detacheringsrichtlijn (Richtlijn 96/71/EG (uit 1996)) van toepassing. De Detacheringsrichtlijn is in beginsel ook van toepassing in het internationaal wegvervoer. In het kader van het Mobility Package is er binnen de EU discussie ontstaan over de wijze waarop de Detacheringsrichtlijn moet worden toegepast in het internationaal wegvervoer. Die discussie loopt nog. Onlangs heeft de Hoge Raad, naar aanleiding van een procedure van FNV tegen een Nederlands transportbedrijf, over de toepasselijkheid van de Detacheringsrichtlijn zogenaamde prejudiciële vragen gesteld aan het EU Hof van Justitie. De uitkomsten daarvan worden in de loop van volgend jaar verwacht.

Gevolgen

Voor de Nederlandse werkgelegenheid is niet alleen van belang dat het vlagtaandeel in het internationale vervoer afneemt, maar bovendien dat op grensover-

31 O.b.v. GUS, 2017, Economic activity of entities with foreign capital in 2016

schrijdend vervoer dat nog wel onder Nederlandse vlag plaatsvindt veel Oost-Europese werknemers worden ingezet. De ontwikkeling van het vlagtaandeel geeft dus om verschillende redenen geen goed beeld: werknemers zien dat er nog meer Nederlandse werkgelegenheid wordt verdrongen door Oost-Europeanen en de invloed van Nederlandse ondernemingen in het internationaal transport is groter gebleven dan de ontwikkeling van het vlagtaandeel suggereert (omdat een deel van het Oost-Europese vlagtaandeel 'Nederlands' is).

De mogelijkheid van opereren onder verschillende regimes heeft tot gevolg dat ondernemingen in West-Europa zich niet staande kunnen houden in het internationale wegvervoer. De regels voor internationaal wegvervoer stellen eisen aan het toepassen van arbeidsvoorwaarden, maar in een onderzoek onder autotransporteurs ondervond FNV dat enkele grote transporteurs onterecht Oost-Europese arbeidsvoorwaarden toepassen. In Oost-Europa ontstaan grote transportondernemingen die in heel Europa met goedkope chauffeurs de markt ontwrichten. Hierdoor verdwijnt Nederlandse werkgelegenheid.

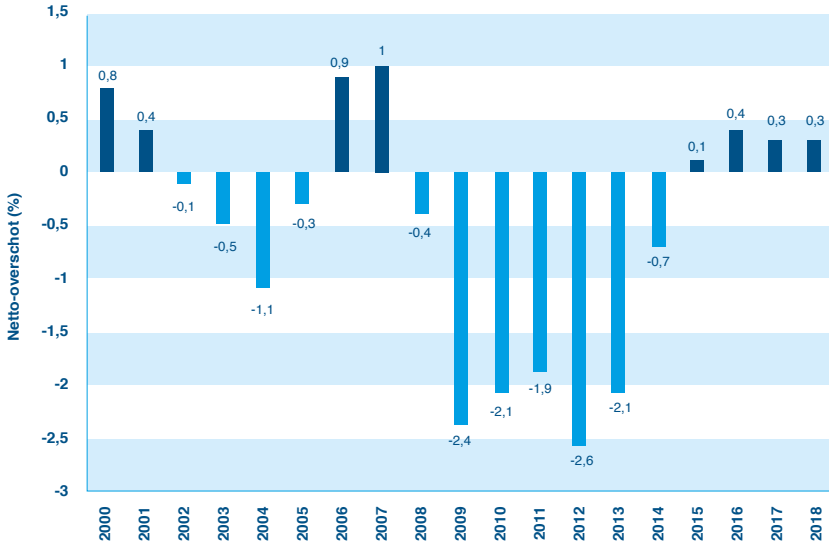
Conclusie: Nederlandse transportondernemingen in het internationaal vervoer kunnen nog concurreren op de korte afstand (het bilaterale vervoer tussen Nederland en West-Europese landen is voor het grootste deel in handen van Nederlandse kentekens), maar op de lange afstand verliezen ze steeds meer terrein aan buitenlandse kentekens. Het bilaterale vervoer tussen Nederland en Oost-Europese landen is volledig in handen van Oost-Europese kentekens. Het kleiner wordende vlagtaandeel in het internationaal vervoer wordt bovendien voor een deel uitgevoerd door Oost-Europese chauffeurs in Nederlandse dienst.

4.3 Binnenlands vervoer

Rentabiliteit en kostenaandelen

Het binnenlands vervoer is tussen 2007 en 2012 afgenomen, maar sindsdien gestegen. Na het dieptepunt in 2012 verbeterden ook weer de rendementen, maar dat zet na 2016 niet door. Volgens de Panteia-berekeningen is het netto-overschot gedaald van 0,4% naar 0,3% in 2017 en 2018. Ook hier geldt weer dat de bodemvariant (met lagere beloning van bestuurders en geen fictieve rente over het eigen vermogen) leidt tot een hoger rendement (4% in 2017).

figuur 21 Ontwikkeling van de rentabiliteit in het binnenlands beroepsgoederenvervoer over de weg



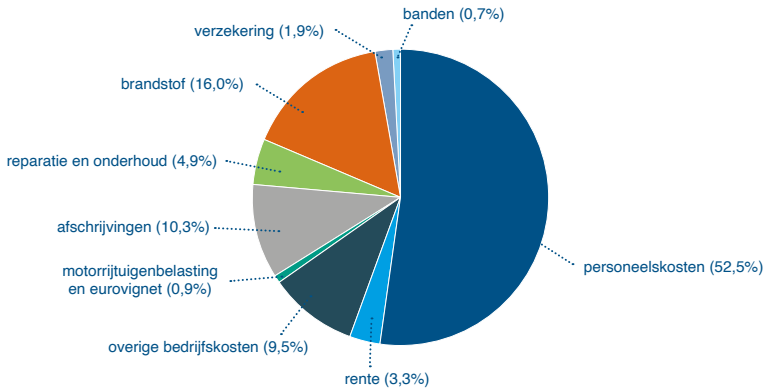
Bron: Panteia en Basis & Beleid

Door de concurrentie in de sector hebben bedrijven moeite kostenstijgingen door te rekenen aan hun opdrachtgevers. Gevolg is druk op de tarieven en lage marges.

Conclusie: Sector met voor veel bedrijven lage marges en sterke concurrentie. Sector heeft moeite kostenstijgingen door te rekenen aan klanten, waardoor er druk ligt op het tarief.

Figuur 22 geeft de samenstelling van de kostenaandelen in het binnenlands vervoer weer. Het aandeel personeelskosten is met 52,5 procentpunt meer dan de helft. Loon vormt daarmee veruit de belangrijkste kostenpost in binnenlands vervoer.

figuur 22 Procentueel aandeel kostensoorten, bij opbrengstaandeel binnenlands vervoer van 50% en meer



Bron: Panteia, 2018, *Korte Termijn Ontwikkeling 3e kwartaal 2018*

Omvang van het bedrijf

De lage rendementen in de traditionele transportsector zijn grotendeels het resultaat van de hevige concurrentie. Het verschil tussen het netto overschot en de bodemvariant laat zien dat in de sector capaciteit in stand wordt gehouden, terwijl dat bedrijfseconomisch niet verantwoord is. Bedrijven laten op papier winsten zien omdat eigenaren van ondernemingen een beloning accepteren die niet marktconform is, en omdat genoeg wordt genomen met een rendement op het eigen vermogen dat lager ligt dan de marktrente. Dat gebeurt vooral bij kleine ondernemingen: in het binnenlands vervoer is het verschil tussen de bodemvariant³² en het netto-overschot 3,7%, maar voor kleine ondernemingen (2-10 trekkende eenheden) 5,8%. In het internationaal vervoer is dat verschil nog groter. In totaal is de rentabiliteit in de bodemvariant 3% beter, maar voor kleine traditionele transportondernemingen 9,2%! Bij eigen rijders is het verschil tussen de bodemvariant en het netto-overschot zelfs meer dan 20%.

³² In de bodemvariant wordt geen rente gerekend over het eigen vermogen en wordt geen genormeerd ondernemersloon toegerekend.

tabel 10 Vergelijking netto-overschot met bodemvariant van traditionele transportbedrijven

2017 Aantal trekkende eenheden	Aantal bedrijven	Nationaal vervoer		Grensoverschrijdend vervoer	
		Netto-overschot	Bodemvariant	Netto-overschot	Bodemvariant
2-10	5.950	-2,2%	+3,6%	-8,1%	-1,1%
10-25	1.300	-0,3%	+3,6%	-5,5%	-2,4%
25-50	450	2,5%	+4,2%	-1,6%	+0,0%
>50	340	4,8%	+5,3%	3,9%	+4,7%
Gemiddeld		0,3%	+4,0%	-2,7%	+0,3%

Bron: Panteia, Rentabiliteit van transport- en logistiekbedrijven actief in het beroepsgoederenvervoer over de weg 2017 en verwachtingen voor 2018 en NIWO

De verschillen in rentabiliteit tussen kleine en grote ondernemingen zijn substantieel. Ondernemingen met meer dan 50 trekkende eenheden hebben een netto overschot dat in het binnenlands vervoer in 2017 ongeveer 7% beter is dan dat van kleine ondernemingen³³ en in het grensoverschrijdend vervoer bijna 11%³⁴. Eigen rijders, de zzp'ers in het traditionele beroepsgoederenvervoer, scoren het slechtst (nettooverschot in 2017 -11,5%); bij eigen rijders is pas in 2018 een lichte verbetering merkbaar. In 2017 verslechterde het netto-overschot nog met één procentpunt.

Conclusie: Een groot aantal traditionele transportondernemingen maakt zelfs in goede tijden onvoldoende rendement.

Specialisatie

Het rendement verschilt ook naarmate meer eisen gesteld worden aan het vervoer van goederen. Voor een deel is de verklaring hetzelfde: vervoer waaraan meer eisen gesteld worden, wordt vaker verricht door grotere ondernemingen. Kleine ondernemingen zijn gemiddeld genomen vaker actief in laagwaardig vervoer (of als charter voor grotere ondernemingen).

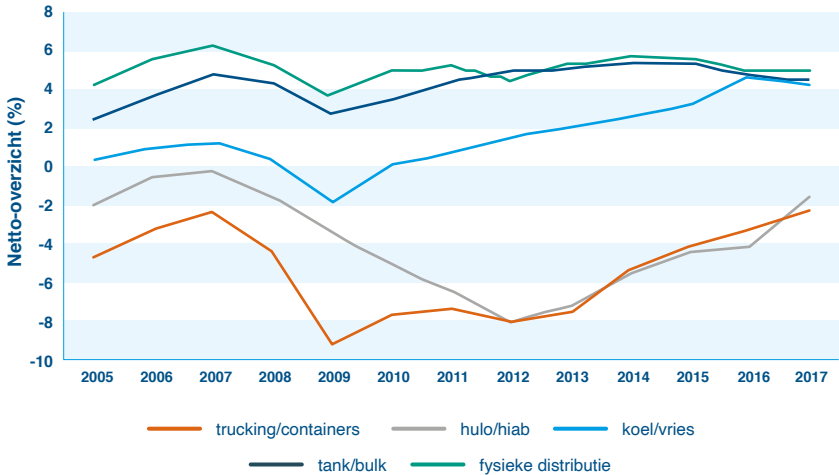
In figuur 23 zijn voor de periode 2005 - 2017 de gemiddelde rendementen per deelsector vergeleken. Als deelsectoren zijn onderscheiden: containers, hulo/hiab (vervoer van bouwmaterialen), tank/bulk, koel/vries en fysieke distributie. Alle segmenten laten verbetering zien, maar het minder veeleisende container-

³³ Boven de 50 trekkende eenheden 4,8% netto-overschot, minder dan 10 -2,2%.

³⁴ Boven de 50 trekkende eenheden 3,9% netto-overschot, minder dan 10 -8,1%.

vervoer en hulo/hiab-vervoer realiseren nog steeds een negatief netto-overschot. De groei van het beroepsgoederenvervoer in de afgelopen jaren speelt zich juist af in deze segmenten. Alle segmenten worden beïnvloed door conjunctuur, maar dat geldt voor containers en het vervoer van bouwmaterialen veel sterker dan voor de andere segmenten.

figuur 23 Gemiddeld rendement per deelsector



Bron: Panteia

Het beeld van de sector is dus divers. Vervoerders aan wie meer eisen gesteld worden (aan materieel, opleiding, of netwerk) realiseren over alle jaren een relatief goed nettooverschot. In segmenten waar ‘slechts’ van A naar B gereden wordt (nationaal in container/trucking, hulo/hiab en ongespecialiseerd internationaal vervoer), wordt zelfs nu in de huidige gunstige marktomstandigheden nog niet een positief netto-overschot bereikt. Schaarste leidt wel tot vermindering van het verlies, maar de vervoerder kan de kosten onvoldoende doorberekenen in zijn tarieven.

Conclusie: Kleine traditionele transportondernemingen en ondernemingen zonder specialisme realiseren gemiddeld onvoldoende rendement op jaarbasis.

Cabotageregels: geen concurrentie van lagelonenlanden

Het aandeel cabotage in het binnenlands vervoer is op papier laag (tussen de 0,8 en 1,3%)³⁵ maar de ILT constateert in 2013, bij gerichte controles van 163

³⁵ Brief van de minister van infrastructuur en milieu, Den Haag, 5 maart 2014.

vrachtwagens, dat in 6,1% van de gevallen sprake is van een illegale cabotagerit. Omdat het om een gerichte controle gaat, is het beeld mogelijk niet representatief. De minister van Infrastructuur en Milieu concludeerde in 2014 in een brief aan de Kamer “op basis van het uitgevoerde onderzoek, dat het op dit moment alleen mogelijk is om een schatting te geven van het aantal cabotageritten”, en dat een meer onderbouwd beeld nodig is.

Binnenlands vervoer door ondernemingen uit andere landen met vrachtauto's met minder dan 3.500 kg totaalgewicht valt niet onder cabotage. In de grensregio ziet de ILT een toename van soms 3-assige bestelauto's net onder die grens. Voor het toenemende vervoer met lichtere vrachtauto's zijn de huidige cabotage-regels dus niet effectief. Volgens de statistieken verrichten Nederlandse vervoerders aanzienlijk meer cabotage in het buitenland dan andersom.

Conclusie: Concurrentie op arbeidsvoorwaarden is in het binnenlands vervoer veel minder mogelijk door de geldende beperkingen op cabotage. Voor het segment vervoer met lichte voertuigen gelden die beperkingen niet.

Illegale cabotage komt voor, maar het business model inrichten op verrichten van veel cabotage is riskant. Cabotage kan nog wel worden verricht door voertuigen die niet onder de vergunningplicht vallen. Er is dankzij de cabotagebeperking op dit moment nog redelijke bescherming van de binnenlandse markt tegen concurrentie uit lage lonenlanden, maar oneigenlijke concurrentie in het binnenlands vervoer vindt ook hier plaats in de vorm van tewerkstelling van Oost-Europese chauffeurs. Zo bevestigde de Raad van State recent een boete van €160.000 voor een binnenlandvervoerder met 20 Roemenen in dienst.

Ondanks dat door de coronacrisis het tekort aan chauffeurs is afgenomen, verwachten vervoerders dat de inzet van buitenlandse chauffeurs in binnenlands vervoer op de lange termijn zal toenemen als de tekorten op de arbeidsmarkt terugkeren en lang aanhouden (en zolang er nog aanbod is). Het aantrekken van buitenlandse werknemers zal nodig zijn wanneer transportbedrijven willen blijven doorgroeien bij een dergelijk personeelstekort op de Nederlandse arbeidsmarkt. Buitenlandse werknemers die in dienst zijn van Nederlandse ondernemingen vallen onder de (algemeen verbindend verklaarde) cao beroeps-goederenvervoer, maar uit onderzoek van FNV en controles door ILT en ISZW blijkt dat deze verplichting ten aanzien van buitenlandse chauffeurs niet altijd wordt nageleefd. Desondanks helpt de cabotagebeperking om concurrentie op

arbeidsvoorwaarden van buitenlandse bedrijven voor een belangrijk deel weg te houden van de binnenlandse vervoersmarkt.

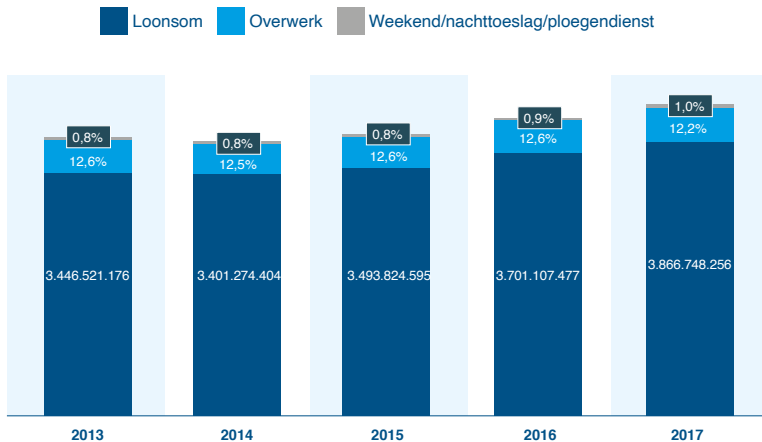
Cabotageregels zorgen voor drempels bij de toegang tot de markt voor buitenlandse vervoerders (waaronder veel goedkopere Oost-Europese vervoerders). Er zijn niet veel drempels voor toetreding van binnenlandse vervoerders tot de markt. Volgens de Wet Wegvervoer Goederen bestaat de toetredingsdrempel uit vier eisen. Wie aan de eisen voldoet mag vijf jaar actief zijn op de markt. Hierna wordt de onderneming opnieuw getoetst. De eisen zijn als volgt:

- Vestigingseis: een ondernemer moet beschikken over een reële vestiging;
- Vakbekwaamheidseis: hij moet beschikken over een vakdiploma;
- Betrouwbaarheidseis: hij moet een verklaring omtrent het gedrag kunnen overleggen;
- Kredietwaardigheidseis: hij moet aantonen dat zijn onderneming kan beschikken over minimaal €9.000 voor de eerste en nog eens €5.000 voor iedere volgende vrachtauto.

Arbeidstijdenwet, rij- en rusttijdenregeling, en wegverkeerswet

Ook andere regelgeving is bedoeld om (de effecten van) oneigenlijke concurrentie in binnenlands vervoer te voorkomen. Bedrijven concurreren op kosten

figuur 24 Vast en variabel loon in de sector in 2013-2017³⁶



Bron: PFV

³⁶ De grafiek toont de uren waarover pensioen wordt opgebouwd. Er is een verschil tussen de opgaaf van uren door de werkgever en de overuren in de pensioenopbouw, omdat in de pensioenregeling van het Pensioenfonds Vervoer pensioen tot een maximum van 122,75% van de loonsom kan zijn. Dat verschil is in 2016 en 2017 circa 18% van de uren in de opbouw, in de jaren daarvoor circa 17%.

door de productiviteit van chauffeurs en auto's te verhogen. De grenzen die daaraan zijn gesteld, zijn opgenomen in de rij- en rusttijdenwet, arbeidstijdenwet en wegenverkeerswet. De eerste twee stellen grenzen aan de inzet van chauffeurs en voorkomen dat oneigenlijke concurrentie ontstaat. In het binnenlands vervoer is de arbeidstijdenwet vaak nog meer beperkend dan de rijtijdenwet, omdat in binnenlands vervoer veel uren gewerkt wordt waarin niet wordt gereden: laden en lossen. Zowel de rij- en rusttijdenwet als de arbeidstijdenwet verhinderen niet dat in de sector gemiddeld lange werkweken normaal zijn. Het aandeel overwerk in de loonsom van het Pensioenfonds is de afgelopen vijf jaar (2013-2017) constant.

Wegenverkeerswet

De wegenverkeerswet stelt beperkingen aan de belading van vrachtauto's. Een vrachtauto die meer lading meeneemt dan toegestaan kost per ton vervoerd gewicht minder dan een vrachtauto die binnen de normen blijft. Het is een dunne lijn tussen maximaal benutten van vrachtruimte en overschrijden van de beladingsnorm. Voor controle op overtreden van de regels van overbelading biedt het onboard weigh-in-motionsysteem (weeglussen) een 100% pakkans. Nederland heeft echter nog geen keuze gemaakt tussen weeglussen (waarvan huidige ervaringen nog niet veel hoop geven op succesvolle inzet) of het weight-in-motionsysteem.

Algemeen verbindend verklaarde cao

Bedrijven die actief zijn in het binnenlands en internationaal vervoer zijn door de algemeen verbindend verklaring van de cao gehouden aan hetzelfde arbeidsvoorwaardenregime.

Conclusie: De traditionele transportmarkt voor binnenlands vervoer is door regelgeving beschermd tegen concurrentie op arbeidsvoorwaarden. Maar vanwege de relatief lage eisen voor toegang tot het beroep van transportondernemer en de markt voor wegvervoer (kredietwaardigheid, betrouwbaarheid, vakbekwaamheid), gaat daar geen capaciteitsbeperkende invloed van uit. Deze overcapaciteit leidt ertoe dat kosten, zelfs in jaren van groei, moeilijk of onvoldoende kunnen worden doorberekend aan de klant.

4.4 BEZORGDIENSTEN

Op de binnenlandse markt groeit het vervoer van kleine zendingen met lichte voertuigen harder dan het traditionele vervoer. Decennialang was de chauffeur

van de vrachtauto het gezicht van de sector, maar er komen steeds meer nieuwe functies in beeld: de bestelautochauffeur, de elektrische bakfietsbestuurder, de fietskoerier en – na de liberalisering van de postmarkt en de wettelijke verplichting om post grotendeels te bezorgen met mensen in loondienst – de bezorger van brievenbuspakketten en post.

Onder de bezorgdiensten worden de volgende categorieën onderscheiden: bezorgers van brievenpost, pakketten en sinds kort fietskoeriers (vooral maaltijden). Voor zover bezorgdiensten (moeten) werken met een WWG-vergunning gelden dezelfde regels voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Er is een vergunning nodig als vervoerd wordt met voertuigen die meer dan 500 kg laadvermogen hebben. Lichte voertuigen als bakfietsen en fietsen vallen daar dus niet onder. Volgens de NIWO negeerden veel ondernemers de vergunningplicht omdat de pakkans voor het niet hebben van een vergunning laag was. Dat bleek ook uit controles van de ILT begin 2018³⁷. Sindsdien heeft de pakkettenmarkt bij NIWO, ILT en ISZW meer aandacht. Rijden zonder vergunning is afgenomen, omdat opdrachtgevers vaker een NIWO vergunning vereisen en omdat vanaf begin 2019 een koppeling tot stand is gebracht met het voertuigregistratiesysteem (VRS) waardoor de NIWO kan zien of het aantal vergunningsbewijzen overeenkomt met het aantal voertuigen. Het aantal pakketvervoerders met een vergunning is behoorlijk gaan stijgen na een overeenkomst tussen PostNL en FNV in 2015, die zelfstandigen verplichtte om onder een NIWO vergunning te rijden. Door de ontwikkelingen bij bezorgdiensten neemt het werk beneden de huidige vergunningsgrens echter toe.

Post

Een specifiek segment in de sector is dat van brievenpost (tot 50 gram). Dat gebeurt binnen de kaders van de Postwet en het Postbesluit³⁸. De Postwet verplicht de verlener van de Universele Postdienst om overal in Nederland vijf dagen per week brieven (tegen enkelstukstarief) op te halen en te bezorgen (rouwkaarten zes dagen per week). Het netwerk dat daarvoor in stand moet worden gehouden, wordt door de afname van fysieke post steeds minder benut. Het netwerk wordt wel uitgedund (zoals minder bezorgers en brievenbussen) maar de daling van kosten kan de daling van het volume niet bijhouden. Het aantal fte daalt al jaren en ieder jaar is er discussie over de noodzakelijke prijsstijging. PostNL is de uitvoerder van de Universele Postdienst. Voor de enkelstuks brievenpost kunnen de tarieven alleen verhoogd worden na toestemming van Autoriteit Consument

37 ILT, 01-02-2018, Ruim een derde gecontroleerde koeriers in de fout

38 De Rechtspraak, 2015, Arbeidscontract pakketbezorgers PostNL

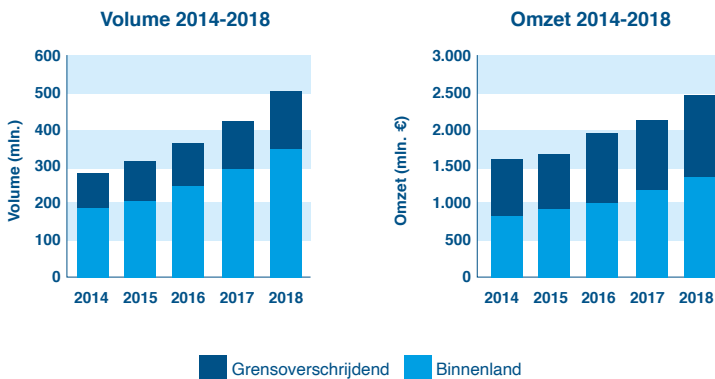
& Markt (ACM). Daarnaast is er het collecteren, sorteren en bezorgen van partij-enpost en brievenbuspakketten.

Pakketten

De markt voor pakketbezorgdiensten verschilt per segment: internationaal, zakelijk (B2B) en particulier (B2C). In de markt voor internationale koeriers spelen drie ondernemingen (UPS, Fedex/TNT en DHL) een hoofdrol. Het aandeel arbeidskosten is laag; de kosten van een netwerk (waaronder eigen vliegtuigen) hoog. Concurrentie is beperkt. Ook in het nationaal B2B vervoer van pakketten zijn deze ondernemingen dominant, maar in de uitvoering van last-minute bezorging van B2B vervoer spelen ook een groot aantal kleinere ondernemingen een rol (de deelmarkt Koeriers- en Expresbedrijven (VKE) kent circa 300 leden met circa 5.000 vergunningen).

De bezorging van pakketten bij de consument (B2C) is relatief duur en maakt volgens onderzoek 60% uit van de totale logistieke kosten³⁹. Ten opzichte van de gemiddeld lage waarde van de inhoud van een pakket wegen bezorgkosten zwaar. Grote webshops trekken klanten met 'gratis' bezorging (of boven een bepaald bedrag) maar de vervoerder kan niet voor niets zijn diensten leveren. De druk op tarieven door webshops is groot. Maar hoewel het volume harder stijgt dan de omzet in de sector (zie figuur 25), realiseert de marktleider een operationeel rendement van 7,5% in 2018. Andere partijen publiceren geen afzonderlijke resultaten voor de Nederlandse pakkettendivisie.

figuur 25 Volume (in mln. ton) en omzet (in mln. €) pakketvervoerders



Bron: Autoriteit Consument en Markt, 2019, Post- en Pakkettenmonitor 2018

³⁹ Roland Berger, 2017, *The Last Mile: Wat gaat er veranderen in het logistieke landschap?*

B2C pakketbezorging is voor het overgrote deel in dienst van e-commerce. Dit segment van retail vertoont al jaren enorme groei cijfers, en kreeg sinds maart 2020 nog een extra impuls vanwege de coronacrisis en de bijkomende lockdown. De meeste fysieke winkels moesten aanvankelijk hun deuren sluiten en konden later alleen onder strenge maatregelen weer open. Hierdoor hebben webshops hun volume sterk zien stijgen, zowel onder bestaande klanten als onder nieuwe klanten. Dit zijn mensen die voor de coronacrisis nog naar de winkel gingen, maar door corona noodgedwongen online moesten shoppen. Dit geldt zowel voor consumptiegoederen als levensmiddelen. De piek van de onlineverkoop lag in mei 2020, maar ook in juni groeide e-commerce nog met 31% ten opzichte van het jaar ervoor. In Duitsland groeiden de totale verkopen in e-commerce met 16,5% op jaarbasis tot meer dan €20 miljard. Tijdens de lockdown groeide de vraag naar alledaagse consumptiegoederen met 51,2% en online boodschappen groeiden met meer dan 90%.

Hoewel het nu nog moeilijk te voorspellen is, lijkt de coronacrisis een blijvende impact te hebben op de consument. De prognose is dat 25% van de consumenten die vanwege de lockdown voor het eerst een online bestelling deden, dit zullen blijven doen. Zo deed marktonderzoeker Nielsen een onderzoek onder consumenten in 30 Europese landen. 26% van de Nederlandse respondenten gaf aan te verwachten vaker online boodschappen te doen. De marktonderzoeker stelt dat e-commerce supermarkten in 2020 voor het eerst meer dan 5% van de markt voor levensmiddelen in handen zullen hebben.

Het effect van de coronacrisis op de consument zal een versnellend effect hebben op de trend die momenteel al gaande is: een verschuiving van fysieke retail naar e-commerce.

Dit heeft ook zijn weerslag op transport: de volumes en omzetten in de bezorgsector groeien aanzienlijk sneller dan die in vrachtautotransport. Zo noteerden enkele grote bedrijven een serieuze stijging van het bedrijfsresultaat in het tweede kwartaal van 2020 ten opzichte van het tweede kwartaal van 2019.

In de markt voor pakketten spelen vooral dochters van nationale postondernemingen een rol. PostNL, DHL (van DP) en in mindere mate GLS (Royal Mail) en DPD (La Poste) hebben een landelijk dekkend bezorgnetwerk opgebouwd.

Terwijl in het vervoer met vrachtauto's van meer dan 3500 kg het werk grotendeels wordt verricht door mensen in vaste dienst of 'echte zelfstandigen', is het aandeel flex-constructies in het vervoer met lichtere voertuigen groot. In de pakketbezorgingssector wordt voor een belangrijk deel gebruik gemaakt van flex-arbeid in sorteercentra en uitbesteding van de fysieke bezorging.

De bezorging wordt grotendeels uitbesteed aan (kleine) ondernemers en zelfstandigen. Zelfstandigen kunnen aanzienlijk goedkoper zijn dan werknemers omdat ze alleen betaald worden als er werk is, zich vaak niet verzekeren tegen arbeidsongeschiktheid, afzien van pensioenopbouw en gebruik kunnen maken van fiscale voordelen, waaronder de zelfstandigenaftrek⁴⁰. Werknemers in loondienst ondervinden ongelijke concurrentie van zelfstandigen, maar dit probleem speelt veel breder dan in de sector pakketten. Niet alleen zijn op zelfstandigen de gebruikelijke regelingen die gelden voor werknemers niet van toepassing (arbeidstijden, verzekering tegen ziekte, opbouw van pensioen), het ondermijnt ook het draagvlak voor sociale en sectorale voorzieningen.

Ondanks het prijsverschil neemt het aantal zelfstandigen bij PostNL af. Na afspraken tussen FNV en PostNL kregen zelfstandigen in pakketbezorging eind 2015 de optie om aangenomen te worden in loondienst. Hoewel slechts een klein deel daarop inging (10-15%) neemt het aandeel af, omdat groei bij voorkeur wordt ingevuld met mensen in loondienst. Naar schatting wordt nog zo'n 60% van de bezorgingen gereden door kleine ondernemers (waarvan een kleine minderheid zelfstandigen die sindsdien een NIWO-vergunning moeten kunnen overleggen).

Uitbesteed wordt nu vooral aan zelfstandigen met personeel, die voor het personeel de cao moeten naleven. Van ondernemers met personeel wordt een pay-checked keurmerk of een accountantsverklaring verlangd, waarmee zij kunnen aantonen dat zij hun personeel conform de BGV-cao betalen.

Ook andere pakketbezorgers maken in hun bedrijfsvoering veelvuldig gebruik van uitbesteding aan zelfstandigen of kleine ondernemers. Bij DHL werd tot de nieuwe cao die per 1 januari 2018 is ingegaan, nog gewerkt met veel eigen medewerkers die werkten op basis van stukloon. Na de omzetting van de stukloon-cao naar een uurloon-cao koos ook DHL voor meer uitbesteding.

40 In 2016 betaalde 40% van de zelfstandigen in Nederland geen inkomstenbelasting. (FD 31 januari 2019) Tussen 2014 en 2016 nam het aantal zelfstandigen toe met 5% en het aantal zelfstandigen dat geen belasting betaalde met 12%. Werknemers gaan al vanaf €6.000 inkomen per jaar belasting betalen (en bijdragen aan voorzieningen als AOW, ANW en WLZ).

In de bezorging van pakketten wordt de cao voor beroepsgoederenvervoer over de weg dus weinig toegepast. De grote bezorgdiensten werken met een eigen cao die is gedispenseerd en de onderaannemers zijn óf zelfstandigen, óf zelfstandigen die weer uitbesteden aan andere zelfstandigen (ZMZ), óf kleine ondernemingen (vaak een zelfstandige met meewerkende partner en enkele medewerkers in loondienst (“zelfstandige met personeel”). Dat betekent niet alleen dat de gebruikelijke regelingen die gelden voor werknemers voor zelfstandigen ontbreken (arbeidstijden, verzekering tegen ziekte, opbouw van pensioen), het ondermijnt ook het draagvlak voor sociale en sectorale voorzieningen.

Volgens FNV leven subcontractors die wel werken met werknemers (waaronder de “zelfstandigen met personeel”) vaak op hun beurt voor hun werknemers de cao niet na.⁴¹ Of er wordt gebruik gemaakt van tijdelijke contracten (met min-treden) om te voorkomen dat werknemers duurder worden omdat ze stappen maken in hun loonschaal. Bij 105 gecontroleerde bedrijven bleek in alle gevallen de cao niet goed te worden nageleefd. Bij 61 bedrijven is nu circa €0,73 mln. nabetaald, bij 44 bedrijven loopt de nalevingsprocedure nog.

De bezorging van pakketten is nu nog vrijwel uitsluitend beroepsgoederenvervoer. In het vrachtvervoer daalt het aandeel van het eigen vervoer nog altijd ten opzichte van beroepsgoederenvervoer, maar in de bezorging van pakketten lijkt eigen vervoer terrein te winnen:

- Coolblue koos voor eigen vervoer en groeide in 2017 van 87 naar 150 delivery trucks;
- Amazon is in Duitsland zelf gaan bezorgen en kocht in de VS 20.000 bestelauto's die worden geleased aan freelance chauffeurs;
- Picnic bezorgt supermarktartikelen aan huis. Tot zover betreft het eigen vervoer, maar als Picnic ook retourneren mee terug neemt van webwinkels (samen met Sandd), wordt Picnic ook beroepsgoederenvervoerder. Zolang met die activiteit niet meer dan 20% van de omzet wordt verdiend, blijft de hoofdactiviteit van Picnic buiten het domein van beroepsgoederenvervoer. De verwachting is dat veel webshops het voorbeeld van Picnic volgen, waardoor een mengvorm van eigen vervoer en beroepsgoederenvervoer ontstaat.

41 NOS, 11-07-2017, Pakketbezorgers hebben nog recht op honderdduizenden euro's, zegt FNV

Fietskoeriers

Naast de activiteiten van pakketbezorgdiensten, ontstaan ook gespecialiseerde bezorgdiensten die aan huis leveren: bijv. maaltijdkoeriers. In Nederland was Takeaway (Fietskoeriers.nl) de eerste die de mogelijkheid aanbood van thuisbezorging, aanvankelijk uitgevoerd door fietskoeriers in dienst van de restaurants die de maaltijd bereidden ('eigen vervoer'). Later werd ook bezorgd met fietskoeriers in eigen dienst en verschenen concurrenten (Foodora, Deliveroo, UberEats) die met eigen fietskoeriers werkten. Dat zijn vaak geen werknemers. Binnen B2C-bezorging is de arbeidsrelatie vaak niet een arbeidscontract, maar wordt geregeld gewerkt met zelfstandigen. Een grote maaltijdbezorger besloot bijvoorbeeld eind 2017 om alle arbeidscontracten te beëindigen en alleen nog maar te werken met zelfstandige koeriers die per bezorging betaald krijgen. De zelfstandige verdient bij bezorging van het gebruikelijke aantal maaltijden bruto minder dan het minimumloon.

De koerier houdt dan dankzij de fiscale voordelen netto meer over dan een werknemer, onder andere door af te zien van pensioenopbouw en verzekering tegen arbeidsongeschiktheid. Op de vraag of er nog sprake kan zijn van zelfstandigheid in dergelijke laagbetaalde functies in pakket- en maaltijdbezorging wordt teruggekomen in hoofdstuk 5.

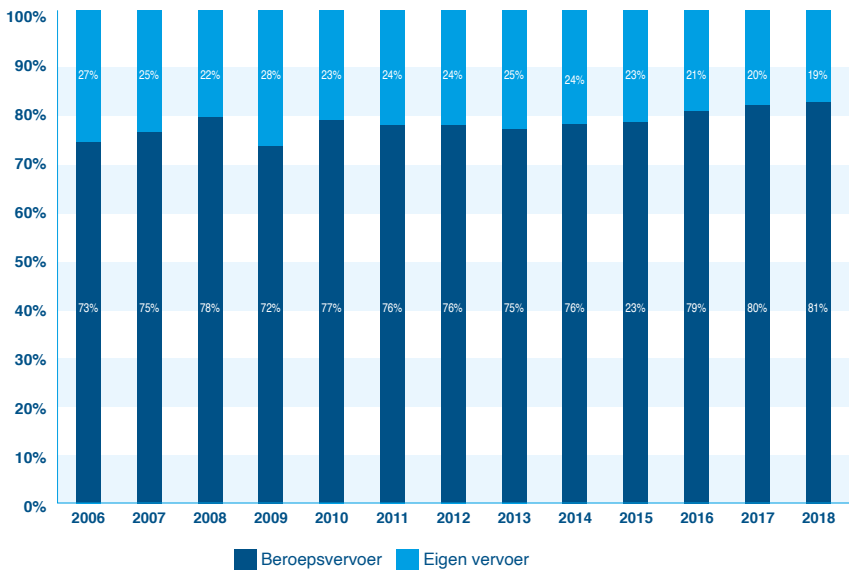
Conclusie: Bij bezorgdiensten is sprake van een ongelijk speelveld door inzet van zelfstandigen en het niet naleven van de cao. De groei in werkgelegenheid zit voornamelijk bij zelfstandigen. Alleen waar de politiek grenzen stelt, ontstaat nog werkgelegenheid voor mensen in loondienst (Sandd).

4.5 DE ROL VAN OPDRACHTGEVERS

Verladers

Grotere ondernemingen krijgen hun vervoeropdrachten van het verladende bedrijfsleven. Evofenedex is de belangenbehartiger van 30.000 bedrijven in alle branches die goederen vervoeren. Het vervoer doen zij met eigen voertuigen of besteden ze uit aan transportondernemingen. Het aandeel eigen vervoer is sinds 2006 verder gedaald. Van het totaal vervoerde tonnage is in 2018 nog maar 19% eigen vervoer. De Evofenedex-leden, die werk bieden aan 1,3 miljoen mensen, genereren samen 70% van alle lading van, naar en binnen Nederland⁴².

figuur 26 Ontwikkeling aandeel beroeps- en eigenvervoer door Nederlandse wegvervoerders



Bron: CBS

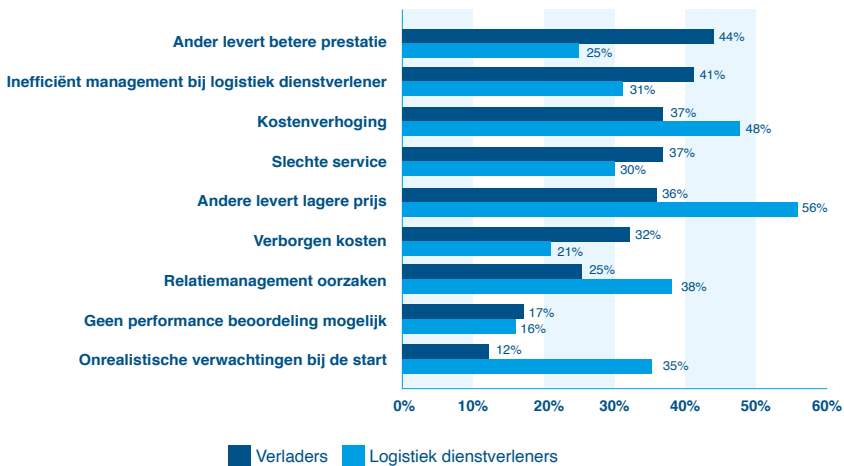
In de verhouding tussen verladers en vervoerders zijn vervoerders de afhankelijke partij. Verladers concurreren met elkaar om de voorkeur van de klant door maximaal in te spelen op klantenwensen: tegen concurrerende prijzen leveren van producten op maat met een korte levertijd en levering wanneer het de klant uitkomt (asap of just-intime). Naarmate de verlader meer tegemoet moet komen

⁴² Evofenedex, *Partnership 'een inspirerende samenwerking met u en uw organisatie'*.

aan klantenwensen, worden de kaders voor de leveringsketen (de supply chain) strakker, zowel wat betreft dienstverlening als wat betreft kosten.

Grote verladers laten logistieke dienstverleners vaker inschrijven op tenders. Logistieke dienstverleners krijgen hun opdrachten in 30% van de gevallen rechtstreeks, maar in meer dan de helft van de gevallen in concurrentie met anderen. Het restant komt van platforms of door actieve benadering van opdrachtgevers. In een enquêteonderzoek⁴³ sprak het overgrote deel van de vervoerders (74%) de verwachting uit dat opdrachten steeds meer via tenders gegund zouden worden. Zowel vervoerders (60%) als verladers (74%) zien tegelijkertijd dat de bestaande relatie wordt voortgezet. In het gunnen van de opdracht speelt prijs een dominante rol. Verladers kijken anders dan de logistieke dienstverleners aan tegen de reden waarom een contract naar een andere logistieke dienstverlener gaat.

figuur 27 Redenen waarom verladers contract niet verlengen



Bron: Eye for Transport

Verladers zeggen dat vooral een niet concurrerende prestatie, ontevredenheid over management van de dienstverlener en daarna pas kosten en service, een reden is om te switchen. Maar logistieke dienstverleners denken dat dat vooral komt omdat een ander goedkoper is.

Grote verladers maken hun eigen transportplanning. Het transport wordt uitbesteed aan capaciteitsaanbieders. De grote verladers werken met meer vervoer-

ders. Het stelt ze in staat de prestaties te monitoren. Ze werken regelmatig met een open kostprijscalculatie gebaseerd op prestaties uit de benchmark met een geringe opslag voor overhead. Die bedrijven lopen minder risico, maar reageren met vertraging op kostprijsverhogende gebeurtenissen. De dieselprijs gaat soms omhoog (tijdelijk nadeel) maar ook omlaag (tijdelijk voordeel) maar loonkosten gaan alleen omhoog (tijdelijk nadeel).

Conclusie: Verladers zijn in de relatie met logistieke dienstverleners dominant en zoeken naar een transporteur die aan de vraag van de verlader tegen de laagste prijs tegemoet kan komen. Daarbij wordt door de verlader meer gewicht aan de prestatie van de logistiek dienstverlener gehecht dan door henzelf wordt ingeschat.

Uitdagingen bij aanbestedingen

Er zijn voorbeelden van verladers die de grenzen van mogelijkheden opzoeken en overschrijden om de logistieke dienstverlener te laten inschrijven tegen onmogelijk lage prijzen. Bijvoorbeeld wanneer een bedrijf in de tender opneemt dat ingeschreven moet worden voor vervoer van 50 ton per vrachtauto met een marge van 5%, dus maximaal 52,5 ton waar 50 ton wettelijk is toegestaan. Om dit type problemen tegen te gaan werd de CSR-standaard (Corporate Social Responsibility⁴⁴) opgezet. Maar ook bij vervoerders die kennis geven de CSR hoog in het vaandel te hebben, is er niet altijd garantie voor eerlijke concurrentie. Het probleem begint bij de tariefdruk, en wordt verergerd omdat er nu zoveel partijen betrokken zijn in supply chains. Daardoor bestaat de mogelijkheid dat opdrachten steeds weer naar de volgende partij gaan, omwille van het doorschuiven van het ondernemersrisico. Hierdoor gaat transparantie verloren en gaat het ook ten koste van bedrijven die wel volgens de regels werken.

Conclusie: Verladers nemen geregeld onvoldoende maatschappelijke verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het transport van hun producten.

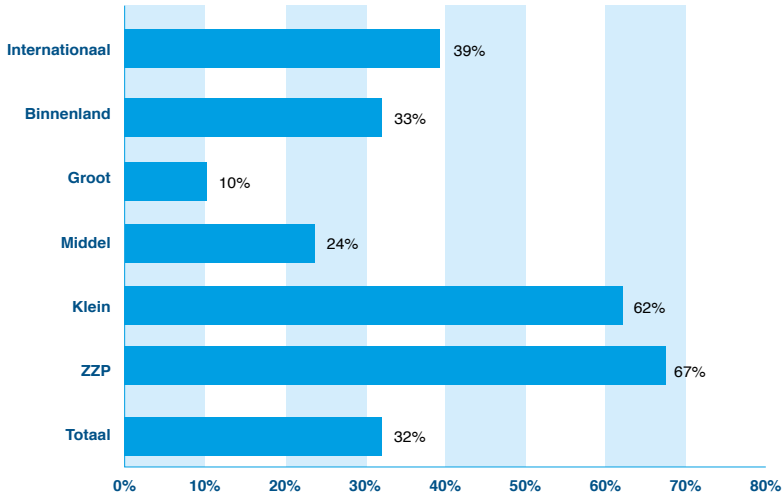
Logistieke dienstverleners

Door de sector loopt een onderscheid tussen vervoerders die rechtstreeks contracten sluiten met verladers, en vervoerders die rijden in onderaanneming van andere vervoerders of logistieke dienstverleners. De meeste bedrijven in

44 In 2010 publiceerde de International Organization for Standardization (ISO) een set van vrijwillige standaarden, bedoeld om bedrijven te helpen om sociale verantwoordelijkheid te nemen. ISO 26000 geeft richtlijnen en geen vereisten, omdat de aard van CSR meer kwalitatief is dan kwantitatief. Er is geen certificering.

de sector zijn kleine bedrijven. Hun gemiddelde rendement is laag. Zij krijgen hun vervoeropdrachten vaak van logistieke dienstverleners in plaats van rechtstreeks van verladers. Figuur 28 geeft het aandeel omzet uit onderaanneming naar bedrijfsgrootte in 2014.

figuur 28 Aandeel omzet uit onderaanneming in totale omzet per categorie bedrijven in het beroepsgoederenvervoer over de weg



Bron: TLN

Door hun omvang zijn kleine bedrijven vaak niet in staat meer te bieden dan rijden van A naar B. Voor dergelijke ondernemingen is de strategie van “op-schuiven in de keten” geen optie. Zij kunnen alleen op prijs concurreren. Uit de ontwikkeling van het nettooverschot blijkt dat de kleine ondernemers tegen lage tarieven blijven rijden, ook als zij daardoor niet meer een normale ondernemersbeloning ontvangen. Een sanering van de sector vindt nauwelijks plaats door de ‘rek’ in ondernemersbeloning.

Lage toetredingsdrempels zorgen voor veel aanbod aan (kleine) vervoerders. Voor toetreding is slechts vereist dat de ondernemer voldoet aan de vakbekwaamheids- en betrouwbaarheidseisen. Verder is een minimaal eigen vermogen vereist. Voor internationaal vervoer is het aanbod vrijwel onbeperkt en is er sprake van permanente overcapaciteit (zolang er voldoende chauffeurs zijn, maar ook die kunnen van buiten de Europese Unie worden aangetrokken). In

het binnenlands vervoer zijn er meer beperkingen om capaciteit uit te breiden: er zijn cabotagebeperkingen (waardoor buitenlandse ondernemers slechts beperkt aanvullend op internationaal vervoer actief kunnen zijn). Voor veel vervoer is ook beheersing van de taal een vereiste (zodat de inzet van buitenlandse chauffeurs niet altijd mogelijk is). In het binnenlands vervoer is beschikbaarheid van personeel dus sneller een bottleneck dan in het internationaal vervoer.

Toch slagen ook in het binnenlands vervoer kleine ondernemingen onvoldoende in het doorberekenen van kostenverhogingen in tarieven. Die kostenverhogingen zijn in het binnenlands vervoer nauwelijks te beïnvloeden: de prijs van een vrachtauto of van de diesel geldt min of meer als een gegeven. Kosten van materieel en brandstof maken voor kleine ondernemingen circa 44% uit van de kosten van de onderneming. Voor grote ondernemingen is dat veel minder, onder meer vanwege de uitbesteding van (een deel van) het transport (bij ondernemingen met meer dan 50 vrachtauto's is het aandeel van materieel en brandstof 34%). Het grootste deel van de kosten van de ondernemingen bestaat uit arbeidskosten. Door de algemeen verbindend verklaring van de cao zijn de kosten van arbeid voor een belangrijk deel ook vast, zolang de cao wordt nageleefd.

Maar als tarieven zelfs in een hoogconjunctuur de kostenstijgingen niet kunnen bijhouden, staan de arbeidsvoorwaarden en/of de ondernemersbeloning onder druk. Die tarieven van kleine ondernemingen komen bij onderaanneming tot stand in onderhandelingen met grote vervoerders of logistieke dienstverleners. De wet Ketenaansprakelijkheid maakt verladers medeverantwoordelijk voor het niet naleven van de cao en heeft in andere sectoren bewezen preventieve werking te hebben. In het wegvervoer is nog onvoldoende ervaring opgedaan met de uitwerking van ketenaansprakelijkheid. Vandaar dat TLN en Evofenedex het PayChecked-keurmerk hebben ontwikkeld. Wanneer een verlader of vervoerder werkt met uitbesteding aan onderaannemers, wordt eens per twee jaar de loonadministratie gecheckt door een inspectiebureau.

Conclusie: De uitdaging van onvoldoende rendement is het grootst bij traditionele transportbedrijven die doorgaans rijden in opdracht van collegavervoerders.

Schaalvergroting en internationalisatie

In de logistieke dienstverlening wordt samenwerking met klanten (verticale integratie in de keten, upstream en downstream) gezocht om de afhankelijkheid van de verlader te verminderen en een win-win situatie te creëren door de logistieke keten te optimaliseren. De logistiek dienstverlener wordt dan meer de regisseur van de logistiek.

Hij is niet alleen verantwoordelijk voor de logistiek (opslag en transport), maar bepaalt ook het logistiek concept.

figuur 29 Top 10 logistieke dienstverleners actief in Nederland in 2005 en 2020 (op basis van aantal werknemers)

NR	Top 10 in 2005	Plaats in 2020	NR	Top 10 in 2020	Plaats in 2005
1	Exel	1	1	DHL	Exel (1), DHL Solutions (5)
2	Vos Logistics	7	2	Kuehne + Nagel	Kuehne + Nagel (10)
3	Frans Maas Groep	5	3	XPO Logistics	TDG (16), Christ.S. (25), ND Log. (35)
4	TNT Logistics	4	4	Ceva Logistics	TNT Logistics (4)
5	DHL Solutions	1	5	DSV	Frans Maas Groep (3), ABX Logistics (45)
6	TMI Logistics	6	6	Rhenus Logistics	TMI Logistics (6)
7	UPS SCS		7	Vos Logistics	Vos Logistics (2)
8	Wim Bosman Groep	8	8	Mainfreight	Wim Bosman Groep (8)
9	Geodis Vitesse	67	9	Schenker Logistics	Schenker (13), Bax Global Networks (40)
10	Kuehne + Nagel	3	10	Bleckmann	TNT Fashion Group

Bron: Panteia, 2015, Logistiek dienstverleners; de houdbaarheid van het business model, update 2020

De schaalvergroting en internationalisering van het bedrijfsleven vraagt ook om schaalvergroting en internationalisering van de logistieke dienstverlening. Veel Nederlandse logistieke dienstverleners zijn in de afgelopen jaren onderdeel geworden van internationale ondernemingen. Wie een top 10 van 2019 vergelijkt met die van 2005, ziet dat er nauwelijks zelfstandige Nederlandse logistieke dienstverleners zijn overgebleven. Deze ondernemingen verdienen aan het organiseren van logistieke oplossingen en niet aan de uitvoering van transport. Vaak is voor werknemers de cao BGV niet van toepassing.

In tegenstelling tot logistieke dienstverleners is de internationale interesse voor Nederlandse transportbedrijven laag. In het binnenlands vervoer maken Nederlandse bedrijven nog de dienst uit. Het is nog ongebruikelijk dat buitenlandse concerns zeggenschap hebben in Nederlandse transportbedrijven. Alleen bij specialistisch vervoer komt het voor. Grote Nederlandse transportbedrijven investeren op hun beurt wel in het buitenland. Ze investeren in Oost-Europa, al dan niet in het kielzog van opdrachtgevers die productieactiviteiten naar Oost-Europa verplaatsen. Als gevolg van die verplaatsing groeien ook de markten in

Oost-Europa en verschuift het economisch zwaartepunt. De groei van Polen als transportland heeft daar ook mee te maken. Zo zijn Nederlandse ondernemingen met €9 miljard (22% van het totale geïnvesteerde vermogen) de grootste investeerder in Polen, gevolgd door Duitsland en Frankrijk. Daarna volgen landen als Cyprus en Luxemburg, waarbij het dus niet is uitgesloten dat het belang van Nederlandse ondernemingen (indirect, via Cyprus en Luxemburg) nog hoger is. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft een belang in bijna 2.300 ondernemingen. Circa 500 ondernemingen zijn rechtsreeks dochters. Die hebben een omzet van €19 miljard en bieden werk aan 125.000 mensen.

Internationale concerns zijn van oudsher wel actief in het internationale koeriersvervoer en als spin off van die activiteiten in het binnenlands pakjesvervoer van B2C (ecommerce): DHL, Fedex/TNT en UPS. De platforms die zich bezighouden met de bezorging aan huis zijn ook sterk internationaal georiënteerd. De postmarkt daarentegen is door de regulering van de postmarkten in vrijwel alle landen een 'nationale markt' gebleven.

Conclusie: De regie over ketens komt steeds meer terecht bij internationale bedrijven. Binnenlands transport daarentegen blijft overwegend een 'nationale markt'. Op de markt voor bezorgdiensten mengen internationale bedrijven zich in de strijd met de nationale partijen.

5. Regelgeving en handhaving

In de voorgaande hoofdstukken is regelmatig aandacht besteed aan regelgeving met betrekking tot transport, gericht op het tot stand brengen van een veilige sector, waarin gezonde concurrentie plaatsvindt. Naast algemene regelgeving is specifieke regelgeving van toepassing die deels bestaat uit Europese regelgeving en deels uit nationale (invulling van) regelgeving.

Met betrekking tot de uitdagingen in de sector zijn drie aandachtsvelden te onderscheiden:

- Toegang tot het beroep: een drempel om transportondernemer te worden. De relevante regelgeving hier is de EU Verordening 1071/2009, WWG, wet Bibob (Bevordering Integriteit Besluitvorming Openbaar Bestuur);
- Toegang tot de markt: beperkingen aan de vrije markt om sociale dumping te voorkomen. De relevante regelgeving hier is de EU Verordening 1072/2009;
- Eerlijke concurrentie:
 - Naleving cao;
 - Naleving rij- en rusttijden;
 - Naleving verkeerswetgeving: beladingsgraad, vervoer gevaarlijke stoffen;
 - Naleving sociale wetgeving: Wet Werk en Zekerheid, WAS, Wet DBA.

Regelgeving is alleen zinvol als overtreding daarvan adequaat bestraft wordt en de gestelde regels duidelijk en effectief zijn voor het daarmee te bereiken doel. Bij veelvuldige overtredingen is het dan ook van belang dat er onderzocht wordt welke oorzaken hieraan ten grondslag liggen en wat er voor nodig is de naleving te verbeteren. Een adequaat sanctiebeleid, waarbij de aard en hoogte van de sancties in verhouding staan tot de ernst van de overtreding en notoire overtreders die niet willen verbeteren hard worden aangepakt, is daarbij onmisbaar. Er is een aantal partijen betrokken bij het toezicht op naleving, die al dan niet samen moeten zorgen voor het bereik van de doelstellingen die met de regelgeving zijn beoogd. Met betrekking tot bovenstaande regelgeving zijn dat:

- Vergunningen: NIWO, ILT;
- Vervoerswetgeving en rij- en rusttijden: ILT (cabotage), vakbonden;
- Sociale wetgeving : ISZW;
- Eerlijke concurrentie/schijnconstructies als specifiek thema in het wegvervoer: ILT , ISZW, politie-justitie en OM;
- Naleving CAO: Cao-partijen en ISZW/ILT.

5.1 TOEGANG TOT HET BEROEP

De NIWO speelt een rol bij de toegang tot het beroep. De Eurovergunning is de benodigde ondernemersvergunning voor het verrichten van beroepsgoederenvervoer over de weg met voertuigen vanaf 500 kg laadvermogen en de NIWO ziet erop toe dat aan de eisen voor deze vergunning wordt voldaan. Een vergunning wordt verstrekt voor vijf jaar. Iedere vijf jaar wordt vastgesteld of nog aan de eisen wordt voldaan.

De eisen waaraan moet worden voldaan zijn:

- De ondernemer moet beschikken over een reële vestiging: op het adres van de onderneming moet een bedrijf gevestigd zijn van waaruit transportactiviteiten worden aangestuurd;
- De ondernemer moet vakbekwaam zijn: degene binnen de onderneming die daadwerkelijk leiding geeft aan de vervoeractiviteiten moet beschikken over de vereiste vakbekwaamheidsdiploma's;
- De ondernemer moet kredietwaardig zijn: per vrachtauto moet de onderneming beschikken over een vermogen van €9.000 voor de eerste en €5.000 voor elke volgende vrachtauto;
- De ondernemer moet betrouwbaar zijn: hij moet een verklaring omtrent het gedrag kunnen overleggen. Een vergunning kan ook geweigerd worden als de aanvrager op basis van dubieuze contacten krachtens de wet BiBob niet in aanmerking komt.

Eurovergunningen in 2018 en 2019

Uit het jaarverslag van de NIWO blijkt dat van de aanvragen het overgrote deel wordt gehonoreerd. In 2019 ontving de NIWO 1.860 nieuwe aanvragen voor een Eurovergunning en 1.332 aanvragen voor een verlenging van de Eurovergunning. Er vielen in dat jaar 968 vergunninghouders weg en er kwamen per saldo 512 nieuwe vergunninghouders bij⁴⁵. Situaties waarin de NIWO een vergunning weigert, zijn uitzonderingen (7 in 2019): in de meeste gevallen worden vergunningen ingetrokken op verzoek van de ondernemer zelf (>50%) of omdat een vergunning wordt omgezet naar een nieuwe vergunning. In 10% van de gevallen werd in 2019 een vergunning ingetrokken in verband met een faillissement. In 12% van de intrekkingen is de vergunning ingetrokken, omdat niet werd voldaan aan de eisen: gebrek aan vermogen is een reden voor intrekking van een vergunning door de NIWO (2 keer in 2019), maar dat gebeurt niet zomaar. Bedrijven die niet aan de vermogensseis voldoen worden gezien als risicobedrijf. Van

⁴⁵ NIWO, 2018, Jaarverslag 2017

de ruim 1.400 risicobedrijven zijn er in 2019 slechts 47 aangeschreven met een voornemen van intrekking van vergunning. Van 45 bedrijven is die vergunning ook daadwerkelijk ingetrokken.

De NIWO heeft sinds 2015 ook een meldpunt misstanden transportsector. Een melding kan leiden tot inschakeling van de ILT, onderzoek ter plekke en intrekking van de Eurovergunning als niet aan de eisen wordt voldaan. In 2019 werden 177 meldingen gedaan. Intrekkingen hebben voor zover bekend niet plaatsgevonden. In 2019 liepen nog 11 kwesties waarbij advies gevraagd is aan het landelijk bureau BIBOB. “De NIWO constateert dat het aantal tips dat wordt ontvangen desalniettemin achterblijft bij het aantal dat men op grond van perspublicaties over bijvoorbeeld ondermijning, mestfraude en drugstransporten mag verwachten”⁴⁶.

Analyse

De drempels die door de vergunningverlening worden opgeworpen zijn dus laag. Ze werken nauwelijks belemmerend voor de toegang tot de markt. Desondanks ziet de NIWO dat met name in het groeisegment B2C (e-commerce) ondernemers hun auto's laten 'terugkeuren' naar een laadvermogen beneden de 500 kg om aan de vergunningeisen en -kosten te ontkomen. Een vergunning is nodig als vervoerd wordt met een auto met meer dan 500 kg laadvermogen. Wie zijn auto terug laat keuren naar minder dan 500 kg laadvermogen hoeft niet aan de eisen te voldoen, maar loopt wel risico wanneer meer dan 500 kg meegenomen wordt (boete voor overbelading). De NIWO constateert dat beide voorkomen: rijden zonder vergunning omdat de pakkans laag is, en ten onrechte terugkeuren om aan de eisen te ontkomen.

Nederland is met de grens van 500 kg strenger dan de EU. In de meeste EU-lidstaten is de grens voor vergunningen gelijk aan de Europese grens van 3.500 kg totaalgewicht.

In mei 2017 presenteerde de Europese Commissie de eerste versie van het Mobility Package, waarin ook gepleit wordt voor verlaging van de vergunninggrens naar voertuigen beneden de 3.500 kg totaalgewicht. Voor vervoer met lichtere voertuigen wil de EC dan alleen eisen stellen aan reële vestiging en kredietwaardigheid. Het Mobility package is uiteindelijk in aangepaste vorm in juli 2020 aangenomen door het Europees parlement. De vergunningsgrens komt in de Europese Unie uit op 2.500 kg totaalgewicht, maar nationale staten mogen de grens nog steeds lager leggen. In Nederland pleit ook de NIWO, in navolging

⁴⁶ NIWO, 2018, Jaarverslag 2017

van sociale partners, voor verlaging van de vergunninggrens naar 0 kg om onduidelijkheid en vluchtgedrag te voorkomen.

De eis van reële vestiging is een belangrijk onderdeel van de vergunningeisen, ook al speelt dat in Nederland geen belangrijke rol. Het maakt veel verschil of een onderneming daadwerkelijk gevestigd is in Oost-Europa of dat er sprake is van schijnconstructie om te kunnen werken met chauffeurs uit lage-lonen-landen. Nederland is gezien de relatief hoge loonkosten niet de meest voor de hand liggende vestigingsplaats voor schijnconstructies van internationaal opererende bedrijven. Voor de NIWO is de eis van reële vestiging op dit moment minder van belang. In de jaren '90 zorgden fiscale voordelen in Nederland voor een grote toename van brievenbusfirma's van Britse transportbedrijven, maar op dit moment is het vestigen van een brievenbusfirma in Nederland, om te beschikken over Nederlandse transportvergunningen, minder aan de orde. De eis van reële vestiging is wel van groot belang voor de concurrentie uit Oost-Europese landen. Die eis is in het Mobility Package aangescherpt met eisen op het gebied van aanwezigheid van administratie, bereikbaarheid voor vrachtauto's (sommige brievenbusfirma's zijn gevestigd op locaties waar geen vrachtauto's zijn toegestaan) en een 'goede balans' tussen omvang vervoersactiviteiten, aantal vrachtauto's en chauffeurs. Van groot belang is ook dat eens per acht weken de terugkeer van de auto naar het 'thuisland' verplicht is gesteld (al wordt door de EC nog onderzocht of deze bepaling in strijd is met de "Green Deal").

Lange tijd hebben West-Europese transportbedrijven, waaronder veel Nederlandse transportbedrijven, gebruik gemaakt van brievenbusfirma's in Oost-Europese landen. De NIWO heeft geen zicht op het percentage Nederlandse transportbedrijven met Oost-Europese dochters (al dan niet brievenbusfirma's). Daarvoor bestaat onvoldoende informatie-uitwisseling tussen de NIWO en vergelijkbare vergunningverlenende organisaties in andere EU-landen. Wel bestaat het Electronic Register of Roadtransport Undertakings (ERRU). Maar hierin staan enkel gegevens over zeer ernstige overtredingen die zijn begaan door vervoerders in andere dan de eigen lidstaten. Dit kan organisaties als NIWO en ILT een indicatie geven, maar dit register is niet uitputtend. Daarnaast is in een aantal andere lidstaten ERRU nog niet operationeel, wat het gebruik ervan op grotere schaal verhindert. In 2016 is de lijst van overtredingen die kunnen leiden tot verlies van betrouwbaarheid uitgebreid, maar de NIWO verwacht pas in 2020 implementatie van de Verordening. In de jurisprudentie is door een reeks van procedures duidelijkheid ontstaan over de eisen die aan een reële vestiging mogen worden gesteld: de nieuwe voorschriften in het Mobility package zijn conform die jurisprudentie.

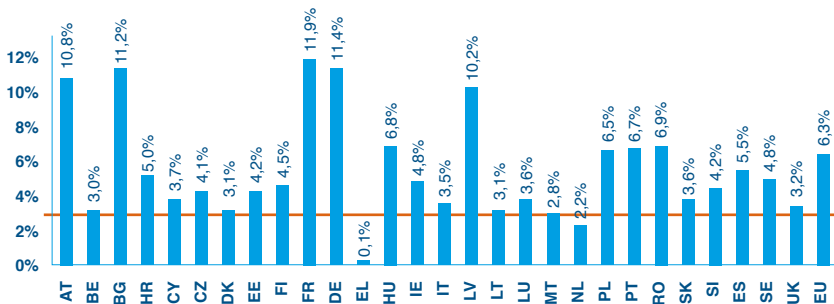
De NIWO beschikt niet over alle informatie waaruit inzicht kan worden verkregen over schijnconstructies en naleving. Zo heeft de NIWO wel inzicht in aantal bedrijven en auto's maar niet in aantal chauffeurs, omdat de uitgifte van bestuurderskaarten is gegund aan KIWA. Of het aantal chauffeurs redelijkerwijs overeenkomt met het aantal vrachtauto's van een Nederlandse onderneming is alleen door bundeling van data van beide instanties te reconstrueren. Deze uitwisseling komt nog niet tot stand, maar daar wordt door de ILT wel aan gewerkt.

5.2 TOEGANG TOT DE MARKT EN EERLIJKE CONCURRENTIE

5.2.1 ILT

De regelgeving voor (werken in) transport die door ILT moet worden gehandhaafd (cabotage, (registratie van) rij- en rusttijden) is voor een belangrijk deel Europese regelgeving. In Europa zijn Richtlijn 2002/15/EG en Verordening 561/2006/EG van toepassing voor de naleving van de rij-, rust-, en arbeidstijden en het toezicht daarop. Rij- en rusttijden zijn in de Nederlandse wet opgenomen in het Arbeidstijdenbesluit Vervoer. Voor de tachograaf geldt Verordening 165/2014/EU en Europese eisen aan handhaving worden gesteld in de Richtlijn 2006/22/EG (later geamendeerd in Richtlijn 2009/4/EG en Richtlijn 2009/5/EG). Deze stelt als minimumeis voor toezicht dat de controle betrekking moet hebben op minimaal 3% van de gewerkte dagen van chauffeurs. Minimaal 30% daarvan moet worden gecontroleerd langs de weg, minimaal 50% daarvan bij ondernemingen.

figuur 30 Percentage van gewerkte dagen dat is gecontroleerd door de naleveringsinstantie



Bron: EC, COM(2018) 698

Fysiek toezicht

De regeling voor rij- en rusttijden én de tachograaf is complex. Dat maakt naleving moeilijk. De druk op tarieven maakt bovendien dat de grenzen van de rij- en rusttijdenregeling worden opgezocht en soms zelfs overschreden. Controle op rij- en rusttijden is een zaak van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT controleert vanuit zijn verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid en het wegennet vooral op rij- en rusttijden en overbelading, zowel langs de weg als via bedrijfscontroles. Met de controle op rij- en rusttijden controleert de ILT indirect ook de naleving van de cao. De pakkans is in de ogen van ILT klein. De ILT werkt op veel terreinen en moet daarom keuzes maken. Keuzes worden gemaakt op basis van een ILT-Brede Risico Analyse (IBRA). “Marktevenwicht in het goederenvervoer over de weg” is één van de programma’s in 2019. Hiermee geeft de ILT prioriteit aan het aanpakken van notoire misstanden in het wegvervoer. Een van de wegen die men daarvoor wil bewandelen is het inrichten van deskhandhaving. Als alle vervoerders regelmatig hun rij- en rusttijden ter controle via deskhandhaving aanleveren, kan de ILT haar capaciteit nog meer inzetten op risicogerichte handhaving. De Rekenkamer is positief over deze aanpak in een brief aan de Tweede Kamer⁴⁷, maar constateert ook:

“We merken op dat risicogericht toezicht niet automatisch betekent dat er minder inspectiecapaciteit ingezet hoeft te worden. Het werk wordt vooral anders, maar het samen met andere handhavingpartners opstellen van ketenanalyses, het ontsluiten en analyseren van nieuwe databronnen en op basis daarvan inzetten van de meest effectieve (gedrags)interventies zal in sommige gevallen eerder meer, dan minder capaciteit vergen.” (p. 41).

In het kader van die aanpak zijn zes programma’s opgestart, waarvan “slim en veilig goederenvervoer over de weg” (opgestart in 2018) er één is. Dat deze veranderingen noodzakelijk zijn blijkt uit de resultaten van handhaving tot 2017 (na 2017 worden die resultaten niet meer apart voor transport gepubliceerd in het jaarverslag). In 2017 zijn in het wegvervoer de ambities niet waargemaakt (zie tabel 11).

tabel 11 Steekproefsgewijze controles en geconstateerde overtredingen

Activiteit	Planning	Realisatie
Administratiecontroles	952	549
Convenanten	73	67
Objectinspecties	15.480	9.247

Bron: ILT

47 16 mei 2018: Resultaten Verantwoordingsonderzoek 2017 bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

In 2017 vonden er 9.247 objectinspecties plaats. ILT voert ook onaangekondigde en gerichte controles uit. Ook de politie voert in sommige delen van het land regelmatig controle uit en bekeurt op overbelading en rij- en rusttijden.

In Europa zijn er drie landen die niet aan de afgesproken Europese controlenormen voldoen. Griekenland controleert vrijwel niet (het realiseert slechts 5% van de controleverplichtingen), Nederland scoort het op één na slechtste met 72% van de verplichting en Malta maakt het drietal compleet met ruim 90%. Tot nu toe is Nederland niet beboet voor te geringe controleprestaties, omdat Nederland er een systeem van convenanten tegenover zette. De gedachte van de ILT was dat met goedwillende bedrijven die hun administratie en systemen op orde hebben, er convenanten konden worden gesloten. Toezicht kon dan worden geconcentreerd op bedrijven zonder convenant. Sinds 2018 is ILT gestopt met de convenantenaanpak. Een convenant is geen waterdichte waarborg gebleken voor naleving van regelgeving, maar dat is niet de reden geweest voor ILT om te stoppen met de convenantenaanpak. De ILT trok zelf de conclusie dat met de aandacht voor het tot stand brengen en monitoren van convenanten juist veel capaciteit gericht werd op bedrijven die meer dan gemiddeld geneigd zijn regelgeving wél na te leven. Teveel energie ging zitten in de controle op systemen in bedrijven die een convenant wilden. In plaats van focus op goedwillende bedrijven zegt de ILT zich te willen focussen op de overtreders. Met deze nieuwe aanpak zal Nederland waarschijnlijk niet voldoen aan de eisen van Europa voor het aantal wegcontroles en controles in ondernemingen, terwijl de convenantenaanpak geen alibi meer levert. De ILT is daarvoor onvoldoende uitgerust: er zijn twintig mensen beschikbaar voor controles langs de weg. Daarbij zijn er in Nederland 85 apparaten om tachografen te analyseren tegenover bijvoorbeeld 240 in Polen, 2.321 in Duitsland en 3.500 in Frankrijk. In 2020 introduceert de ILT een variant van de convenantenaanpak onder de naam Systeemtoezicht. Om daarvoor in aanmerking te komen moeten bedrijven voldoen aan zeven criteria, waaronder continu monitoren, beheersen en evalueren van bedrijfsprocessen om de naleving van wet- en regelgeving te borgen. Als een bedrijf daaraan voldoet komt er een audit, en als die goed afloopt wordt nog slechts op afstand gecontroleerd.

In het algemeen nemen in Europa de inspanningen voor toezicht niet toe. Het blijft in Nederland tussen 2011 en 2016 constant. In Europa neemt het aantal opsporingsambtenaren (met een opleiding voor tachograafcontrole) in 2013-2014 toe, maar daarna weer af naar het niveau 2011-2012. Het aantal apparaten dat daarvoor gebruikt wordt neemt af van bijna 12.000 naar ruim 10.000. Misschien heeft de daling van het aantal gesignaleerde inbreuken aanleiding gegeven om

niet meer toezicht te houden in het goederenvervoer over de weg⁴⁸. In de laatste verslagperiode van de EU (2015-2016) neemt dat aantal weer toe: bij wegcontroles blijkt dat gemiddeld 2,17 inbreuken per 100 dagen worden vastgesteld en bij ondernemingscontroles gemiddeld 4,19. Per onderneming neemt het aantal gesignaleerde inbreuken toe van 12 naar 37. Vooral het aantal gevallen tachograaffraude groeit snel. Bij wegcontroles in Nederland blijkt bij bijna 1 op de 6 vrachtauto's (16%) gefraudeerd te zijn met de tachograaf. De fraude is soms zo moeilijk te achterhalen dat de hulp van fabrikanten moet worden ingeroepen om vast te stellen hoe met de soft- of hardware is gerommeld. Niet iedere fabrikant is daarbij even coöperatief. Tachografen laten soms de mogelijkheid open voor gebruikers om parameters te hanteren die niet aan regelgeving voldoen. In een rapportage aan de kamer schrijft de ILT: "bovengenoemde praktijken maken dat de ILT onvoldoende kan handhaven op rij- en rusttijden"⁴⁹. Ook de Slimme Tachograaf die in 2019 is verschenen, is volgens insiders bij de inspectiediensten niet fraudebestendig, maar maakt een aantal vormen van fraude moeilijker. Een volgende versie moet in 2023 verschijnen.

Digitaal toezicht

De hoop om overtredingen in het wegvervoer uit te bannen door een hogere pak kans is nu gevestigd op digitaal toezicht. Na de introductie van het Weigh-in-Motion systeem⁵⁰ (weeglussen) worden vrachtauto's op diverse plaatsten in Nederland al gemonitord. Het systeem is in 2013 ingevoerd, maar in 2015 vanwege onjuistheden in de registratie gestopt. De systemen bleken niet nauwkeurig genoeg te meten en zijn alleen ingezet als selectiemiddel voor verdere inspecties. Daarbij bleken van de 20 weeglussen er nog maar 6 te werken omdat de techniek het af liet weten. Inmiddels zijn er weer een aantal hersteld, waardoor er nu 9 weeglussen operationeel zijn. Op korte termijn zal NL een besluit moeten nemen op grond van Europese wetgeving of het de weeglussensystematiek blijft volgen of dat er via on board units/sensoren gemonitord zal worden.

Een andere zeer efficiënte manier om overtredingen te signaleren is door middel van data-analyse. Tot nu toe wordt echter alleen in uitzonderlijke gevallen gebruik gemaakt van niet-openbare data, maar volgens de ILT zijn er aanzienlijk meer mogelijkheden als vaker niet-openbare bronnen kunnen worden gebruikt (zoals de camera's bij de ECT). Tot nu toe stuit het gebruik van niet openbare bronnen op een aantal complicaties zoals de privacywetgeving.

48 EC, COM(2018) 698; EC COM (2014) 709; EC, COM(2017) 117.

49 Signaalrapportage ILT, december 2018

50 Toezicht op overbelading via weeglussen in de weg.

Een andere kansrijke ontwikkeling is de Slimme Tachograaf, die op afstand kan worden uitgelezen. Slimme Tachograaf-controles op afstand mogen gericht of steekproefsgewijs gebeuren, maar aselectieve controles van alle vrachtauto's of tachografen op overtredingen van rij- en rusttijden zijn niet toegestaan.

De intensiteit van toezicht in Engeland (met behulp van technische mogelijkheden als nummerbordherkenning) toont aan dat een grotere pakkans wel bijdraagt aan naleving van wetten en regels. Ook de ILT ziet veel meer technische mogelijkheden voor verbetering van het toezicht, zoals in-vehicle systemen voor het meten van hartslag en pupilreflectie. Deze metingen worden in Duitsland ook extern via portalen gedaan.

Digitaal toezicht wordt als nuttig beschouwd voor toezicht op in Nederland gevestigde ondernemers die geregistreerd zijn en dus niet onder de radar werken. De vraag is of het ook helpt bij het opsporen van ondernemers die geen NIWO-vergunning hebben aangevraagd of anderszins onder de radar werken. En naast digitaal toezicht blijven zichtbare wegcontroles van belang, met name voor controles op buitenlandse voertuigen en voor de beleving van de pakkans.

Internationale samenwerking

De inspectiediensten in Europa hebben veel onderling contact maar het delen van gegevens is door de verscheidenheid aan systemen ingewikkeld. Het Europees Parlement heeft hier in het kader van het Mobility Package verbeteringen voorgesteld (IMI, ERRU, real time access). Met een aantal landen lukt het om gegevens van notoire overtreeders uit te wisselen, maar het Europees Register (ERRU) moet in drie landen (waaronder Nederland) nog van de grond komen. Bovendien worden daar alleen onherroepelijke veroordelingen gedeeld, en gezien de duur van procedures kan een overtreding pas lang na het plegen daarvan worden gedeeld en nog niet door alle landen.

Conclusie: De huidige vorm van toezicht door de ILT maakt dat naleving slechts beperkt kan worden beïnvloed. Er liggen goede kansen om toezicht en handhaving zowel binnen Nederland als binnen Europa sterk te verbeteren, door databronnen slim te gebruiken en samenwerking tussen verschillende toezichthouders, binnen en buiten Nederland. Het Mobility Package biedt een aantal verbeteringen voor de onderlinge afstemming en samenwerking tussen de Nederlandse toezichthouders en de buitenlandse collega's. Daarbij zal de Europese Commissie zorgdragen voor meer uniformering van gegevensuitwisseling en een vaste formule geven voor het bepalen van de risicoclassificatie voor ERRU.

Een gebrek aan capaciteit bij de ILT voor controles op het wegvervoer blijft een heikel punt. ILT zal op zijn minst moeten gaan voldoen aan het Europese minimum aantal wegcontroles, zodat de pakkans langs de weg wordt gelijkgetrokken met andere landen in Europa.

5.2.2 Inspectie SZW

Bij handhaving in het wegvervoer is vanuit de overheid niet alleen de inspectie Leefomgeving en Transport betrokken, maar ook de inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW). De ISZW controleert op correcte toepassing van de Wet Minimumloon (WML), Wet Arbeid Vreemdelingen (WAV), de Wet Arbeidsvoorwaarden gedetacheerde werknemers uit de EU (WAGWEU), de arbeidstijdenwet (ATW) en de Wet Allocatie Arbeidskrachten door Intermediairs (WAADI). De ISZW is medio 2017 begonnen met een programmatische aanpak: alle activiteiten zijn onderdeel van een programma. Inmiddels is het aantal programma's teruggebracht van 25 naar 17. Transport en Logistiek is één van die 17. Daarnaast komt aandacht voor transport ook nog terug in een aantal andere programma's van SZW (zoals programma gevaarlijke stoffen en programma schijnconstructies), maar het zwaartepunt in die andere programma's ligt op andere sectoren (bouw, zorg).

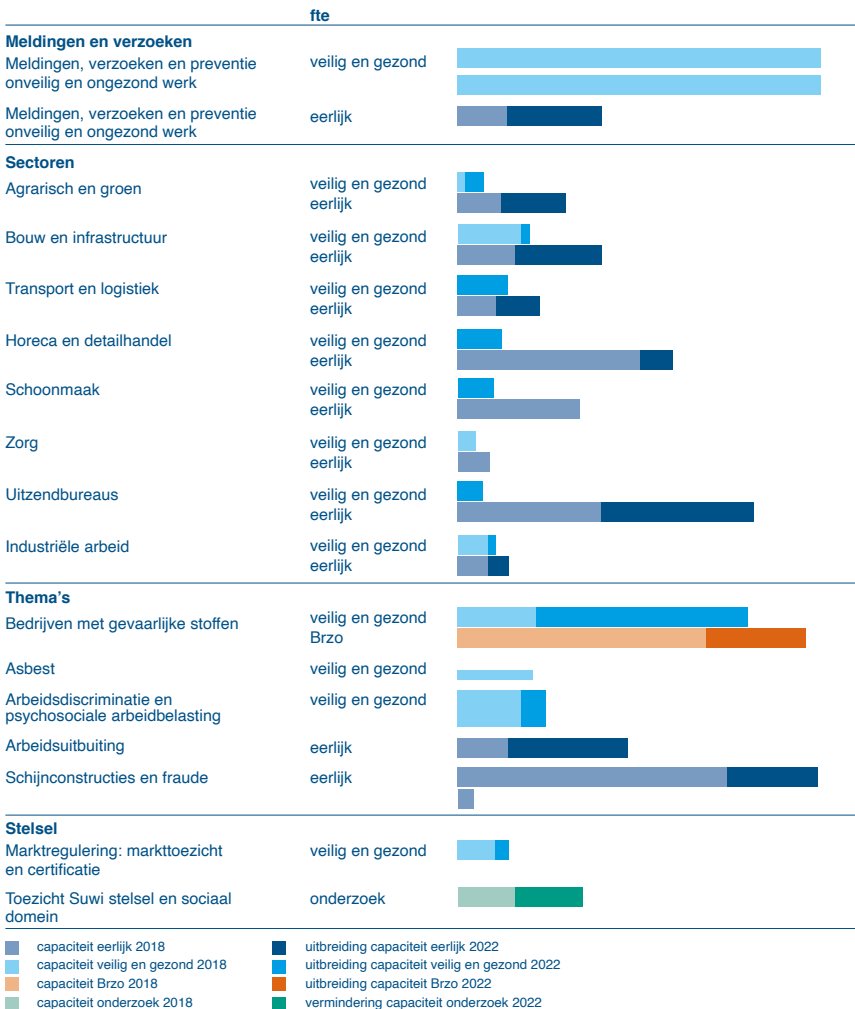
Op de eigen website van de ISZW is te lezen: "De sector Transport en Logistiek is een sector met grote risico's. De Inspectie SZW is vanaf 2017 gestart met een programmatische aanpak. Het programma Transport en Logistiek werkt aan een eerlijke transport- en logistieksector zonder oneerlijke concurrentie tussen werkgevers en verdringing van werknemers door onderbetaling, illegale tewerkstelling, arbeidsuitbuiting en/of de inzet van schijnconstructies. In dit programma pakt de Inspectie SZW samen met andere toezichthouders (o.a. Inspectie voor Leefomgeving en Transport en de Politie) transportbedrijven aan die de regels overtreden. De Inspectie is onder andere actief in het wegtransport, de binnenvaart en de pakket- en koeriersdiensten"⁵¹. Het programma kent twee pijlers: "social dumping" in internationaal transport en in pakket- en vervoersdiensten. Vanaf 2020 komt daar de pijler arbeidsongevallen bij, omdat in de sector veel ongevallen voorkomen (lichamelijke belasting en tillen, vooral ook in logistieke dienstverlening). Voor extreme vormen van arbeidsuitbuiting wordt samengewerkt met de directie Opsporing van het Openbaar Ministerie. Er is wel een internationaal samenwerkingsverband (IMI) tussen arbeids- en sociale inspectiediensten, maar het aantal gezamenlijke projecten is klein.

51 Inspectie SZW.

Recente ontwikkelingen

In tegenstelling tot de ILT heeft de ISZW de wind mee: het aantal medewerkers wordt verhoogd van circa 1.050 naar circa 1.550 in 2022. Op basis van het Inspectie Control Framework heeft de ISZW de effectiviteit van nalevingsactiviteiten aannemelijk kunnen maken en meer geld gekregen om de toename van werk te kunnen behandelen. Van de uitbreiding van de inspectie gaat een groot deel naar het programma gevaarlijke stoffen, maar ook het wegvervoer ziet de capaciteit beperkt toenemen (zie figuur 31).

figuur 31 **Personele groei en omvang programma's**



Bron: ISZW, 2018, Meerjarenplan 2019 – 2022

Uitdagingen

Het werk van de inspectie wordt bemoeilijkt zolang er nog onduidelijkheid is over wetgeving:

- Schijnzelfstandigen en wetgeving Deregulering Beoordeling Arbeidsrelaties (DBA). Sinds het bevroren van de wet DBA is er geen duidelijkheid over de vraag wanneer sprake is van schijnzelfstandigheid. Voor invoering van de wet DBA (1 mei 2016) moesten zelfstandigen een VAR-verklaring kunnen overleggen, die – in theorie – alleen werd verstrekt door de belastingdienst als voldaan werd aan een aantal criteria. Eén van die criteria was dat iemand moet werken voor meer opdrachtgevers. Toch gaf de belastingdienst ook een VARverklaring af aan bijvoorbeeld ondernemers die uitsluitend pakketten rijden voor één pakketvervoerder. Met de wet DBA, die niet wordt gehandhaafd tenzij sprake is van flagrante overtreding, is de duidelijkheid niet toegenomen. In de wet DBA worden zelfstandigen niet als werknemer beschouwd wanneer ze werken op basis van een goedgekeurde modelovereenkomst. De commissie Borstlap die in opdracht van SZW de arbeidsmarkt onderzocht pleitte in het begin van 2020 voor een veel rigoureuze aanpak van het probleem van schijnzelfstandigheid door aan te sluiten bij het Europese principe: wie werkt in of voor een onderneming is werknemer tenzij de werkgever het tegendeel kan bewijzen. De commissie pleitte onder meer ook voor een verplichte arbeidsongeschiktheidsverzekering voor echte zelfstandigen (zoals ook al was overeengekomen in het pensioenakkoord), om de kloof tussen vast werk en flexibel werk te verkleinen.
- Schijnconstructies in internationaal vervoer (Mobility Package en detacheringsrichtlijn). Lange tijd was het voor inspecteurs moeilijk om vast te stellen waar bijvoorbeeld een Poolse chauffeur woonachtig is en of hij onrechtmatig teveel in Nederland werkt? Wonen, werken, werkgever en thuisland blijven moeilijk te bepalen. Procedures vragen een lange tijd: eind 2018 werd aan een binnenvervoerder een boete opgelegd van €160.000 voor het laten rijden van Roemenen zonder tewerkstellingsvergunning in 2013⁵². Het Mobility Package dat in juli 2020 is overeengekomen, schept op een aantal punten duidelijkheid;
- Voor de ISZW is lange tijd niet duidelijk waarop iemand, die gedetacheerd is, recht heeft. Gecontroleerd wordt op de Wet Minimumloon, maar rechterlijke uitspraken gaan ervan uit dat werknemers recht hebben op basisarbeidsvoorwaarden van het “gewoonlijk werkland”⁵³. In de cao zijn basisarbeidsvoorwaarden benoemd, waaronder beloning. Ook op dat terrein biedt het Mobility Package duidelijkheid (zie paragraaf 5.4).

52 ISZW, 08-11-2018, Limburgs transportbedrijf moet boete van €160.000,- betalen

53 “Gewoonlijk werkland” moet worden uitgelegd als land waar of van waaruit de werknemer gewoonlijk zijn arbeid verricht (Koelzsch arrest, Rome I).

Van de beperkte aandacht die ISZW aan wegvervoer kan besteden gaat relatief veel aandacht naar schijnconstructies, in het internationaal vervoer én bij het toenemende vervoer van koeriers- en pakketdiensten. Bij inspectie van die e-commerce-activiteiten gaat die aandacht niet zozeer naar de grote pakketdiensten en hun onderaannemers, maar naar de onderaannemers van de onderaannemers en naar de koeriersbedrijven die het hap-en-snapwerk uitvoeren. Bij inspecties blijkt dat bij tweederde van de bedrijven misstanden worden gesignaleerd. De Inspectie SZW zet zich in bij opdrachtgevers om te zorgen dat deze maatregelen treffen, “maar dit blijkt onvoldoende om misstanden in te perken”.⁵⁴

Een probleem waar de inspectie vaak tegenaan loopt, is dat onder-onderaanemers claimen dat ze op basis van een vriendendienst (“collegiale inleen”) werken en daarom niet onder de regelgeving vallen. Alleen door controle over langere tijd met medewerking van de belastingdienst kan de aard van de relatie worden vastgesteld. Het is niet duidelijk of de hoofdaannemer en onderaannemer geen kennis hebben of geen kennis willen hebben van de overtredingen bij de onder-onderaanemers. Betaling onder het minimumloon door middel van stukloon is sinds 2018 niet langer mogelijk. De inspectie kan nu vaststellen dat een werknemer die 5 uur werkt wel of niet volgens de Wet Minimumloon (WML) wordt betaald.

In 2019 is de inzet tegen oneerlijk werk en arbeidsuitbuiting versterkt. Samen met de belastingdienst worden schijnconstructies aangepakt, de meldingsplicht conform de richtlijn Wagweu, die inzicht geeft in het werken van buitenlandse ondernemers en werknemers in Nederland, is ingevoerd en er wordt een Monitor Eerlijk Werken ingericht. Bij een pilot waarbij over alle sectoren 100 bedrijven betrokken waren, bleek in een kwart van de gevallen een overtreding “omdat de werkgever niet goed op de hoogte was van de regelgeving”⁵⁵.

Buiten de aandacht van ISZW aan de transportsector in het programma Transport en Logistiek, komt de sector ook in beeld bij thematische programma’s zoals het programma schijnconstructies en uitzendbureaus (vooral distributiecentra).

5.3 TOEPASSELIJKHEID EN NALEIVING VAN DE CAO

De sociale partners in de sector zien het als een gezamenlijke verantwoordelijkheid dat ondernemingen die activiteiten verrichten die vallen onder de werkingsfeer, dat doen onder toepassing van de cao. Algemeen verbindend verklaring

54 Jaarverslag ISZW 2019, p. 15.

55 Jaarverslag ISZW 2019, p. 15.

maakt toepassing van de cao ook voor niet-leden van de werkgeversorganisatie verplicht. “Onder de verplichtstelling valt zowel gemotoriseerd als ongemotoriseerd vervoer van goederen. De werkingssfeerbepaling beperkt zich immers niet tot gemotoriseerd vervoer en legt de nadruk op het vervoer van de goederen zelf, niet hoe je vervoert”, aldus de uitspraak van de rechter in de zaak van FNV tegen Deliveroo⁵⁶.

Het is niet in het belang van werknemers én werkgevers dat ze te maken krijgen met concurrentie op een ongelijk speelveld. In de praktijk zijn het de vakbonden die regelmatig procedures aanspannen tegen ondermijning van de cao: bedrijven die het werk laten uitvoeren door schijnzelfstandigen, misbruik van andere flex-constructies en – als wel werknemers worden ingezet – hantering van andere arbeidsvoorwaarde (zoals de procedures van FNV tegen Sandd en Deliveroo in 2019, maar ook tegen bedrijven die “Nederlands” werk onder andere arbeidsvoorwaarden laten uitvoeren door buitenlandse chauffeurs).

Naleving van de cao is een taak die de sociale partners ieder voor zich op een eigen wijze invullen. FNV heeft de informatie- en nalevingsactiviteiten georganiseerd in de Stichting VNB; bij CNV Vakmensen is de activiteit naleving geïntegreerd in de eigen werkorganisatie. TLN en VVT stimuleren naleving door werkgevers te informeren over de inhoud en uitleg van de cao. De stichting VNB ontvangt jaarlijks duizenden telefoontjes over inhoud en uitleg van de cao (zie tabel 12).

Tabel 12 Aantal oproepen met vragen over de cao bij de VNB

VNB	2015	2016	2017	2018	2019
Aantal oproepen	5.583	3.500	3.963	3.516	3.263
Aantal verzoeken per e-mail	465	510	676	685	756
Verzoeken via meldingsformulier	40	51	70	59	59
Vragen App Looncheck	--	135	350	219	302

Bron: VNB.

Na een afname in 2016 neemt het aantal telefoontjes vanaf 2017 weer toe. Ook het aantal vragen per e-mail vertoont weer een stijging vanaf 2017. De nieuwe cao is medio 2017 overeengekomen.

In de cao is in artikel 78 de omgekeerde bewijslast geregeld. Die verplicht werkgevers om op verzoek van bonden aan te tonen dat de cao op belangrijke artike-

⁵⁶ <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBAMS:2019:6292&showbutton=true&keyword=deliveroo>

len correct is nageleefd. Bonden mogen een dergelijk verzoek alleen op redelijke gronden doen, op straffe van een boete. Het bevorderen van naleving van de cao is niet beperkt tot vakbondsleden. De activiteiten worden gefinancierd met middelen uit het SOOB-fonds.

Ook de werkgeversorganisaties ontvangen SOOB-financiering voor het bevorderen van naleving. Omgekeerde bewijslastzaken zijn langdurige procedures. De vereiste zorgvuldigheid bij het opbouwen van een dossier, het aankaarten bij de werkgever en het zo nodig zetten van juridische vervolgstappen stellen grenzen aan het aantal nalevingsdossiers dat tegelijkertijd kan worden behandeld. Eind juni 2018 zijn er 328 nalevingsdossiers in behandeling. Er zijn niet of nauwelijks buitenlandse chauffeurs die zich melden.

De omgekeerde bewijslast kwam rond de eeuwwisseling in de plaats van een paritair toezichtsorgaan (Raad van Toezicht) dat in de sector – al dan niet na meldingen – controles uitvoerde. Na kritiek op de Raad van Toezicht heeft TLN in de beginjaren van deze eeuw naleving trachten te bevorderen door boekhoudkundige controles door de Stichting Naleving Cao Goederenvervoer (NCG). De Stichting benaderde jaarlijks circa een derde van de bedrijven met werknemers in de sector voor een boekhoudkundige controle op naleving. Bij die controles werden in een groot aantal bedrijven overtredingen vastgesteld. Dat had echter niet alleen betrekking op bewuste en grote overtredingen, maar ook op kleine overtredingen of overtredingen als gevolg van onbekendheid. Vooral het feit dat de NCG in periodes zonder ge-avv-de cao alleen leden van TLN kon controleren was aanleiding voor het opheffen van de stichting.

Na de invoering van de Wet Aanpak Schijnconstructies (WAS) ontwikkelden TLN en Evofenedex het PayChecked-keurmerk. Wanneer een verlader of vervoerder werkt met uitbesteding aan onderaannemers, wordt eens per twee jaar de loonadministratie gecheckt door een inspectiebureau. Ook de loonadministratie van de onderaannemers waarmee werd samengewerkt, wordt gecontroleerd. Wanneer blijkt dat dit alles op orde is, ontvangt het bedrijf het PayChecked-keurmerk. TLN biedt bedrijven ook begeleiding bij het behalen van het keurmerk. De vakbonden zijn niet bij Paychecked betrokken.

Andere sectoren waar wel paritair toezicht op de cao is georganiseerd, zijn bijvoorbeeld de taxi-sector en uitzendbranche (Stichting Naleving Cao Uitzendbranche).

Conclusie: Realiseren van naleving van de cao is een arbeidsintensieve bezigheid met een lange looptijd en een lage pakkans.

5.4 MOBILITY PACKAGE

In mei 2017 lanceerde de Europese Commissie een groot aantal maatregelen voor aanpassing van bestaande richtlijnen onder de naam Mobility Package (MP). Met het MP wilde de Europese Commissie de Europese transportsector, eerlijker, transparanter en socialer maken, oftewel een gelijk speelveld in Europa bereiken. Uit een evaluatie was gebleken dat sociale wetgeving voor de beroepsgoederenvervoersector nog steeds zeer relevant was:

“Road social legislation is found to remain a relevant and proportionate tool to address the three risks of the sector - 1) an unlevelled playing in the transport market, 2) deterioration in social and working conditions of drivers and 3) deterioration in road safety levels – especially since market competition in the road transport sector has become increasingly intense and this exacerbates the risk of non-compliance by undertakings or drivers who are under greater pressure to remain competitive”⁵⁷.

Een conclusie was dat de onduidelijkheid/complexiteit van regels – en daaraan gekoppeld de verschillende interpretaties van die regels door de verschillende lidstaten - en het onvoldoende effectief zijn van de handhaving verantwoordelijk zijn voor niet-naleving. Over de maatregelen die de EC in het MP wilde nemen om die doelen te bereiken, was het enthousiasme aanzienlijk minder groot. In Europa kwamen West-Europese landen (“The Road Alliance”) in verweer tegen met name het onderdeel liberalisering van cabotage⁵⁸. Nederland maakt als enige West-Europese mogendheid (nog) geen deel uit van de Road Alliance. De landen verzetten zich tegen liberalisering omdat de verschillen in arbeidsvoorwaarden tussen West-Europese en Oost-Europese landen onveranderlijk groot blijven.

Het oorspronkelijke voorstel ten aanzien van cabotage betekende een aanzienlijke verruiming van de mogelijkheden. Nu mag een buitenlandse vervoerder (of een buitenlandse dochter van een Nederlandse vervoerder) maximaal drie cabotageritten doen in zeven dagen, aansluitend op een internationale rit. De maximering van cabotageritten maakt het niet aantrekkelijk om een business model te bouwen waar cabotage een wezenlijk onderdeel van uitmaakt. In het oorspronkelijke voorstel van de EC kan dat onbepert in een periode van vijf dagen; daarna moet de grens van het land weer worden overschreden. Daardoor wordt het wel mogelijk een business model te ontwikkelen. Uit onderzoek in op-

⁵⁷ EC, 2016, *Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement (Final report; study contract no. MOVE/D3/2014-56)*.

⁵⁸ Nieuwsblad Transport, 24-05-2018, *West-Europa vormt front tegen vrijlating cabotage*.

dracht van het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu naar de effecten van het Mobility Package bleek dat cabotage in Nederland naar verwachting zou toenemen van 1% naar 5-10%⁵⁹. Door de discussies in de Ministerraad en het Parlement kwam in het Mobility Pack uiteindelijk een aangescherpte regeling van cabotage tot stand: aan de bestaande regeling (max. 3 ritten in 7 dagen) is toegevoegd dat de auto daarna 4 dagen het land moet verlaten.

In het Mobility Package is vastgesteld dat de huidige grens voor vergunningverlening in de Europese richtlijn (3.500 kg laadvermogen) in toenemende mate niet meer aansluit bij de werkelijkheid. Een steeds groter deel van het transport in de sector vindt plaats met lichtere voertuigen. Niet alleen in de bezorging van e-commerce, maar ook met bestelauto's met drie assen in binnenlands en grensoverschrijdend vervoer om vergunningplicht te omzeilen. De EC stelt daarom voor om ook voor voertuigen tussen de 2.500 kg en 3.500 kg totaalgewicht een vergunning verplicht te stellen, maar voor lichtere voertuigen gelden alleen de eisen van reële vestiging en kredietwaardigheid.

Nationaal mag de grens nog lager worden gelegd, zoals in Nederland waar nu al ook voor lichtere voertuigen (vanaf 500 kg laadvermogen) de eisen van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid van toepassing zijn.

Om naleving te bevorderen wil de EC zoveel mogelijk naar één uniforme regeling. Maar zolang de voorgestelde maatregelen niet adequaat zijn om de problemen op te lossen, willen sociale partners vanzelfsprekend niet de mogelijkheid loslaten in nationale wetgeving af te kunnen blijven wijken. Dat geldt voor de eisen t.a.v. vergunningverlening, maar ook voor de eis van dienstbetrekking: de chauffeur moet in dienst zijn van het bedrijf (of een erkend uitzendbureau). De eis voorkomt dat zelfstandigen zonder eigen auto worden ingezet. In een sector als de bouw is het aantal werknemers in loondienst drastisch afgenomen door de komst van zelfstandigen (in 2017 circa 300.000 mensen)⁶⁰.

In het Mobility package is geprobeerd duidelijkheid te scheppen over toepassing van de detacheringsrichtlijn: gedetacheerde werknemers hebben recht op de basisarbeidsvoorwaarden die gelden in het land waar gewoonlijk de arbeid wordt verricht. Internationaal vervoer is nog uitgezonderd van de detacheringsrichtlijn, omdat onduidelijk is bij grensoverschrijdend vervoer welk land het "gewoonlijk werkland" is. De voorstellen van de EC (recht op basisarbeidsvoorwaar-

59 Ecorys, Effecten Europees Mobiliteitspakket, 7 december 2017.

60 CBS.

den als iemand langer dan drie dagen in een land verblijft) maken handhaving op naleving van die richtlijn vrijwel onmogelijk (bijv. als iemand in meer landen langer dan drie dagen verblijft). De sociale partners in Nederland zijn gezamenlijk opgetrokken om besluitvorming in Europa te beïnvloeden en alternatieven voor te stellen om een level playing field te bereiken en social dumping te voorkomen.

Besluitvorming juli 2020

In juli 2020 is het parlement akkoord gegaan met de nieuwe regels rondom detachering: die regelt dat bij tijdelijk werken in een ander land minimaal de basisarbeidsvoorwaarden in dat land moeten worden toegepast. Transport was daarvan uitgezonderd, maar daar is nu meer duidelijkheid over. Bij cabotage is de detacheringsrichtlijn vanaf dag 1 van toepassing. Lidstaten kunnen voor- en natransport van multimodaal vervoer ook onder cabotage scharen (zoals aan- en afvoer van goederen in de havens). Vanaf dat moment moeten de arbeidsvoorwaarden in het land van cabotage worden nageleefd.

Bij derdelandenvervoer (vervoer tussen twee lidstaten, waarbij de vervoerder uit geen van beide lidstaten afkomstig is) is het toegestaan om maximaal 2 derdelanden-ritten te verrichten (1 heen en 1 terug, 2 heen en 0 terug, of 0 heen en 2 terug) zonder de detacheringsrichtlijn toe te passen.

Voor de eis van reële vestiging zijn aanvullende eisen geformuleerd: er moet administratie aanwezig zijn, het bedrijf moet bereikbaar zijn voor vrachtauto's, de ondernemer moet een BTW-nummer hebben en belastingplichtig zijn in het land van vestiging en de vervoersactiviteiten, het aantal chauffeurs en het aantal vrachtauto's moeten in evenwicht zijn. Vrachtauto's moeten eens per acht weken terug naar het land van vestiging.

Het mobility package regelt verder dat het doorbrengen van de weekendrust in de cabine verboden blijft. Werknemers mogen de 45-uursrust lange weekendrust niet in de cabine doorbrengen en zullen op kosten van de werkgever in hotel of pension het weekend moeten doorbrengen. Ze moeten iedere drie (bij uitstel van de tweewekelijkse lange weekendrust) of vier weken naar huis kunnen. De nieuwe smart tachograaf maakt controle op die regels mogelijk.

Het mobility package bemoeilijkt het systematisch inzetten (en onderbetalen) van chauffeurs uit lage lonenlanden. De beperkingen treffen echter ook vervoerders uit landen met relatief hoge loonkosten. Ook voor Nederlandse vervoerders

geldt dat de vrachtauto na drie cabotageritten in een derde land sowieso eens per acht weken in Nederland terug moet zijn, dat de chauffeur niet meer zijn lange weekendrust in de auto mag doorbrengen en dat hij eens per drie of vier weken teruggaat naar Nederland.

Ook Nederlandse vervoerondernemingen die internationaal actief zijn zullen de nieuwe regels uit het Mobility Package moeten toepassen. Zij worden door de maatregelen minder geraakt: Nederlandse chauffeurs zijn in het algemeen niet meer dan drie weken van huis. Toch moeten ook Nederlandse vervoerders rekening houden met de nieuwe beperkingen, waardoor de complexiteit van de planning kan toenemen (en daarmee het belang van automatiseren). Maar door de extra regels wordt de planning wat complexer met mogelijk negatieve gevolgen voor efficiëntie. Het wordt ook moeilijker een business model te baseren op social dumping (de laagste arbeidskosten) en dat kan de efficiëntie ook weer ten goede komen. Als bestelbusjes nu vanuit Duitsland in Nederland binnenlands vervoer verrichten omdat ze dat kunnen doen zonder vergunning met goedkope Oost-Europeanen, zal straks gekozen moeten worden voor optimalisering van de wageninzet, omdat de vergunningsgrens is verlaagd en cabotage- of detachingsregels van toepassing zijn.

Conclusie: Het Mobility Package scheidt op een aantal punten duidelijkheid en verhoogt de kansen om te komen tot een level playing field, betere internationale samenwerking op het gebied van toezicht en handhaving en meer bescherming van de werknemers in de sector. Het zal nog enige tijd vergen voor alle bepalingen van kracht zijn, omdat de richtlijnen nog in wetgeving moeten worden omgezet (met uitzondering van regels met betrekking tot rijen rusttijden).

6 Arbeidsmarkt

6.1 OMVANG WERKGELEGENHEID

De sector transport en logistiek, zoals die is beschreven in het hoofdstuk afbakening, is slechts een deel van de totale activiteiten op transport en logistiek gebied in Nederland.

In 2015 zijn naar schatting 890.000 personen werkzaam in een logistieke functie (logistieke sectorhuis). Circa 305.000 personen in een hoger logistiek beroep (MBO- 3/4-, HBO-, WO-niveau). In de sector transport en logistiek werken bijna 150.000 mensen.

Als gevolg van de ontwikkelingen in het vervoersvolume neemt het personeelsbestand in de sector (cao) vanaf 2014 weer toe. In het vierde kwartaal werkten er in het vervoer meer dan 150.000 mensen. Naar aanleiding van het rapport Visie 2015 is de kwaliteit van arbeidsmarktgegevens verbeterd. Omdat de gegevens op een andere manier worden verzameld zijn gegevens van na 2010 niet een op een vergelijkbaar met gegevens van voor die tijd⁶¹. De volgende conclusies zijn wel te trekken:

- Pas sinds 2016 ligt de werkgelegenheid in de sector weer boven het niveau van 2010. In 2017 en 2018 komt daar nog 10% bij.
- De vacaturegraad in de sector neemt de laatste jaren snel toe: eind 2017 bereikt de vacaturegraad het niveau van 3,1% en is daarmee terug op het niveau van 2007. Op het dieptepunt (eind 2013) was de vacaturegraad lager dan 0,5%⁶².
- In het eerste kwartaal van 2020 is nog geen effect van corona te zien in de cijfers van het Sectorinstituut⁶³. De vierde coronamonitor van TLN⁶⁴ laat zien dat 85% van de ondervraagden verwacht dat de crisis niet leidt tot een ontslaggolf. Er zijn wel aanzienlijke verschillen tussen deelmarkten. Een afname in het aantal werknemers is dus wel te verwachten, de omvang daarvan is nog niet duidelijk. Nu er een tweede ronde steun vanuit de overheid is, kan het effect ook wel op zich laten wachten.
- In de informatie van het Pensioenfonds is de functie van werknemers niet bekend. Aan de hand van een aantal criteria wordt vastgesteld of iemand de functie van chauffeur vervult. Die criteria hebben o.m. betrekking op de functiegroep waarin een deelnemer zit. Verondersteld is daarbij dat chauffeurs in-

61 Voor 2010 gebaseerd op steekproef onder bedrijven en schatting en nu op de administratie van Pensioenfonds Vervoer.

62 TLN, 2017, Conjunctuurenquête 2017.

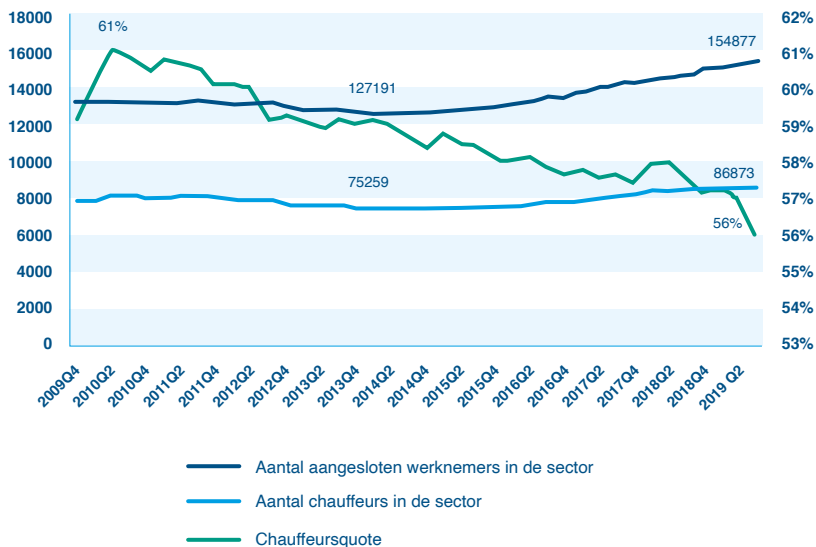
63 Sectormonitor Q1 2020, STL

64 <https://www.tln.nl/nieuws/vierde-coronamonitor-beeld-stabiliseert/>

gedeeld zijn in de schalen C, D of E van de cao, en niet instromen uit lagere functiegroepen of uitstromen naar hogere functiegroepen. Verondersteld is ook dat ze meer werken dan 80% en dat vrouwelijke werknemers die geen variabele beloning ontvangen op kantoor werken. Het aantal chauffeurs ligt na een dip in 2013/14/15 weer hoger dan in 2010/11. Het aandeel van chauffeurs in de totale werkgelegenheid is langzaam gedaald van meer dan 60% in 2011-12 naar 56% in 2019 (3e kwartaal) (zie Chauffeursquote in figuur 32). Berijders van bestelauto's kunnen buiten de definitie van chauffeur in de data van het Pensioenfonds Vervoer vallen (omdat ze lager worden ingeschaald dan in schaal C).

De toename van bestelautochauffeurs komt in de werkgelegenheidscijfers van het Pensioenfonds dan ook niet terug in de categorie chauffeurs, maar bij het overig personeel. En dan nog alléén, voor zover bezorgdiensten werknemers onder de cao in dienst hebben. Een andere verklaring voor een lager aandeel chauffeurs is de toename van uitzendchauffeurs. Uitzendkrachten (en eigen rijders) zijn in het algemeen geen deelnemer in het Pensioenfonds. Van de flexschil zijn alleen oproepkrachten vertegenwoordigd in de bestanden van het Pensioenfonds.

figuur 32 Aantal werknemers in de sector, uitgesplitst naar chauffeur



Bron: STL en PFV, 2019, Arbeidsmarktmonitor 2019 3e kwartaal

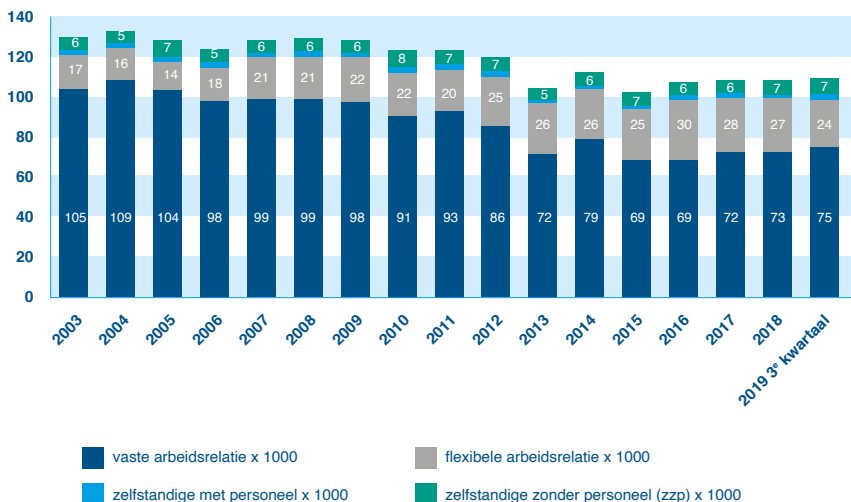
Aandeel flex onder chauffeurs

Het CBS verstrekt gegevens over het aandeel van flexkrachten onder chauffeurs in het wegvervoer, maar:

- de definitie van wegvervoer van CBS is ruimer (ook eigen vervoer wordt daarin meegenomen).
- Het CBS rekent mensen met een tijdelijk contract tot de flexibele arbeidsrelaties (terwijl ze als deelnemer weer wel terugkomen in de gegevens van het Pensioenfonds).

De cijfers van het CBS hebben dus betrekking op alle vervoer, maar omdat beroepsgoederenvervoer daar 80% van uitmaakt zijn de gegevens ook voor de sector relevant. Vanaf 2011 stijgt het aantal flexibele arbeidsrelaties onder chauffeurs van 20.000 naar 30.000 in 2016, in 2019 ligt het op 24.000. Uit de bedrijfsenquête van het Sectorinstituut Transport en Logistiek in 2019 blijkt het aandeel flex ca. 18%, waarvan 8% oproepkrachten, 6 % uitzendkrachten en 4% zzp-ers. Voor logistiek medewerkers is dat percentage respectievelijk 7%, 18% en 0%. Ook voor verhuizers en koeriers liggen die percentages hoger: bij verhuizers is het percentage oproepkrachten 15%, het percentage uitzendkrachten 12% en het percentage zzp-ers 8%, bij koeriers zelfs oproepkrachten 10%, uitzendkrachten 11% en zzp-er 26%.

figuur 33 Ontwikkeling aantal chauffeurs in het wegvervoer, uitgesplitst naar vast, flexibel en zzp (x 1.000)



Bron: CBS

Conclusie: De werkgelegenheid in de sector is na 2008 gedaald, maar in 2018 komt het aantal arbeidsplaatsen boven de 150.000. De groei van het aantal vrachtwagenchauffeurs blijft achter op de groei van het overig personeel. Verschuiving naar bestelautovervoer en logistiek veroorzaken achterblijvende groei van vrachtautochauffeurs. In het eerste kwartaal van 2020 is dat aantal 154.894.

6.2 Verschuiving van functies

De verschuivingen in het vervoer hebben gevolgen voor het vak van chauffeur: langeafstandsvervoer verdwijnt en transport wordt steeds meer vervoer op korte afstand. Het aandeel van de internationaal chauffeur neemt af. De internationale ritten die er nog zijn, zijn vaak ritten van minder dan 300 km. Nog maar een derde van de vervoersprestatie (gemeten in tonkm) is internationaal vervoer over meer dan 300 km afstand (zie hoofdstuk 3). Een steeds groter deel van de chauffeurs rijdt dus op relatief korte trajecten. Omdat vrachtauto's in het internationaal vervoer gemiddeld beter beladen zijn⁶⁵ en omdat ze over lange afstanden een hogere gemiddelde snelheid realiseren (langere trajecten, minder laden en lossen)⁶⁶ zijn er minder chauffeurs internationaal vervoer nodig om dezelfde vervoersprestatie te leveren. Terwijl de verhouding in vervoersprestatie tussen korte afstandsvervoer en lange afstandsvervoer $2/3e-1/3e$ is, is de verhouding tussen chauffeurs die korte afstanden – vaak eendaags – rijden en chauffeurs die afstanden van meer dan 300 km rijden circa 80%-20%. De functie van chauffeur is in de loop der jaren veranderd. Van de chauffeurs in het kortefstandsvervoer worden andere dingen gevraagd dan van de chauffeur die Europa doorkruist. Omdat van oudsher chauffeurs internationaal vervoer vaak in loonschaal E terecht kwamen⁶⁷, kan deze verschuiving leiden tot gemiddeld lagere beloning voor chauffeurs. Chauffeurs op lange internationale ritten zijn gewoonlijk ingedeeld in schaal E. Chauffeurs in het vervoer over kortere afstand zullen vaker ingedeeld zijn in D.

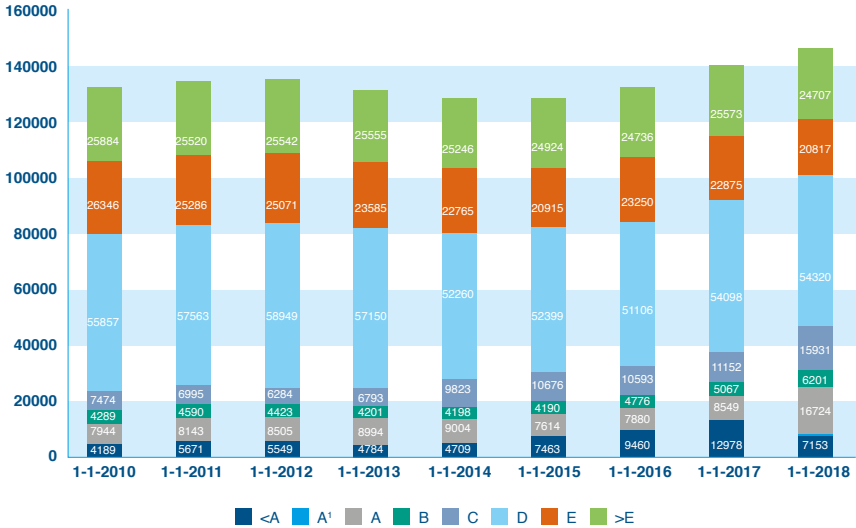
Conclusie: Het aantal vrachtwagenchauffeurs groeit minder hard dan de werkgelegenheid in de sector. Binnen die categorie neemt het vervoer over afstanden van minder dan 300 km toe (minder dan 300 km) en neemt het aandeel vervoer over grotere afstanden af.

65 In 2017 gemiddeld 11,7 ton internationaal tegen gemiddeld 8,4 ton binnenlands (Bron: CBS bewerking Panteia en Basis & Beleid).

66 Panteia rekent met een marssnelheid van 55 km/uur in binnenlands en internationaal vervoer.

67 De afstand die een chauffeur moet afleggen zegt nog niets over de zwaarte van zijn functie. Functies in binnenlands vervoer kunnen eisen stellen die vergelijkbaar zijn of zwaarder dan die aan functies in het grensoverschrijdend vervoer. Gemiddeld genomen zullen internationaal chauffeurs niettemin vaker zijn ingeschaald in E en nationaal chauffeurs in D. Bij de inschaling wegen niet alleen objectieve criteria van functiewaardering maar ook arbeidsmarktverwijzingen.

figuur 34 Verdeling over functiegroepen van actieve deelnemers PFV



Bron: PFV, bewerking Panteia en Basis & Beleid⁶⁸

De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de sector naar functiezwaarte is ook onderzocht, met behulp van gegevens van het Pensioenfonds Vervoer. Het Pensioenfonds beschikt over informatie over de uurlonen van alle actieve deelnemers, chauffeurs en niet-chauffeurs. Die methode is niet waterdicht: de uurlonen kunnen behoren tot verschillende loonschalen.⁶⁹ In dat geval is gekozen voor de laagste loonschaal die van toepassing kan zijn. Uit die gegevens blijkt dat het aantal mensen met een uurloon uit schaal E afneemt van 26.346 in 2010 naar 20.817 in 2018. De omvang van de groep werknemers met een uurloon uit schaal D blijft ongeveer gelijk, maar het aantal mensen met een lager uurloon neemt fors toe. Een verklaring voor de uitbreiding van het aantal werknemers met een uurloon uit schaal B, is de verschuiving van zwaar transport naar licht transport (e-commerce). De toename van activiteiten in logistiek zou een verklaring kunnen zijn voor de toename van A en B, maar naar verwachting zit de grootste groei in de logistieke sector buiten de cao Beroepsgoederenvervoer (BGV) (en dus buiten dit bestand aan werknemers). Een verklaring is ook dat zijinstromers die nog niet beschikken over rijbewijs CE instromen in schaal C0 en met rijbewijs in schaal D0. In de jaren 2015-2017 zijn 2000 zijinstromers ingestroomd.

68 Gewerkt is met de veronderstelling dat iemand in de laagste functiegroep zit waarin dat salaris voorkomt. In werkelijkheid zal een deel in de laagste treden van hogere functiegroepen zijn ingedeeld.

69 Dat komt niet vaak voor: de salarissen van D1 en C2 zijn tot 2018 gelijk (die mensen zijn steeds toegerekend aan C). In 2018 is B6 gelijk aan D3 (die mensen zijn in 2018 toegerekend aan B6) en A4 en 0 (toegerekend aan A).

Vanaf 2014 neemt het aantal mensen met een uurloon dat lager is dan A0 (in 2018 € 9,37 per uur) sterk toe. In 2018 daalt het aantal mensen met een loon lager dan A0 van bijna 17.000 naar circa 7.500 (waarvan een klein deel door de komst van een nieuwe schaal A' (483 mensen)). Redenen voor het grote aantal mensen met lagere uurlonen dan A0 kunnen zijn: jeugdlonen (art. 20) of mintredenen (art. 22):

- Jeugdlonen: van de groep van circa 7.000 mensen blijkt dat ruim 2.600 mensen een uurloon ontvangen dat overeenkomt met een jeugdloon-percentage van de reguliere lonen in de loontabellen voor Goederenvervoer Nederland en TLN. In tabel 13 staan de aantallen mensen die een uurloon krijgen dat overeenkomt met een uurloon dat gelijk is aan een jeugdloonpercentage⁷⁰ van de lonen voor volwassen werknemers.
- Mintredenen: In 2018 hebben 296 het uurloon dat hoort bij de mintredenen in artikel 22 cao.

tabel 13 Uurlonen PF Vervoer

Schaal	Art. 20.1a	Art. 20.2a	Totaal
Schaal A'	9	62	71
Schaal A	158	310	468
Schaal B	95	97	192
Schaal C	486	1077	1563
Schaal D	24	153	177
Schaal E	173	0	173
Totaal	945	1699	2644

Bron: PFV

Van circa 4.400 mensen is niet duidelijk waarom zij een uurloon ontvangen dat lager is dan A0.

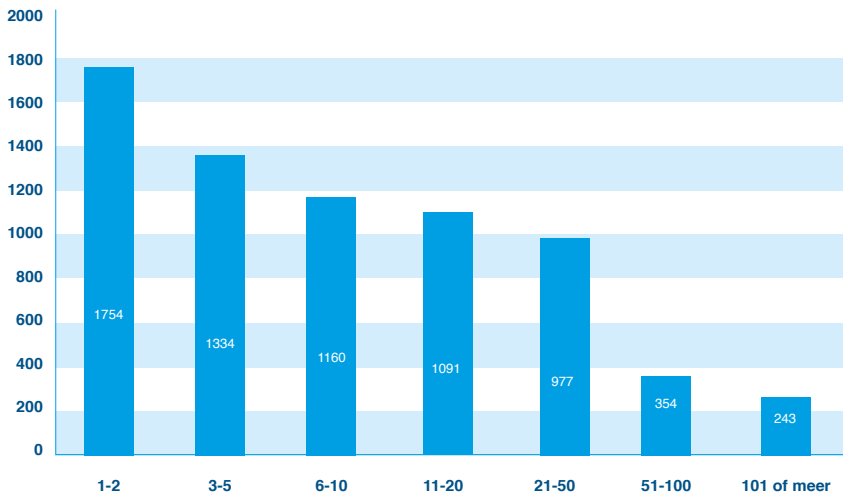
Conclusie: De werkgelegenheid in de sector neemt alleen toe in de lagere loon-schalen. Het aantal mensen in schaal E is in 8 jaar tijd met ruim 20% afgenomen en vanaf het moment dat er weer sprake was van groei in de sector constant gebleven. De groei zit in de lagere loon-schalen. In 2018 groeit vooral schaal A sterk, vooral ten koste van mensen met een lager uurloon dan A. Het aantal mensen met een uurloon lager dan A' is groter dan door mintredenen of jeugdlonen kan worden verklaard.

⁷⁰ Het jeugdloonpercentage varieert van 45% voor 15-jarigen tot 95% voor 21-jarigen.

6.3 VERDELING OVER BEDRIJFSOMVANG

Volgens het vergunningverlenend orgaan NIWO zijn er in 2018 13.364 vergunninghouders. Daarvan zijn er 5.571 met één vergunning (eigen rijders). Alleen ondernemingen met werknemers in dienst moeten aangesloten zijn bij het Pensioenfonds. In het derde kwartaal van 2019 waren er bij het Pensioenfonds 6.912 bedrijven aangesloten. Kleine ondernemingen maken een groot deel uit van de sector. Uit gegevens van het Pensioenfonds Vervoer blijkt dat 61% van de bedrijven minder dan 10 werknemers in dienst heeft. Nog eens 1.091 bedrijven hebben minder dan 20 werknemers en nog geen 600 bedrijven heeft meer dan 50 werknemers in dienst.

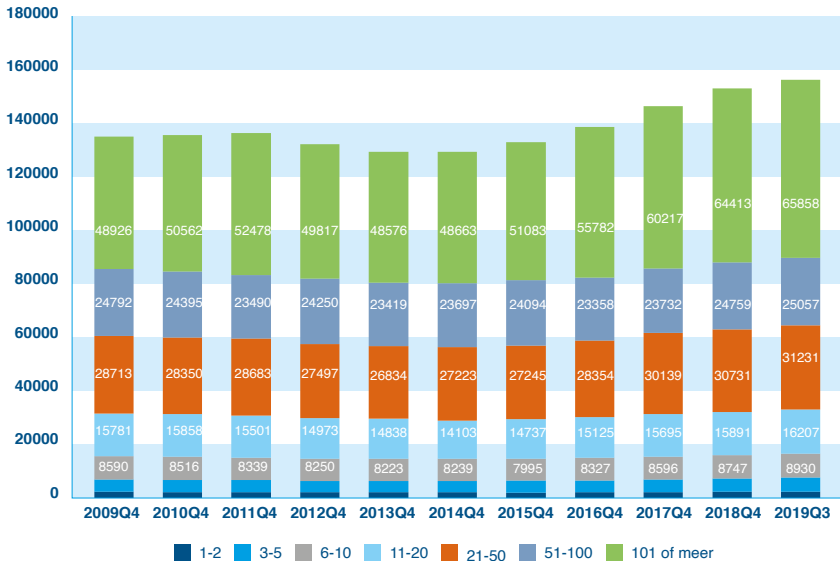
figuur 35 Bedrijfsomvang naar werkgever (aantal bedrijven), 2019 Q3



Bron: STL en PFV, 2019

Terwijl kleine bedrijven het overgrote deel van de sector vormen is hun aandeel in de werkgelegenheid klein (bijna 60% van de werknemers werkt bij ondernemingen met meer dan 50 werknemers).

figuur 36 Werkgelegenheid naar bedrijfsgrootte, 2019 Q3



Bron: STL en PFV

De werkgelegenheid groeit sinds 2014 vooral bij de grootste ondernemingen (101 of meer), o.a. door overnames. Het middensegment is heel langzaam aan het verdwijnen:

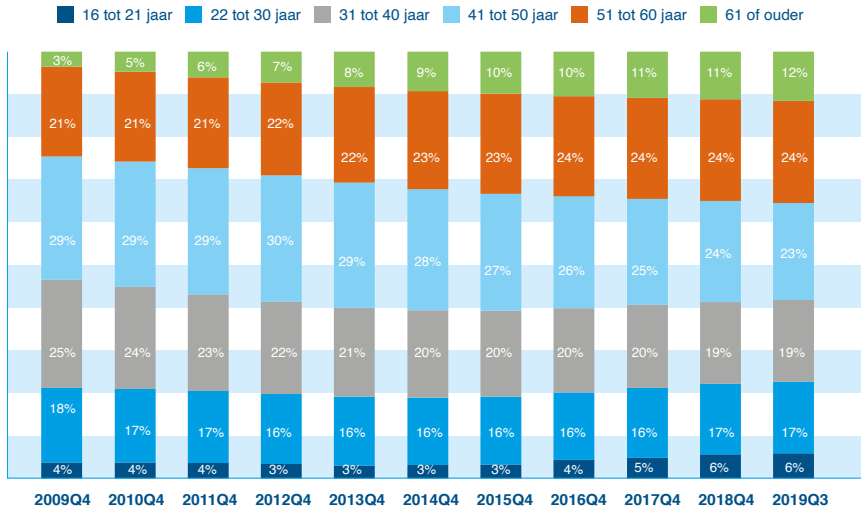
het aandeel in werkgelegenheid van de categorieën ondernemingen met meer dan 10 en minder dan 50 werknemers is in deze periode langzaam afgenomen van 32% naar 30%.

Conclusie: Het aandeel van grote bedrijven in de werkgelegenheid neemt toe. Bijna 60% van de werknemers werkt in bedrijven met meer dan 50 werknemers.

6.4 LEEFTIJDOPBOUW

Ook de leeftijdsopbouw verandert. In Visie 2015 werd gewezen op de vergroening en vergrijzing van de sector. De vergrijzing zet door. De ontwikkeling in het personeelsbestand na 2008 heeft vooral invloed gehad op het aandeel van werknemers tussen 30 en 50 (van 54% in 2009 Q4 naar 42% in het derde kwartaal van 2019). Tot 2014 daalde ook het aandeel van de jongste werknemers. Maar omdat het aantal werknemers weer groeide vanaf 2013, neemt het aantal werknemers in de categorie onder de 30 weer toe en groeit vooral het aandeel van 15+'ers (vooral jongeren). 36% van de werknemers is ouder dan 50 jaar.

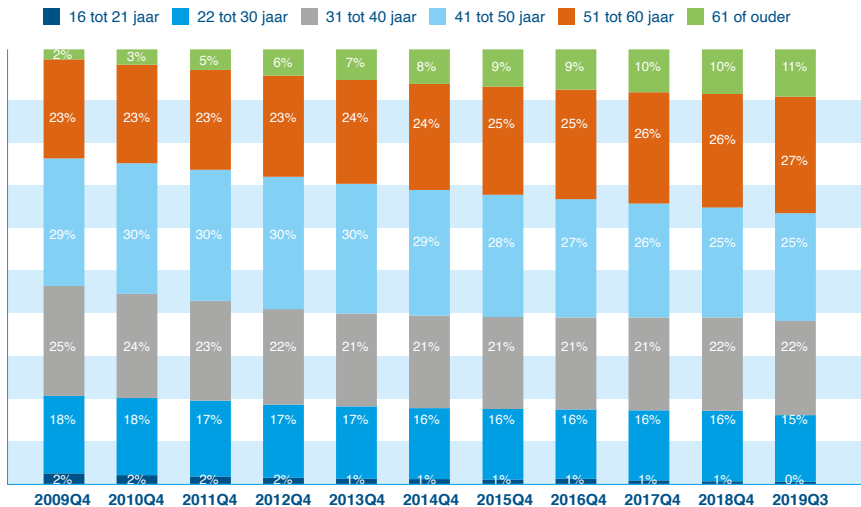
figuur 37 Leeftijdsofbouw alle werknemers in de sector



Bron: STL en PFV

Bij chauffeurs is 38% ouder dan 50. Slechts 15% van de chauffeurs is jonger dan 30, onder alle werknemers is dat 23%.

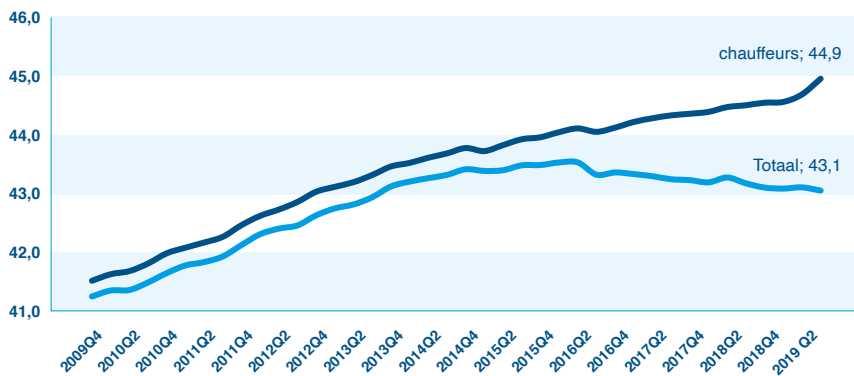
figuur 38 Leeftijdsofbouw chauffeurs in de sector



Bron: STL en PFV

De gemiddelde leeftijd van chauffeurs blijft stijgen terwijl die van de overige werknemers daalt.

figuur 39 De gemiddelde leeftijd van chauffeurs en andere werknemers in de sector

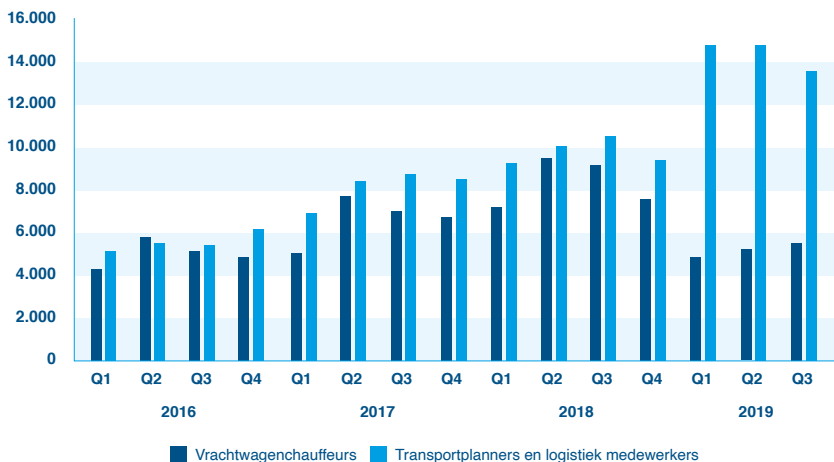


Bron: STL en PFV

6.5 IN- EN UITSTROOM

De groei van de werkgelegenheid leidt tot schaarste aan personeel. Het aantal openstaande vacatures neemt in de laatste jaren snel toe.

figuur 40 Ontwikkeling openstaande vacatures chauffeurs en transportplanners en logistiek medewerkers



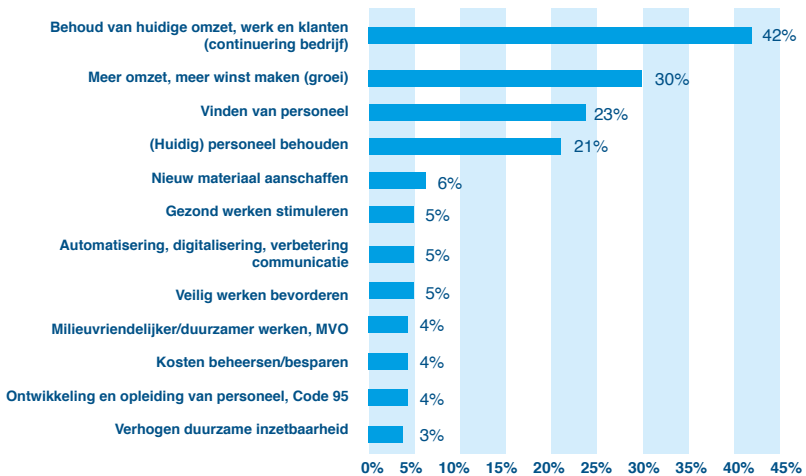
Bron: STL (o.b.v. UWV)

71 STL, kwartaalmonitor Q1 2020

De schaarste aan personeel is voor veel bedrijven een knelpunt. Gevraagd naar de belangrijkste thema's worden, door werkgevers in de bedrijfsenquête van STL, veel thema's genoemd die te maken hebben met de beschikbaarheid van personeel.

In het eerste kwartaal van 2020 lag het aantal vacatures lager dan in het eerste kwartaal van 2019, zowel voor chauffeurs (10.600 in eerste kwartaal 2020, 14.800 in eerste kwartaal 2019) als voor transportplanners en logistiek personeel (4.700 in eerste kwartaal 2020 en 4.900 in eerste kwartaal 2019⁷¹).

figuur 41 Verwachting belangrijkste thema's komende twee jaar (meerdere antwoorden mogelijk)

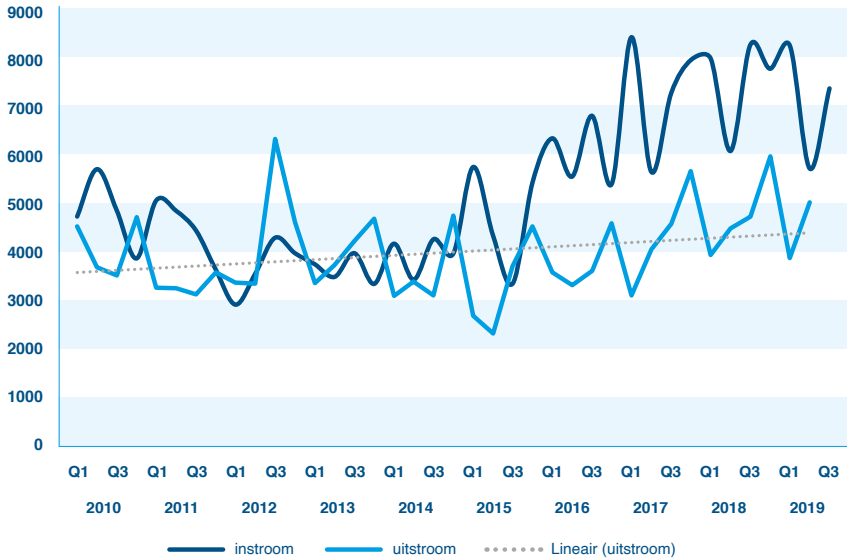


Bron: STL en Panteia, 2019, *Bedrijfsenquête 2018*

Niet alleen de groei van het aantal banen moet worden ingevuld, er is ook in alle jaren veel uitstroom van medewerkers uit het bestand van het Pensioenfonds. Er zijn veel nieuwe mensen nodig door de groeiende vraag naar vervoer maar ook omdat een groot deel van het personeel uitstroomt. De sector heeft dus groot belang bij een positief imago en bij nieuwe toetreders op de arbeidsmarkt, jongeren en zij-instromers (boeien), maar de sector heeft – zeker in een krappere wordende arbeidsmarkt, belang bij het vasthouden van mensen (binden).

De groei van de werkgelegenheid (aantal deelnemers in het Pensioenfonds Vervoer) is het resultaat van enerzijds een groeiende instroom die in het 1e kwartaal van 2017 een piek bereikt van 8.410 mensen (in Q3 2018 en Q1 2019 zijn vergelijkbare pieken) en anderzijds een licht stijgende uitstroom van ca. 4.000 mensen per kwartaal.

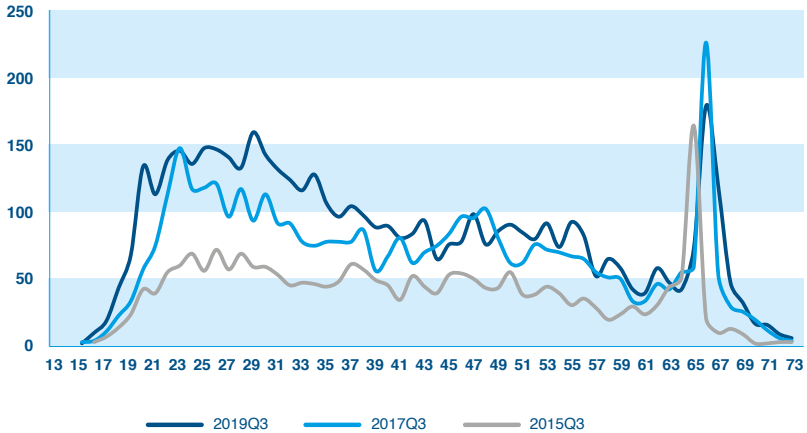
figuur 42 Ontwikkeling in- en uitstroom per kwartaal vanaf 2010



Bron: STL en PFV, 2019, Arbeidsmarktmonitor 2019 3e kwartaal

De lichte toename van de uitstroom is ook het gevolg van vergrijzing in de sector. Het percentage werknemers boven de 55 neemt van 2010 naar 2017 toe van 15% naar 25%. Uitstroom vindt plaats op alle leeftijden, maar met een (groeiende) piek rond de datum van pensionering, die met de AOW leeftijd opschuift tot 2017. De uitstroom is veel hoger dan alleen ten gevolge van pensionering. Zo stijgt ook in de leeftijdscategorie tot 30 jaar de uitstroom. In 2019 is in bijna alle categorieën de uitstroom groter dan in 2015 en 2017. De instroom is al lange tijd netto meer dan de uitstroom. Een deel van de in- en de uitstroom is te verklaren door de economische groei, die zorgt voor meer dynamiek op de arbeidsmarkt en dus voor meer baanwisselingen.

figuur 43 Uitstroom in de sector naar leeftijd, in drie verschillende jaren

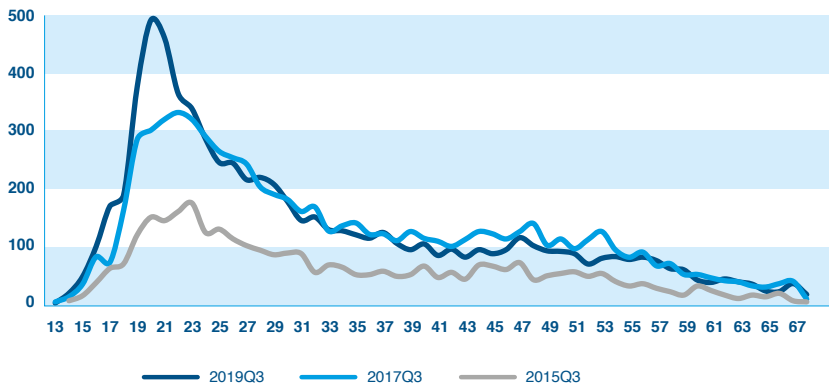


Bron: STL en PFV

6.6 BOEIEN VAN (KANDIDAAT) WERKNEMERS

Het overgrote deel van de instroom is jonger dan 30 jaar. Het boeien van jongeren blijft een belangrijke uitdaging voor de sector in het licht van het toekomstige dalende aantal jongeren dat van school komt.

figuur 44 Instroom in de sector naar leeftijd, in drie verschillende jaren

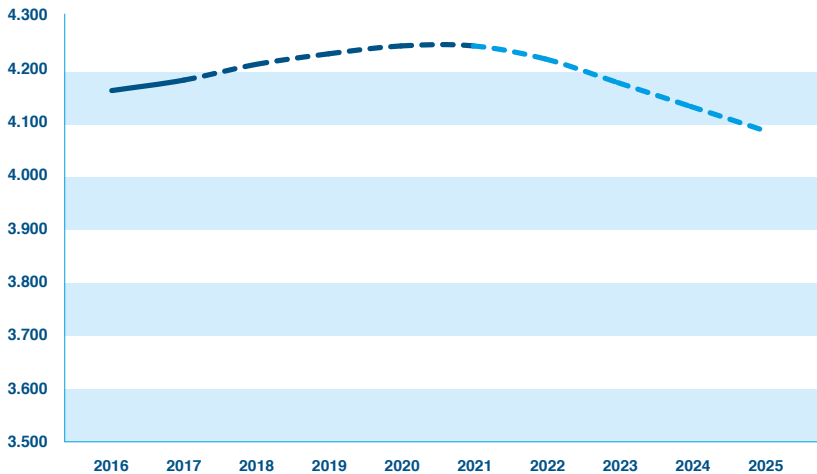


Bron: STL en PFV.

Instroom van jongeren vanuit het onderwijs

De sector werft voornamelijk werknemers uit het onderwijs met een MBO opleiding, bijna de helft komt daarvandaan (47%). Een vijfde van de instroom komt uit het voortgezet onderwijs, een kwart uit het hoger beroepsonderwijs en een kleine 10% uit het wetenschappelijk onderwijs. De verwachting is dat er tot 2020 een stijging is van het aantal aanmeldingen voor de opleiding MBO goederenvervoer en logistiek, en dat dit met ongeveer 1% gemiddeld per jaar terugloopt.

figuur 45 Prognose aantal deelnemers mbo goederenvervoer over de weg



Bron: CBS en ABF Research, bewerking STL

Op het MBO kiezen leerlingen vaker voor de opleiding MBO logistiek in plaats van de opleiding MBO goederenvervoer over de weg⁷². De sector werft mbo-ers meestal via een BBL-opleiding. 27% van de bedrijven in het beroepsgoederenvervoer en 36% van de bedrijven in de logistiek zijn een leerbedrijf. Minder dan de helft daarvan heeft ook een BBL'er in dienst (STL bedrijfsenquête).

In het schooljaar 2017/2018 waren er 486.421 mbo studenten, waarvan 11.016 in de studierichtingen in transport en logistiek (2% van de mbo studenten). In tabel 14 is per functie het aantal studenten en gediplomeerden uitgesplitst.

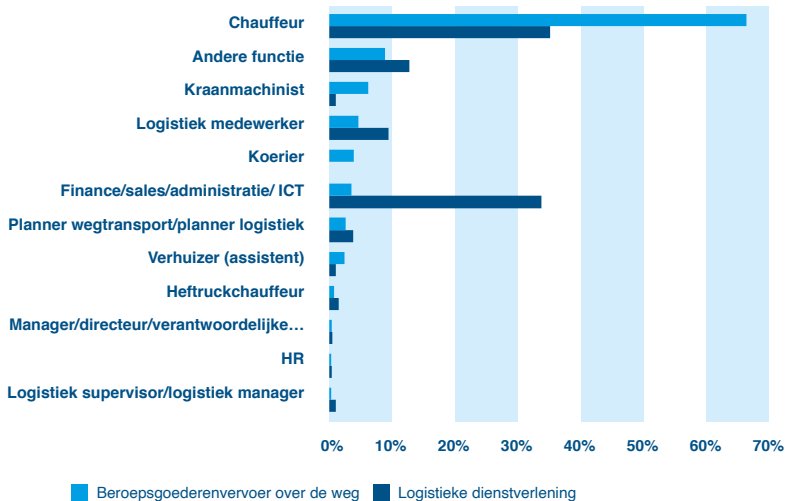
tabel 14 Aantal studenten en gediplomeerden naar functie, schooljaar 2018/2019

Richting	Studenten 2018/2019	Gediplomeerden 2017/2018
Logistiek medewerker	2.731	1.406
Logistiek teamleider	2.686	997
Chauffeur wegvervoer	1.881	575
Logistiek supervisor	1.881	375
Manager T & L	1.535	345

Bron: SBB Dashboard

Gediplomeerden stromen niet alleen uit naar de sector transport en logistiek, maar ook (vooral logistiek gediplomeerden) naar verschillende sectoren. Deze instroom is relatief klein ten opzichte van het aantal vacatures. In het eerste half jaar van 2018 waren er in totaal 278.141 mbo vacatures (SBB Dashboard) en 19.217 vacatures voor functies in transport en logistiek (in de ruime definitie).

figuur 46 Vacatures Transport en Logistiek

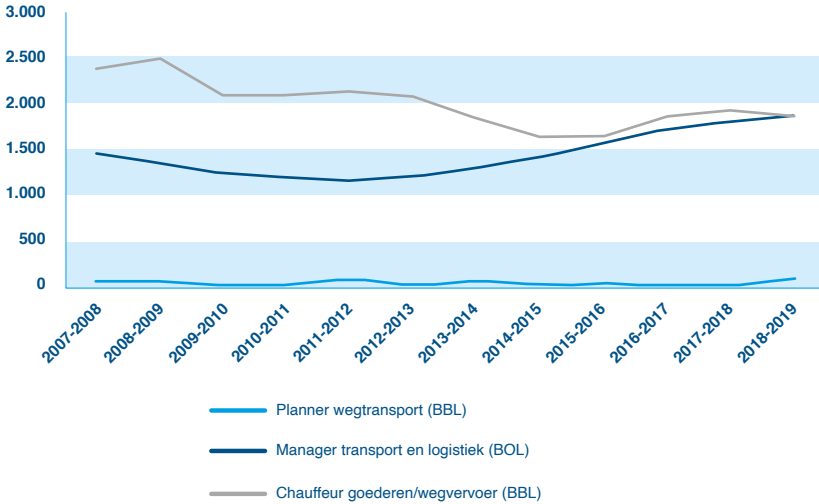


Bron: STL, 2019, Arbeidsmarktrapportage 2018

Het instroompercentage jongeren (schoolverlaters) bedraagt in functies in transport en logistiek (in de ruime definitie) ten aanzien van het totaal vacatures ca. 15% voor logistiek medewerkers en voor chauffeur wegvervoer ca. 10%. Het

aantal deelnemers aan een mbo opleiding stijgt de laatste jaren weer. Door demografische factoren zal deze stijging na 2020 afnemen, er zijn dan minder jongeren die naar school gaan. Zie figuur 47 voor het aantal deelnemers mbo goederenvervoer over de weg, schooljaren 2007/2008 t/m 2018/2019.

figuur 47 Aantal deelnemers opleidingen goederenvervoer 2007-2008 t/m 2018-2019

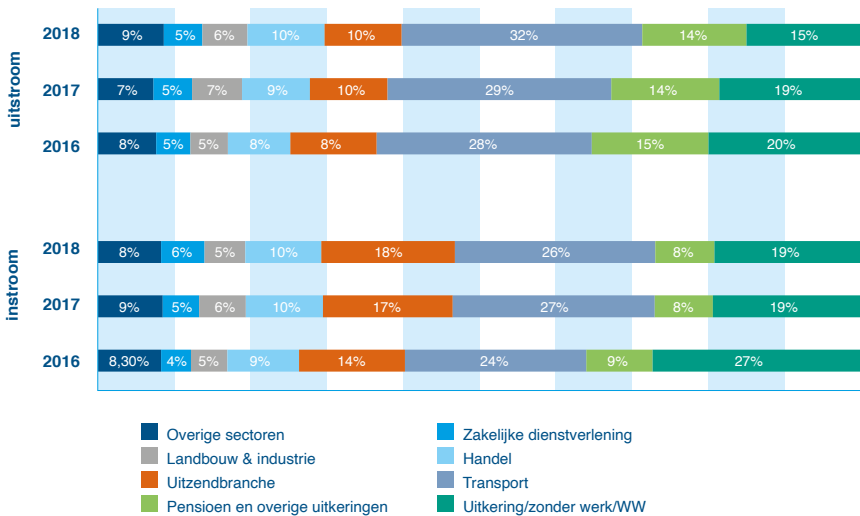


figuur 47 Aantal deelnemers opleidingen goederenvervoer 2007-2008 t/m 2018-2019 Bron: CBS/ABF Research/DUO, bewerking STL

Als het aantal vacatures vanaf 2020 gelijk blijft, dan neemt het aandeel van instroom vanuit opleiding af. Als de vacatures nog toenemen wordt het aandeel vanuit opleiding nog kleiner. In de interviews⁷³ geven de bedrijven die met BBL leerlingen werken aan dat het aantal leerlingen is teruggelopen. Als er voorheen meer per jaar instroomden, zijn dat er nu één of twee.

Herkomst zij-instromers

figuur 48 Instroom van en uitstroom naar branche, 2016, 2017 en 2018



Bron: CBS/ABF Research/DUO, bewerking STL

Steeds minder vaak komen zij-instromers uit een uitkeringspositie/werkloosheid. Het grootste deel komt uit de sector transport en logistiek in de brede definitie (onder transport- en logistiek vallen ook branches als personenvervoer, vervoer over water en door de lucht) en de uitzendbranche. De sector moet op de arbeidsmarkt concurreren met een groot aantal andere sectoren die kampen met krapte. Andere sectoren die vissen in dezelfde vijver (mbo technisch) als bouw, metaal, openbaar vervoer verwachten allemaal toenemende tekorten aan personeel. In dat gevecht om personeel spelen zowel objectieve als subjectieve criteria een rol.

Objectief: marktconformiteit cao

Een objectief criterium is of arbeidsvoorwaarden in de sector marktconform zijn. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen beloning en arbeidstijden enerzijds en moderniseringsafspraken anderzijds. De regelingen van beloning en arbeidstijden kunnen worden vergeleken met die regelingen in andere cao's voor functies van vergelijkbare zwaarte. In 2007 is in de toekomstvisie vastgesteld dat de beloning van werknemers in het beroepsgoederenvervoer achterblijft op die van een aantal andere sectoren die in dezelfde vijver vissen:

tabel 15 Afkortingen per sector

Sector	Afkorting cao
Metalektro	Metaal
Openbaar vervoer	OV
Groothandel in Levensmiddelen	FSGIL
Betonproductenindustrie	BFBN
Zuivelindustrie	Zuivel

Bron: Panteia en Basis & Beleid

Het (maximum)loon per uur bleef in 2008 gemiddeld 19% achter op het loon van de cao's waarmee vergeleken was. Voor mensen in de functiegroepen C, D en E was dat verschil minder: respectievelijk 15% voor C, 14% voor D en 16% voor E. Het salarisniveau van de cao maakte de sector niet aantrekkelijk voor zoekenden op de arbeidsmarkt.

De werktijden zijn van oudsher erg lang in de sector; vooral chauffeurs en logistiek medewerkers kunnen een relatief laag uur-inkomen compenseren door veel uren te maken. In Europa is een gemiddelde arbeidsduur van 48 uur toegestaan, maar de middeling over een langere periode en de ruimte in de definitie van beschikbaarheidstijd maken nog steeds lange werkdagen en -weken mogelijk. Dat structureel overwerk nog steeds gemeengoed is in de sector blijkt uit het feit dat het beroepsgoederenvervoer één van de weinige sectoren is die structureel overwerk in de pensioenopbouw meeneemt.

In 2018 is opnieuw onderzocht wat het niveau is van de cao's⁷⁴ per 1 januari 2018. Dit keer is ook de Bouw in de vergelijking betrokken⁷⁵, omdat inmiddels in de cao Bouw ook ORBA wordt gehanteerd.

Uit de vergelijking van de cao door de AWWN blijkt dat in de lagere functiegroepen het verschil met de andere cao's (exclusief cao Bouw) kleiner is geworden. Toch blijft er een verschil van minimaal 9% (zie figuur 49). Dat wordt niet goedgemaakt door andere arbeidsvoorwaarden: de toeslag voor het werken in ploegen of op onregelmatige tijden is meestal lager. De werkgever draagt wel meer bij aan pensioen (12-13%⁷⁶ van het jaarinkomen in de schalen C, D en E, tegen 7-10 % in de grootmetaal, groothandel, betonproductenindustrie en zuivel; werkgevers in het Openbaar (en de Bouw) dragen nog meer bij aan pensioen). Het

74 De vergelijking is wellicht minder relevant voor de pakkettenmarkt, die is tussen 2007 en 2018 sterk veranderd.

75 In 2007 was nog geen conversie van functies in de cao Bouw naar ORBA mogelijk. De Cao Bouw is toen niet algemeen maar voor specifieke functies vergeleken.

76 Naarmate het inkomen toeneemt is de bijdrage van de werkgever voor de pensioenregeling groter, omdat de franchise ten opzichte van het inkomen minder belangrijk wordt.

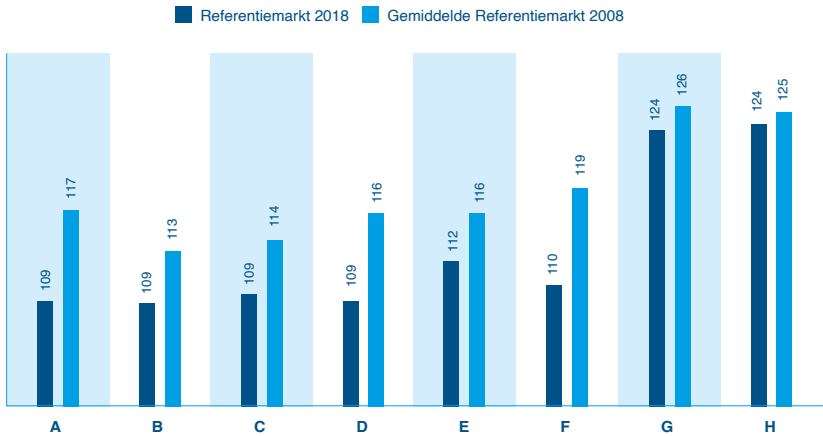
pensioen is dus relatief goed, maar ook duur voor de werknemer en voor de beroepskeuze van mensen minder van belang. Uit tabel 16 blijkt dat de cao op de meeste onderdelen achterblijft.

tabel 16 Samenvattende vergelijking van arbeidsvoorwaarden in het BGV ten opzichte van andere sectoren

Jaarinkomen		Uurinkomen		Overwerk	ORT	Pensioen	Bruto/netto
Aanvang	Eind	Aanvang	Eind				
-	-	-	-	-	-/+	+	-

Bron: AWWN

figuur 49 Niveau van de referentiecáo's in percentage van niveau cao BGV



Bron: AWWN, bewerking Panteia en Basis & Beleid

Conclusie: De cao biedt materieel nog steeds minder dan andere cao's in sectoren die op de arbeidsmarkt vissen in dezelfde vijver. Het verschil is t.o.v. 2008 aan de onderkant van de cao behoorlijk gedaald. De beloning van werknemers in de laagste schalen ligt 9% lager, maar de bijdrage aan pensioen door werkgevers is 3-5% hoger dan de benchmark.

Bouw en logistiek

De cao Bouw is nu op dezelfde manier vergeleken met de cao Beroepsgoedevervoer. In 2008 werden functies in de Bouw nog niet volgens de ORBA-methode van AWWN gewaardeerd. Er is toen naar het beloningsniveau van een aantal specifieke functies gekeken in de cao Bouw. Voor "C-chauffeurs" was de cao Bouw

in 2008 25% beter, voor “D-chauffeurs” 26% en voor “E-chauffeurs” 21%. Uit het onderzoek AWWN 2019 blijkt dat het verschil voor functies in functiegroep C en D nog steeds vergelijkbaar is met 2008 (in C 25% en in D 27%).

In 2008 is ook onderzocht hoe het beloningsniveau is voor specifieke logistieke functies in een aantal grotere logistieke ondernemingen, die van oudsher transportondernemingen zijn en zich hebben ontwikkeld tot logistieke dienstverlener (zonder wielen of met aparte ondernemingen voor transport en logistiek). Die ondernemingen zijn op de arbeidsmarkt nog meer direct concurrent van de sector beroepsgoederenvervoer over de weg. In 2008 zijn de cao's van drie logistieke ondernemingen vergeleken met die van de cao beroepsgoederenvervoer. Het - niet gewogen⁷⁷ - gemiddelde beloningsniveau voor vijf onderzochte veelvoorkomende functies lag bij de logistieke dienstverleners in 2008 13% hoger dan in de cao BGV.

In 2019 zijn de arbeidsvoorwaarden van logistieke dienstverleners door de AWWN op dezelfde manier vergeleken met de cao BGV als de cao's van andere sectoren. Logistieke ondernemingen gebruiken nu ook ORBA of daarmee vergelijkbare functiewaarderingssystemen. In de vergelijking zijn zeven grote ondernemingen in de logistiek met de cao BGV vergeleken. Omdat een aantal van deze cao's (drie) is gedispenseerd van de cao BGV is het logisch dat het beloningsniveau hoger ligt, omdat een vereiste voor dispensatie is dat de cao minimaal gelijkwaardig is. Voor andere ondernemingen (vier bedrijven) geldt die eis niet, omdat ze niet over de weg vervoeren. Maar slechts voor één onderzochte onderneming geldt dat het beloningsniveau per uur gemiddeld achterblijft. In de lagere functiegroepen ligt het beloningsniveau bij alle ondernemingen hoger.

figuur 50 Maximum salaris per functiegroep in procenten van het niveau van beroepsgoederenvervoer bij 8 grote logistieke dienstverleners.

Groep	BGV	A	B	C	D	E	F	G	Gem.
A	100%	106%	109%	-	99%	88%	94%	84%	97%
B	100%	111%	114%	118%	102%	91%	93%	84%	102%
C	100%	114%	116%	121%	106%	97%	95%	89%	105%
D	100%	114%	117%	121%	107%	101%	102%	93%	108%
E	100%	116%	118%	120%	107%	102%	106%	94%	109%
F	100%	119%	121%	124%	106%	104%	111%	96%	111%
G	100%	121%	124%	127%	106%	106%	114%	98%	114%
H	100%	126%	128%	130%	-	110%	116%	102%	119%

Bron: AWWN

77 Niet gewogen gemiddelde betekent dat geen rekening is gehouden met het feit dat sommige functies meer voorkomen dan andere en dat de ondernemingen niet even groot zijn. Iedere functie is even zwaar gewogen en iedere onderneming ook.

Onderstaande samenvatting van de vergelijking van arbeidsvoorwaarden in het beroepsgoederenvervoer ten opzichte van zeven grote logistieke dienstverleners laat zien dat de cao BGV op drie van de zeven onderwerpen gemiddeld scoort en op de overige onderdelen minder dan gemiddeld.

figuur 51 Samenvattende vergelijking van arbeidsvoorwaarden in het BGV ten opzichte van zeven grote logistieke dienstverleners

Waardering:

Beneden gemiddeld = - Gemiddeld = 0
 Boven gemiddeld = + Ver boven gemiddeld = ++

Jaarinkomen		Uurinkomen		Overwerk	ORT	Pensioen
aanvang	eind	aanvang	eind			
0	-	0	-	-	-	0

Bron: AWWN

Omdat de systematiek van vergelijken anders is dan in 2008, en omdat meer ondernemingen in het onderzoek zijn betrokken, is vergelijken met de uitkomst in 2008 niet mogelijk. Maar de conclusie van 2008 geldt ook nu: het beloningsniveau in logistieke dienstverlening is meestal, zeker in de lagere functiegroepen, hoger. Het niveau van de cao BGV is dus geen reden voor logistieke ondernemingen om de cao BGV niet te willen toepassen.

Kwalitatief, regelingen in de cao

Naast materiële regelingen kunnen ook immateriële bepalingen in de cao het werken in de sector aantrekkelijk maken. Zeker in een krappe arbeidsmarkt kunnen naast loon ook andere regelingen belangrijk zijn, zoals:

- Werkzekerheid
- Loopbaanbeleid/carrièrepaden
- Arbeidsomstandigheden
- Duurzame inzetbaarheid binnen en buiten de sector
- Zeggenschap over arbeidstijden
- Soort contracten
- Balans werk-privé
- Maatregelen voor aantrekkelijkheid beroep op arbeidsmarkt.

De grens tussen de verschillende gebieden is niet heel strikt te trekken, we komen dan tot de volgende bevindingen van regelingen in de cao in 2018⁷⁸:

78 In de sector lopen verschillende projecten om werken in de sector interessant te maken en duurzame inzetbaarheid te vergroten via het Sectorinstituut, niet via de cao.

- In twee van de zeven cao's staan maatregelen over **werkzekerheid**: zowel voor bestaande werknemers (BFBN en OV), als de intentie 1.000 uitzendkrachten en leerlingen (Beroepsbegeleidende leerweg, BBL) aan te nemen (OV).
- **Loopbaanbeleid/carrièrepaden**: waar scholings- en ontwikkelingsfondsen zijn (BGV, metaal en bouw) is er ook aandacht voor scholing van huidige en toekomstige werknemers. Eén cao heeft de intentie om leven lang leren in de praktijk te brengen (OV), ook gericht op toekomstig werk. Doorstroommogelijkheden zijn ook onderdeel van het thema duurzame inzetbaarheid (zie ook daar). Er zijn in de sector-cao's geen specifieke regelingen rondom loopbaanbeleid te vinden, dat vindt op bedrijfsniveau (al dan niet) plaats.
- **Arbeidsomstandigheden** zijn voor twee van de drie O+O/A+O fondsen (bouw en BGV) een belangrijke taak. In twee cao's wordt de mogelijkheid van een keuring genoemd (intredekeuring bouw, medische keuring BGV). In twee cao's (Metaal, Zuivel) wordt verwezen naar beleid dat de werkgever moet voeren, of een korte opsomming van artikelen uit de Arbowet gegeven. Bij Bouw is de stichting Arbouw opgeheven per 1-1-2016, de opvolger heet Vollandis. Deze stichting is meer gericht op duurzame inzetbaarheid. Arbeidsomstandigheden krijgen minder aandacht in de cao's dan duurzame inzetbaarheid. Voor SOOB doet STL de uitvoering als het gaat om arbeidsomstandigheden, in 2016 dynamische RIE, toolboxes, campagne veilig en gezond werken. Het aantal bedrijven dat van de branche-RI&E gebruik maakt is in 2017 gegroeid en bedraagt nu 563. DRIVE is een bewustwordingscampagne over het belang van gezond en veilig werken. Aan 48 workshops is door circa 720 personen deelgenomen. Dat is een verviervoudiging van het aantal in 2016. In het DRIVE aanbod is in 2017 voor het eerst ook een specifieke workshop voor leidinggevendenden opgenomen. In totaal hebben daaraan 30 leidinggevende deelgenomen⁷⁹.
- In één cao (FSGIL) wordt scholing genoemd in het kader van **duurzame inzetbaarheid**, dat kan ook voor werk buiten de sector zijn. Verder staan in alle cao's meer vakantiedagen bij een hogere leeftijd, waarvan bij één cao (FSGIL) meer duurzame inzetbaarheidsdagen bij oplopende leeftijd. In bijna alle cao's (behalve Bouw) is er geen verplichting tot overwerk en/of nacht- of extra late dienst na een bepaalde leeftijd (tussen 50 jaar en 10 jaar voorafgaand aan dan geldende AOW-leeftijd). Waar een O+O/A+O-fonds is worden vitaliteitsprogramma's genoemd (BGV, Metaal, Bouw). Een vierdaagse werkweek wordt in vijf cao's genoemd. De kortere werkweken zijn in dit kader (duurzame inzetbaarheid) vooral bedoeld voor oudere werknemers, al dan niet met volledige pensioenopbouw. In twee cao's (Metaal en Bouw) wordt de vierdaagse werkweek gefinancierd uit vakantiedagen, leeftijdsdagen, deels inleveren salaris.

⁷⁹ STL, 2017, Jaarverslag 2017.

In drie cao's is een generatiepactregeling met als percentage werktijd/percentage salaris/percentage pensioenopbouw: OV 90/94,44/100, BFBN 80/90/100 en zuivel 85/85/100. In het principeakkoord van de nieuwe cao Zuivel staat een nieuwe regeling rondom minder werken 5 jaar voorafgaand aan de AOW-datum. Deels blijft de oude regeling gelden

- De cao BGV heeft **geen regeling rondom een vierdaagse werkweek** voor oudere werknemers: ouderen die korter willen werken kunnen alleen gebruik maken van deeltijdpensionering op eigen kosten.
- In het principeakkoord cao Zuivel is jaarlijks 1 procent van het jaarsalaris beschikbaar om de inzetbaarheid te vergroten (opleiding, een training, verlof of een gezondheids- of vitaliteitsprogramma).
- **Zeggenschap over arbeidstijden individueel:** De mate van waar rekening mee moet worden gehouden bij roosters varieert van heel uitgebreid (FSGIL), paar punten (OV, Bouw) tot standaard zinnen (in overleg, BGV en Metaal) tot niets (BFBN). In cao BGV is er een experiment met een urenmaximum, vanaf 40 uur of meer. Er is ook een PKB waarin de werknemer zelf vrije tijd kan kopen of maximaal 4 vrije dagen kan laten uitbetalen. In de cao OV is er een experiment met meer evenwichtige en regelmatige diensten en meer op maat gemaakte rouleringen, voor beter werk-privé balans en efficiëntere inzet personeel (vanaf 1-1-2018: werken naar wens). In de cao Bouw wordt expliciet genoemd dat een werkweek van 4x8 uur tot de mogelijkheden behoort.
- **Zeggenschap over arbeidstijden collectief:** op ondernemingsniveau bevoegdheden voor OR: de MZ wordt in de cao OV uitdrukkelijk betrokken bij het afspreken van voorwaarden voor roosters op vestigingsniveau en bij de uitvoering van Werken naar Wens. De cao GIL schrijft roosters voor waarvan alleen onder voorwaarden na instemming van de OR mag worden afgeweken, net zoals in de Bouw alleen van de basistijden mag worden afgeweken na instemming van de medezeggenschap. In de cao Metaal is instemming van de OR nodig voor een afwijkende termijn voor het bekendmaken van werktijden. De cao's van BFBN, Zuivel, en BGV regelen niet iets bovenwettelijks op dit punt.
- **Soort contracten:** Als uitzendkrachten genoemd worden, dan moeten ze van gecertificeerde bureaus zijn, en betalen volgens de cao-inlener. De cao BFBN streeft naar zo weinig mogelijk uitzendkrachten en geeft de personeelsvertegenwoordiging een rol als uitzendkrachten worden ingezet. In de cao's Beton en Bouw studeert men op het verbieden van payroll-bedrijven die de cao van inlener niet hanteren.
- **Balans werk-privé** (naast zeggenschap over arbeidstijden): Alle cao's hebben mogelijkheden voor kort verzuim/verlof met behoud van loon, dat staat bij alle uitgebreid beschreven, het meeste is wettelijk geregeld. In twee cao's

is de Wet flexibel werken expliciet genoemd (Beton, GIL). Alleen in de cao Metalektro is tijdsparen mogelijk en het kopen van extra vrije dagen. In de cao Zuivel is geregeld dat maatwerkafspraken rondom werktijden en verlof kunnen worden gemaakt in een gesprek tussen werknemer en leidinggevende.

- Verder staan er in 4 cao's intenties ter bevordering van de deelname van specifieke groepen op de arbeidsmarkt en het behoud van werknemers. Zoals:
 - Verbetering van de arbeidsmarktpositie van vrouwen, jongeren en allochtonen (Metaal).
 - Gelijk loon voor gelijk werk van mannen en vrouwen (Metaal).
 - Bevordering instroom van vrouwen: voorrang bij gelijke geschiktheid of vaststellen van streefcijfers (Metaal, OV, GIL, Bouw);
 - In de cao Bouw staan onder het kopje "imago en instroom" protocolafspraken over: zij-instroom, werving van voormalige medewerkers, leermiddelen en examinering, kleine beroepen en Human Capital agenda. Dit alles in het kader van de 55.000 werknemers die de sector tekort dreigt te komen.

Zaken die medewerkers van belang vinden (uit interviews en exitonderzoek⁸⁰) gaan over de balans tussen werk en privé, invloed op werktijden en de lengte van de werkdag, voorkomen van arbeidsongeschiktheid, scholing en vaste baan.

Conclusie: In de cao BGV zijn minder regelingen op de onderzochte gebieden te vinden dan in de andere cao's. Opvallend is het ontbreken van een regeling als het gaat om minder werken richting het pensioen. De cao BGV is de enige cao zonder enige regeling op dit gebied.

De coronacrisis leidt ertoe dat in 2020 veel cao-onderhandelingen worden uitgesteld. Er worden veel minder cao's afgesloten dan in vergelijkbare perioden in eerdere jaren⁸¹. De cao BGV is ongewijzigd voor een jaar verlengd. In vitale sectoren zijn nog loonstijgingen van 3,5% afgesproken (zorg, onderwijs). In andere sectoren zijn de stijgingen rond 1,8%. Inhoudelijke afspraken zijn lastiger na te gaan.

Subjectieve criteria voor de aantrekkelijkheid van de sector: Imago

In de keuze voor een sector spelen subjectieve criteria ook een belangrijke rol. Subjectieve criteria zijn moeilijk meetbaar. Over het imago van de sector kan wel het volgende worden vastgesteld.

⁸⁰ Zie in het exitonderzoek 1.8 voor de bronnen.

⁸¹ AWWN, maandbericht cao (<https://www.awvn.nl/nieuws/persbericht/cao-ontwikkelingen-loonafspraken-lagermei-2020/>)

Imago: Gewoon Goed Werk Monitor FNV (GGWM)

De GGWM is een vragenlijst over werkomstandigheden die reeds meerdere jaren vanuit de FNV wordt uitgezet. Deze meter wordt op vrijwillige basis door werknemers in sectoren ingevuld, vaak op eigen initiatief maar soms ook op verzoek van een vakbondsbestuurder. Werknemers kunnen aangeven of ze werken in transport of logistiek. De sectorindeling komt niet automatisch overeen met het cao-domein, vooral respondenten in logistiek zullen vaak niet onder de cao BGV vallen. De gegevens geven niettemin een indicatie van het beeld dat werknemers hebben over de aantrekkelijkheid van het werken in de sector. In tabel 17 zijn de kenmerken van de invullers uit transport en logistiek vergeleken met de kenmerken van alle invullers.

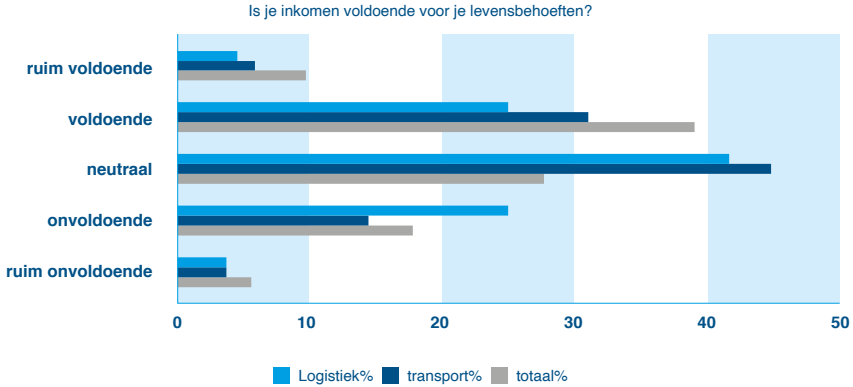
tabel 17 Kenmerken respondenten

	Totaal	Transport	Logistiek
Aantal respondenten	55.031	311	383
% mannen	59	69	56
% vrouwen	31	17	23
% geslacht onbekend	10	14	21
Gemiddelde leeftijd bij invullen	52	62	51

Bron: GGWM

De tabel laat zien dat de groep respondenten wat betreft leeftijd niet representatief is: gemiddeld ouder dan in de sector (deelnemers van het Pensioenfonds Vervoer zijn gemiddeld 45 jaar). Ook de invullers in de sector logistiek zijn ouder dan gemiddeld (51 jaar tegen ruim 43 in de sector Vervoer en Opslag CBS). Jongeren zijn ondervertegenwoordigd. Minder duidelijk, maar ook ondervertegenwoordigd zijn mannen in de sector transport. In de volgende figuren wordt nader ingegaan op een aantal belangrijke of opvallende resultaten uit de GGWM:

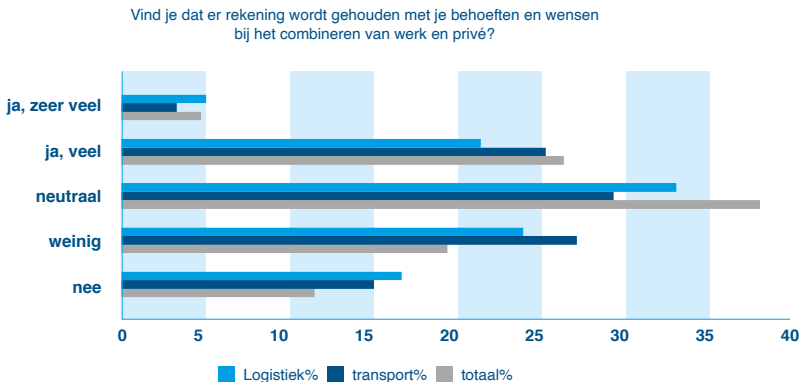
figuur 52 Antwoord of inkomen voldoende is voor levensbehoefte van logistiek en transportpersoneel



Bron: GGWM

Werknemers in transport beoordelen hun inkomen neutraal of voldoende. Ze geven hun inkomen minder dan gemiddeld een ruime voldoende, maar ook minder dan gemiddeld een ruime onvoldoende. Vooral werknemers in de logistiek zijn gemiddeld ontevredener over het inkomen. In het exitonderzoek (zie bijlage) zijn logistiek medewerkers juist meer tevreden over het salaris dan andere groepen, het verschil met de groep in de Gewoon Goed Werk Meter is dat deze groep onder het Pensioenfonds Vervoer valt en dus een vaste of tijdelijke aanstelling had. De groep in de Gewoon Goed Werk Meter is breder, daar vallen ook de uitzendkrachten onder.

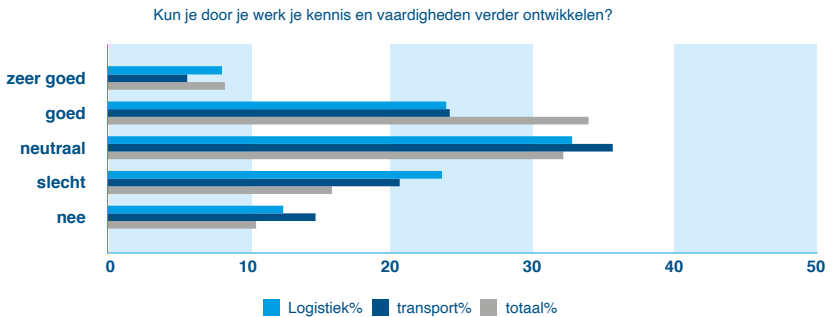
figuur 53 Antwoord of rekening wordt gehouden met behoeften en wensen bij het combineren van werk en privé



Bron: GGWM

Werknemers in transport en logistiek vinden vaker dan gemiddeld dat er niet of weinig rekening wordt gehouden met behoeften en wensen ten aanzien van het combineren van werk en privé. De inzetbaarheidscheck van STL (arbeidsmarktmonitor 2018) geeft aan dat 4% van de deelnemers slechte afstemming tussen werk en privé ervaart, 27% neutraal is en 69% goede afstemming tussen werk en privé ervaart.

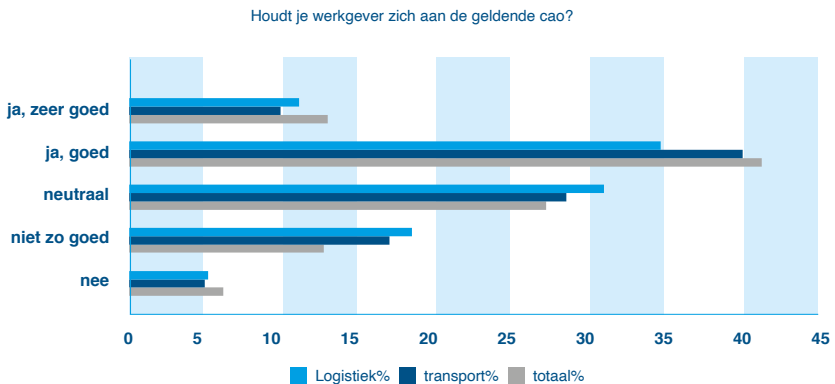
figuur 54 Antwoord of door werk kennis en vaardigheden verder zijn te ontwikkelen



Bron: GGWM

Werknemers in transport en logistiek beoordelen – meer dan werknemers in het algemeen - de mogelijkheden om zich te ontwikkelen bij hun werkgever als slecht. Ook beoordelen minder dan gemiddeld werknemers de mogelijkheden als goed. Dit blijkt ook uit de werknemersenquête en de inzetbaarheidscheck van STL⁸².

figuur 55 Antwoord of werkgever zich houdt aan de geldende cao



Bron: GGWM

⁸² STL, 2018, Arbeidsmarktportage 2018.

In transport en logistiek antwoordt een groter percentage dat de werkgever de cao niet zo goed naleeft.

Conclusie: De uitkomsten van de GGWM geven aan dat werknemers in transport gemiddeld tevreden zijn over hun inkomen, werknemers in logistiek wat vaker neutraal over hun inkomen, maar gemiddeld minder over de naleving, mogelijkheden voor combinatie van werk en privé en ontwikkelmogelijkheden.

Imago van de sector: beroepsprestige-index

Het imago van vrachtwagenchauffeurs wordt gemeten in de beroepsprestige index⁸³. Deze laat zien dat het imago van het beroep van vrachtwagenchauffeur in absolute zin sinds de jaren 80 niet is gedaald, maar ook dat het beroepsprestige van andere beroepen wel is gestegen. De relatieve positie op de index is gedaald: er zijn meer beroepen met een hoger beroepsprestige dan vrachtwagenchauffeur. De aantrekkelijkheid van het beroep van vrachtwagenchauffeur neemt in die zin af, met als gevolg meer moeilijkheden bij het vinden van geschikt personeel.

Indirect valt er meer over te zeggen als we toch de werknemers in de sector er naar vragen. De volgende zaken spelen dan een rol.

- De uitstraling sector verandert door de inzet van (onder andere) Polen, voorstellingen over onbemand rijden en robotisering in de toekomst (TON Panel);
- Imago op hoofdlijnen: verantwoordelijk, afwisselend, zinvol beroep, maar ook zwaar, minder goed betaald en moeilijk om een goede balans te houden tussen werk en privé (interviews kaderleden, bedrijven);
- De chauffeurs zien vooral het onbegrip en gebrek aan respect van medeweggebruikers, klanten en overige passanten (geen ruimte op de weg, klachten bij lossen etc.) (interviews kaderleden en bedrijven);
- Via het Sectorinstituut is er vooral aandacht voor versterking van het beroep en daarmee het aantrekkelijk maken, niet zo zeer voor het imago van de sector of de beroepen daarin (Jaarverslag STL 2017);

Ervaringen met werven

Werkgevers die een goede naam hebben ervaren weinig tot geen moeite bij de werving van nieuwe medewerkers. Uit de interviews in bedrijven komt naar voren dat die goede naam wordt opgebouwd uit factoren als: werk-privé balans, betere betaling, omgangsvormen, mooi werk en variatie in werk. Wat de werk-privé balans betreft gaat dat meestal om het aantal dagen waarop gewerkt wordt (in 4 dagen 40 uur bijvoorbeeld) en is dat meestal 4 dagen.

83 ROA, 2017, Status en imago van de leraar in de 21e eeuw.

De instroom is een grotere uitdaging voor grotere bedrijven, waar de aantallen medewerkers die geworven moeten worden hoger is. Hier merkt men dat de kwaliteit van de zij-instroom terugloopt. De geïnterviewde bedrijven die gebruik maken van STL voor het werven van zij-instromers zijn tevreden over de samenwerking met STL, maar minder tevreden over de huidige kwaliteit van de kandidaten die op zij-instroomevents afkomen. De vorm van de events is gebaseerd op grote aantallen geïnteresseerden, die zo snel mogelijk geselecteerd worden op mogelijke geschiktheid, terwijl er nu minder mensen komen. Werven onder andere doelgroepen dan voorheen wordt in de sector nog niet op schaal gedaan. Vaak is de HR-afdeling hier wel mee bezig, maar ziet het management er niet zo veel heil in. Uit interviews met vooral grotere bedrijven kwam dit ter sprake. Het Sectorinstituut geeft aan de doelgroep vrouwen nu te onderzoeken.

6.7 BINDEN ALGEMEEN

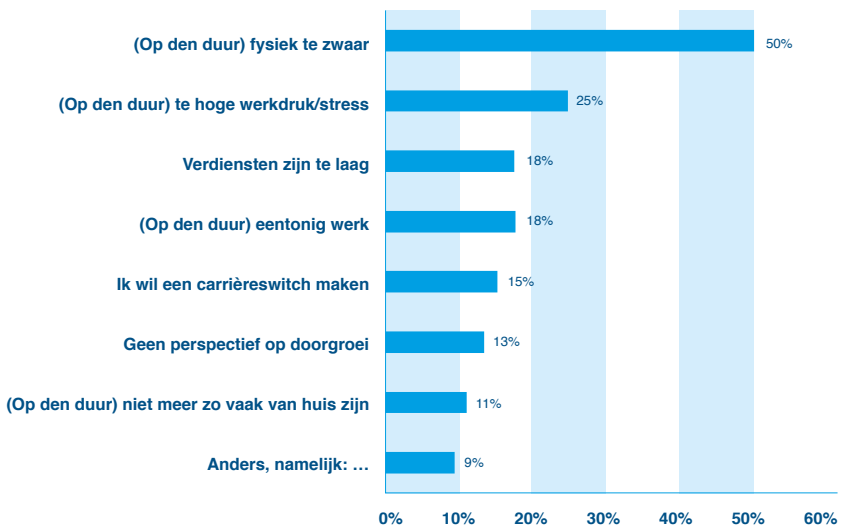
Met de toenemende krapte op de arbeidsmarkt is het voor bedrijven in de sector van belang om medewerkers te behouden in de bedrijven en de sector. Uit de interviews komt naar voren dat de balans tussen werk en privé steeds belangrijker wordt. Werknemers willen mogelijkheden om meer te regelen in werktijden, vier dagen (of minder) kunnen werken en 's nacht thuis zijn. Bedrijven met veel persoonlijke aandacht hebben minder verloop. Zo voorziet de relatief nieuwe functie van chauffeurscoach/- coördinator in de behoefte om de toenemende druk die van alle kanten op de chauffeur wordt uitgeoefend te verminderen. De ervaringen van de geïnterviewde medewerkers en bedrijven die er mee werken zijn positief. Een ander voorbeeld van aandacht voor medewerkers is het bespreken van vervelende ervaringen (van scheldpartijen en bijna fysieke confrontaties bij het lossen tot vervelende berichten op Facebook) rondom het werk en hoe daar mee om te gaan. Aandacht voor wat medewerkers graag willen leren is een middel om mensen vast te houden, daar kan het opleidingsaanbod in het kader van Code 95 eventueel meer bij aansluiten. Vooral in kleinere bedrijven met diverse werkzaamheden blijkt werk zoeken dat bij hem past motiverend voor de werknemer en belangrijk voor zijn duurzame inzetbaarheid. Daarnaast is nog steeds voor chauffeurs een eigen wagen aantrekkelijk; of een wagen delen met een vaste collega. Uit interviews blijkt dat bedrijven met meer specialistisch werk makkelijker mensen werven. Er is meer te kiezen door medewerkers door de krapte op de arbeidsmarkt. Voor specialistisch werk dat beter betaald wordt is makkelijker personeel te vinden.

Om welke redenen vertrekken medewerkers? Uit het exitonderzoek komt naar voren dat 65% van de deelnemers aan het onderzoek vrijwillig is vertrokken uit de sector. De aspecten van de functie waar men het minst tevreden over is, zijn:

- de werktijden
- de lengte van werkdagen (chauffeurs)
- toeslagen en werktijden (logistiek medewerkers en planners)
- toeslagen en salaris (overige werknemers).

Over de lengte van de werkweek zijn de meeste deelnemers tevreden als die ligt tussen 21-30 uur en 31 tot 40 uur. Van de deelnemers aan het onderzoek, die na hun vertrek niet elders in transport en logistiek zijn gaan werken, wil gemiddeld 2/3 niet meer terug naar de sector. De uitstromers ervaren in hun nieuwe functie minder stress dan toen ze nog in de sector werkten. In de werknemers enquête 2019 worden vergelijkbare zaken genoemd door werknemers, als ze aangeven dat ze het werk in de sector niet kunnen of willen doen tot aan hun pensioen. Het gaat om zaken zoals het werk is zwaar en het levert stress op.

figuur 56 Redenen waarom werknemers werk niet tot aan pensioen willen of kunnen blijven doen



Bron: STL, 2019, Werknemersenquête 2019

Duurzame inzetbaarheid

Vasthouden van mensen in bedrijven en de sector veronderstelt dat werknemers in de sector duurzaam inzetbaar kunnen blijven. Duurzame inzetbaarheid bestaat uit verschillende componenten: enerzijds aan de kant van de medewerker (gezondheid & vitaliteit, competenties & vakmanschap en motivatie & werkplezier) en anderzijds aan de kant van de bedrijven: arbeidsinhoud, arbeidsomstandigheden, arbeidsvoorwaarden en arbeidsverhoudingen. Uit alle bovenstaande bronnen komen de elementen die hieronder gerubriceerd staan in duurzame inzetbaarheid van de medewerker en duurzame inzetbaarheid in de bedrijven.

Duurzame inzetbaarheid van medewerkers

- Duurzame inzetbaarheid houdt onder meer in dat medewerkers gedurende de gehele carrière (gedurende alle levensfasen) gezond en vitaal, competent/vakman zijn en met plezier kunnen blijven werken. Duurzame inzetbaarheid kent een aantal hoofdfacetten:

- Gezondheid en vitaliteit:

Uit de Inzetbaarheidscheck blijkt dat 60% van de werknemers hun gezondheid als goed beoordeelt en 30% vindt zijn gezondheid zeer goed of uitstekend. Dit is vergelijkbaar met de Nederlandse beroepsbevolking. Uit de analyse van TON Panels, en uit de gesprekken met kaderleden komen naar voren:

- Medewerkers geven hun gezondheid gemiddeld een 7. Daarbij geeft 41% een 8 of hoger voor de gezondheid, 13% van de medewerkers beoordeelt de eigen gezondheid als onvoldoende. 80% van de medewerkers vindt de eigen gezondheid belangrijker dan het werk. Maar: 47% werkt regelmatig meer dan goed is voor de gezondheid en 54% vindt het werk moeilijk te combineren met een gezonde leefstijl;
- In de arbeidsmarktrapportage heeft ruim 40% wel eens te maken met arbeidsgerelateerd verzuim: ongevallen tijdens het werk (24%) en lichamelijk werk (22%) zijn de belangrijkste oorzaken; oorzaken zijn in de arbeidsmarktrapportage werkdruk/stress(32%) en lichamelijk te zwaar werk (27%);
- Ruim 2/3e maakt zich zorgen of hij/zij het werk tot het pensioen kan vol houden. Zorgen om lichamelijke en mentale belasting komen ongeveer in gelijke mate voor;
- Aangeboden faciliteiten van de werkgever ten aanzien van gezondheid zijn bij 25% van de onderzochte werknemers een gezondheidscheck (10% maakt er echter geen gebruik van) en 16% van de medewerkers heeft sportfaciliteiten op het werk, 3% maakt er ook daadwerkelijk gebruik van;
- Er worden nog niet veel mogelijkheden aangeboden om medewerkers gezond te houden en aangeboden faciliteiten worden door medewerkers niet massaal benut;

- De grootste risico's voor gezondheid zijn:
 - Fysiek: overgewicht is een belangrijk thema. Voeding en veel zitten zijn daarbij de "knoppen" waaraan gedraaid kan worden; Chauffeurs lijken zich meer bewust te zijn van het belang van gezonde voeding. Het "broodje bal" lijkt echt op zijn retour;
 - Mentaal: vertragingen en agressie op de weg worden het meest genoemd. Werkdruk is een sterk opkomende uitdaging, vooral bij pakketdiensten en palletvervoer;
 - Onregelmatige diensten en onvoldoende herstelmogelijkheden.
- Competenties en vakmanschap:

Vooral chauffeurs ervaren al behoorlijke opleidingsdruk door de verplichte nascholing en code 95. De werknemers herkennen niet altijd het belang van de voorgestelde code 95 opleidingen. Ook zouden ze graag meer keus en variatie in de opleidingen willen, ook niet-verplichte opleidingen in het kader van loopbaan en professionele ontwikkeling. En eventueel onderwerpen als omgaan met agressie, werkdrukreductie, ergonomie (stoel en spiegels instellen) toegevoegd zien;
- Motivatie en werkplezier:

Deze lijkt vooral minder te worden vanwege de buitenwereld (gedrag automobilisten op de weg, agressie, behandeling door klanten).

Duurzame inzetbaarheid in de bedrijven

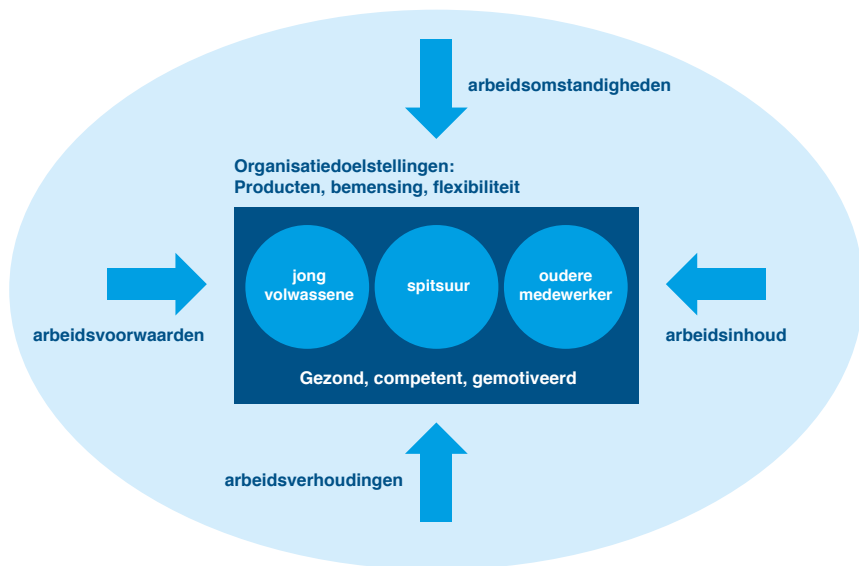
Bij duurzame inzetbaarheid speelt het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL) een rol. In het jaarverslag over 2017 wordt gemeld: 'Het urgentiebesef onder werkgevers en werknemers om te investeren in inzetbaarheid groeit. Werknemers laten nog niet altijd het bijbehorende gedrag zien'. En: 'Werkgevers zijn nog beperkt gewend om een visie en strategie voor inzetbaarheid te ontwikkelen en van daaruit maatregelen te nemen. Ook ontbreekt vaak een goed zicht op de meerjarige (financiële) consequenties van verminderde inzetbaarheid en langdurige uitval'. In de arbeidsmarktrapportage 2018 zien we dat 3% van de bedrijven verhogen van inzetbaarheid een belangrijk thema vindt, behouden van personeel vindt 21% een belangrijk thema (zie voor de hele grafiek 6.3).

Er zijn vier aspecten die inwerken op de duurzame inzetbaarheid (gezond, competent en gemotiveerd aan het werk) in de bedrijven. Dat zijn:

- **Arbeidsinhoud:** het soort van taken dat medewerkers moeten verrichten, de mogelijkheden die het werk biedt om iets bij te leren, de ruimte die men krijgt om zelf de werkwijze te bepalen of meer essentiële beslissingen over het werk te nemen;

- **Arbeidsomstandigheden:** omgevingsfactoren tijdens het werk, de lichamelijke belasting die met de uitvoering van het werk gepaard gaat, de mate van veiligheid en bescherming tegen ongevallen;
- **Arbeidsvoorwaarden:** afgesproken regelingen waaronder de arbeid moet worden gepresteerd. Dit slaat niet alleen op de verloning in ruil voor de arbeidsprestatie, maar ook op de arbeidstijden, de contractvorm, de opleidings- of promotiemogelijkheden;
- **Arbeidsverhoudingen:** sociale klimaat in de onderneming, de mogelijkheden tot inspraak en medezeggenschap, de onderwerpen die daarbij aan bod komen en de wijze waarop deze verhoudingen gestalte krijgen.

figuur 57 Schematische weergave organisatiedoelstellingen in combinatie met arbeidsomstandigheden, -inhoud, -voorwaarden en -verhoudingen



Bron: Panteia en Basis & Beleid

Uit de interviews in bedrijven, met kaderleden en vraaggesprekken bij STL komen de volgende zaken naar voren:

Arbeidsinhoud:

- Werk verandert: ook chauffeurswerk wordt complexer, er is meer wet- en regelgeving, de chauffeur krijgt meer verantwoordelijkheid. Zie ook het onderzoek naar de herziening van de beroepscompetentieprofielen⁸⁴;
- Toekomstbeeld is dat het werk ingrijpend zal veranderen: voor planners – meer business intelligence, voor chauffeurs – platooning en zelfrijdende wagens, voor het warehouse – verregaande automatisering etc. Medewerkers en organisaties zijn daar nog niet erg mee bezig;
- De mogelijkheden om te leren zijn volgens de Gewoon Goed Werk Meter minder dan in andere sectoren en de inzetbaarheidscheck van STL geeft vergelijkbare resultaten;
- De arbeidsmarktrapportage 2018 (STL) laat zien dat 32% van de werknemers in het beroepsgoederenvervoer vindt dat er voldoende doorgroeimogelijkheden zijn.

Arbeidsomstandigheden:

- Fysiek bezwarende omstandigheden, vooral in warehouse en voor chauffeurs: rolcontainers, zeilen van trucks, tillen, reiken, klimmen (cabine);
- Psychisch bezwarende omstandigheden: werkdruk neemt toe vooral bij planners (toenemende complexiteit om planning rond te krijgen) en bij chauffeurs (files, minder respect bij medeweggebruikers en klanten);
- In het exitonderzoek zagen we dat de stress in de functie in transport en logistiek hoger was dan de huidige functie. Bij de planners was het verschil het grootst;
- In de arbeidsmarktrapportage zien we dat door werknemers 'tillen, duwen, trekken of dragen van zware lasten' als veruit het belangrijkste arbeidsrisico wordt aangegeven, daarna volgt hoge werkdruk.

Arbeidsverhoudingen

- Toename van flexwerkers en buitenlandse vakkrachten zorgen soms voor onbegrip en (daardoor) minder respectvolle omgangsvormen;
- De planner is traditioneel leidinggevende van chauffeur: de balans tussen zorg en sturing is soms gespannen⁸⁵;

84 Sociaal Economisch Onderzoek Rotterdam, 2018, Onderzoek voor herziening beroepscompetentieprofielen transport en logistiek: Voor de beroepen Chauffeur, Planner en Logistiek Medewerker.

85 Sociaal Economisch Onderzoek Rotterdam, 2018, Onderzoek voor herziening beroepscompetentieprofielen transport en logistiek: Voor de beroepen Chauffeur, Planner en Logistiek Medewerker.

- Functie van chauffeurscoördinator of chauffeurscoach: zorgfunctie voor chauffeur, wordt leidinggevende; wordt in alle gevallen positief gewaardeerd;
- Bedrijven met meer aandacht voor de menselijke maat lijken minder problemen met werving en behoud van medewerkers te hebben;
- Afstand tussen de werkvloer en het management zorgt voor afnemende betrokkenheid medewerkers.

Arbeidsvoorwaarden

- Aandacht voor werk-privé balans belangrijk voor ouderen: meer hersteltijd helpt om het werk vol te houden;
- Uit de Gewoon Goed Werk Meter zien we dat de sector transport en logistiek lager dan gemiddeld scoort op rekening houden met de privésituatie;
- Parttime werken voor jongere chauffeurs (voor zorgtaken) zorgt voor hogere aantrekkingskracht;
- Salarissen liggen lager dan in concurrerende sectoren (AWVN).

7 Trends en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste trends en ontwikkelingen gepresenteerd, al dan niet in de vorm van prognoses. De trends en ontwikkelingen zijn gecategoriseerd volgens de STEMP-indeling: Sociaal, Technologisch, Economisch, Milieu en Politiek. De volgorde is echter anders: economische trends komen hier als eerst aan bod, omdat andere categorieën hiervan afhankelijk zijn.

7.1 ECONOMISCHE TRENDS

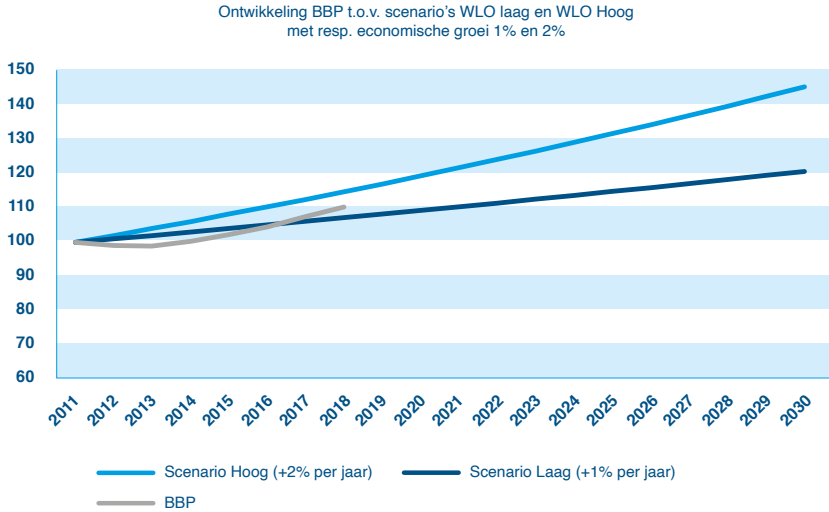
Macro-economische ontwikkeling en de vraag naar transport

De meest bepalende trend op termijn tot 2025 is de macro-economische ontwikkeling – **de groei van het BBP**. Gezien de onzekerheden rond een groot aantal vraagstukken die daarop van grote invloed zullen zijn (Brexit, handelsoorlogen, politieke verschuivingen, etc.), kan de economische ontwikkeling alleen met een grote slag om de arm worden voorspeld. Het is duidelijk dat de afgelopen jaren een voorspoedige ontwikkeling hebben laten zien, maar na de groeipercentages van 2,9% in 2017 en 2,6% in 2018 is de piek van de groei achter de rug. **De komende jaren zal het groeitempo afnemen.**

Voorspellingen over de macro-economie worden gedaan in de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO-scenario's)⁸⁶ van het Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Dit document uit 2015 bevat prognoses voor (de perioden tot) 2030 en 2050, en vormt de basis voor beleidsbeslissingen voor overheden op gebied van de fysieke omgeving. Er worden een hoog scenario (veel economische en demografische groei) en een laag scenario (gematigde economische en demografische groei) onderscheiden. De WLO-scenario's gaan uit van een groeipercentage van de economie van 2% per jaar (WLO-scenario Hoog) of 1% (WLO-scenario Laag). Deze voorspellingen zijn in figuur 58 afgezet tegen de groei van de waarde van het Bruto Binnenlands Product sinds 2011, het basisjaar in de WLO scenario's. De werkelijke economische ontwikkeling ligt in 2017 weer tussen het hoge en het lage WLO-scenario, nadat deze tot 2016 onder het WLO-scenario laag had gezeten.

86 CPB en PBL, 2015, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's

figuur 58 Ontwikkeling BBP t.o.v. WLO-scenario's



Bron: CPB en PBL⁸⁷ en CBS, bewerking Panteia en Basis & Beleid

Op basis van de macro-economische prognoses en rekening houdend met veranderingen in het bestedingspatroon en efficiëntieverbeteringen in vervoer, hebben het CPB en het PBL de ontwikkeling van de vraag naar transport voorspeld. De groei van het vervoerde gewicht over de weg is minder sterk dan die van het binnenlands product. In het WLO scenario Hoog groeit het vervoerde tonnage over de weg jaarlijks met 1,1%, terwijl in het WLO scenario Laag het vervoerde tonnage over de weg met 0,2% per jaar groeit. In tabel 18 zijn de WLO-prognoses voor de groei van transport opgenomen.

tabel 18 Ontwikkeling volume wegvervoer volgens de WLO-scenario's

Ontwikkeling vrachtovervoer	WLO-scenario Hoog			WLO-scenario Laag	
	2011	2030	2050	2030	2050
Totaal vervoerd tonnage	1.075	1.305	1.637	1.134	1.226
Vervoerd tonnage over de weg	697	855	1.099	728	792
Index (2011 = 100)	100	123	158	104	114

Bron: CPB en PBL⁸⁸.

87 CPB en PBL, 2015, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's.

88 Idem.

Naar verwachting komen de groeivolumes van het wegvervoer in de periode tot 2030 jaarlijks uit op 0,9% in het WLO-scenario Hoog en 0,2% in het WLO-scenario Laag. Die prognose is afgezet tegen de werkelijke ontwikkeling van het volume van vervoer voor de jaren 2011 (basisjaar), 2018 en 2025. Dat leidt tot de kengetallen ontwikkeling van het volume wegvervoer zoals opgenomen in tabel 19.

tabel 19 Kengetallen ontwikkeling volume wegvervoer op termijn van 2025

	2011 (index)	2011 (mln. ton)	2018 (index)	2018 (mln. ton)	2025 (index)	2025 (mln. ton)
Hoog	100	705	108	751	116	810
Laag	100	705	102	708	103	720
Werkelijk	100	705 ⁸⁹	109	770		

Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. CBS en CPB en PBL⁹⁰

Transport en logistiek zijn zeer conjunctuurgevoelig, dus de mogelijkheid dat de realiteit in 2025 sterk afwijkt van bovenstaande prognose is niet uit te sluiten. Bij (onverwachte) recessie zal de vraag naar transport en het vervoerde volume bijvoorbeeld aanzienlijk lager uitvallen. Maar conjunctuurgevoeligheid werkt twee kanten op: bij een bovengemiddeld aantrekkende economie zal de vraag naar transport hoger zijn dan voorspeld. Dit gebeurde ook in 2017-2018: zoals in tabel 19 te zien is, kwam het werkelijke volume in 2018 hoger uit dan zelfs in het WLO-Hoog scenario werd voorspeld. WLO-scenario's houden geen rekening met conjunctuurschommelingen, alleen met structurele groei.

In het Centraal Economisch Plan (CEP) maakt het Centraal Planbureau voorspellingen voor de middellange termijn. In het CEP van maart 2020 werd voor de jaren 2022-2025 uitgegaan van groei van 1.5% van het BBP, lager dan in de periode 2018-2021 (1,8%), maar nog steeds groei.⁹¹ Maar het CPB houdt in die prognose al een forse slag om de arm in verband met de onvoorspelbaarheid op dat tijdstip van de impact van het coronavirus.

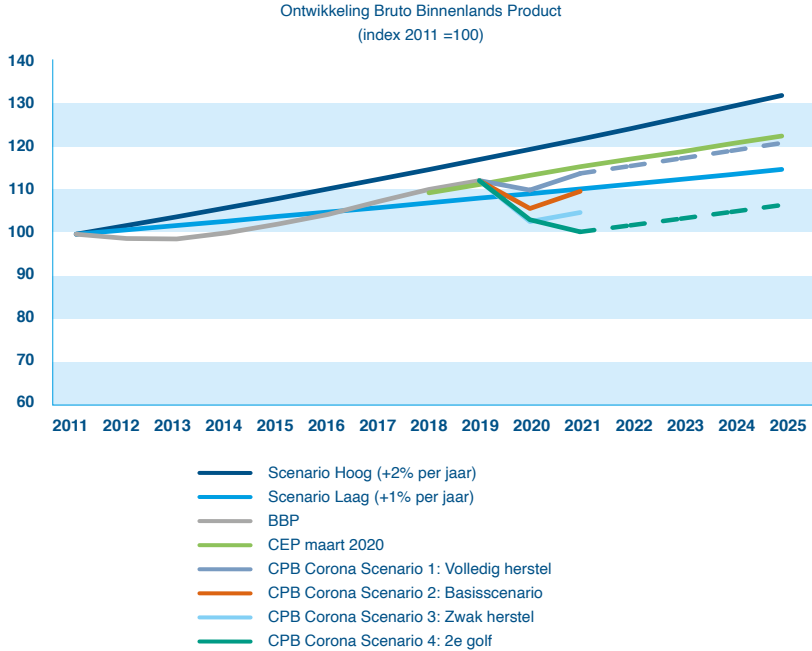
Medio 2020 is die onzekerheid er nog steeds, maar het effect op het bruto binnenlands product is in ieder geval in 2020 enorm. Het CPB publiceerde in juni 2020 vier scenario's voor de ontwikkeling van het bruto binnenlands product (zie figuur 59), waarbij zelfs het meest optimistische scenario (CPB 1) niet voor einde 2021 in de buurt komt van de raming in het CEP.

⁸⁹ Bron is CBS, dit cijfer wijkt licht af van het cijfer dat CPB en PBL gebruiken in de WLO scenario's.

⁹⁰ CPB en PBL, 2015, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's.

⁹¹ CPB Policy Brief Centraal Economisch Plan 2020, pag. 14.

figuur 59 Ontwikkeling Bruto binnenlands Product



Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. CBS en CPB en PBL

In het Centraal Economisch Plan (CEP) dat in maart 2020 verscheen was nog de verwachting dat de groei van het binnenlands product zou uitkomen op 1,5% per jaar tot 2025. Maar de coronacrisis haalde alle verwachtingen voor de korte termijn onderuit. Na het uitbreken van de coronacrisis heeft het CPB een aantal scenario's berekend voor de groei van het bruto binnenlands product tot 2022.

tabel 20 Kengetallen ontwikkeling volume wegvervoer op termijn van 2025

CPB scenario's groei BBP	2020	2021
Scenario 1: volledig herstel	-1,2%	+3,5%
Scenario 2: basisscenario	-5,0%	+3,8%
Scenario 3: zwak herstel	-7,7%	+2,0%
Scenario 4: 2e golf	-7,3%	-2,7%

Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. CBS en CPB en PBL⁹²

⁹² CPB en PBL, 2015, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's.

In figuur 59 zijn al die scenario's afgebeeld. Met een stippellijn is voor het meest gunstige en meest ongunstige scenario van het CPB (1 en 4) aangegeven waar het BBP op uit zou komen als vanaf 2022 de groei uit het CEP (1,5% per jaar) weer werkelijkheid zou worden.

Economische trends in wegvervoer en logistiek

Het Nederlandse vlagtaandeel in het internationale vervoer in de EU is de afgelopen jaren al sterk afgenomen en de verwachting richting 2025 is dat dit nog verder zal teruglopen, aangezien de loonkostenverschillen tussen Nederland en de Oost-Europese landen blijven bestaan. Vooral het meerdaags vervoer (internationale vervoer over grotere afstanden) zal verder teruglopen. Het **eendaagse vervoer over een afstand van minder dan 300 km zal daarentegen groeien**, zowel in relatieve als in absolute zin.

In het binnenlands vervoer zullen **grote bedrijven** blijven groeien door fusies en overnames, om netwerken te integreren en voldoende schaalvoordelen te behalen. Flexibiliteit in de sector blijft ingevuld worden door **kleine ondernemingen** die werken als subcontractor of als charter voor de grotere ondernemingen. Het karakter van de sector met een groot aandeel midden- en kleinbedrijf is al jaren onveranderd, maar de werkgelegenheid zal vooral blijven groeien bij grote ondernemingen.

Als gevolg van de economische groei zal de **bedrijvigheid toenemen**. Er wordt een **sterke groei** in het aantal vierkante meters distributiecentra verwacht: de hoeveelheid logistiek vastgoed zal in 2025 met circa 15% toenemen ten opzichte van 2017. Het B2B-vervoer zal hier minder van profiteren dan het **B2C-vervoer**. Hierdoor groeit het vervoer per bestelauto door: naar verwachting met 10% per jaar. Ook het verder inzetten op het beperken van lege kilometers en het verhogen van de beladingsgraad, vanuit de gedachte van efficiëntie en verduurzaming, remt de groei van het aantal vrachtauritten.

Gezien het beperkte aandeel van 1% buitenlandse kentekens in het binnenlands vervoer en de strenge cabotageregels is de verwachting dat de transportmarkt daar geen bedreigingen van ondervindt, zolang regels voor cabotage niet worden versoepeld. Het is niet ondenkbaar dat **nieuwe toetreders van buiten de sector de bestaande transportmarkt zullen betreden en bedreigen**. Deze voorspelling ligt in het verlengde van de ontwikkelingen in andere sectoren waar branchevreemde bedrijven de markt veranderen, zoals thuisbezorgd.nl in de maaltijdbezorging en Uber in de taximarkt. In Amsterdam trok Uber al snel

een groot aandeel van het consumentenvervoer (straattaxi) naar zich toe, wat ten koste ging van veel gevestigde spelers in deze markt. In 2019 maakt Uber ook de introductie van Uber Freight in Nederland bekend. Naar verwachting zal de macht in de keten bij deze nieuwe, grote bedrijven komen te liggen en de transportondernemer zal daarop moeten inspelen. De gevolgen voor logistieke dienstverleners zullen aanzienlijk groter zijn, omdat verschillende activiteiten door dit soort spelers zullen worden overgenomen.

Met circa €1,3 miljard schade door files en vertragingen is **congestie** momenteel al een **grote uitdaging** en het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) verwacht dat over vijf jaar weggebruikers nog eens **gemiddeld 35% meer reistijd** zullen hebben. Op korte termijn zullen geen infrastructurele projecten plaatsvinden die de wegcapaciteit noemenswaardig verbeteren. Sterker nog: door de staat van onderhoud aan infrastructurele werken zoals bruggen, zal de capaciteit door onderhoudswerkzaamheden zelfs tijdelijk lager worden. Vooral in de Randstad is dit een grote uitdaging. Niet alleen omdat de congestie in dit sterk verstedelijkte gebied al groot is, maar ook omdat gemeenten hier in hoog tempo nieuwe bouwlocaties aanwijzen om de groeiende woningnood op te vangen. De op handen zijnde vrachtautoheffing, die op zijn vroegst per 2023 zal ingaan, zal de congestie nauwelijks beperken, aangezien deze beprijzingsmaatregel niet geldt voor het overige wegverkeer. De toch al **grote druk op de transportkosten** zal mede door deze maatregel, maar ook doordat consumenten steeds minder bereid zijn te betalen voor transport, de komende jaren alleen maar verder toenemen.

Veranderende behoeften van de consument

Binnen het beroepsgoederenvervoer bepaalt de verlader de vraag naar transport. Maar hoeveel vervoer er nodig is (kwantitatief; volume) en op welke manier dit dient te worden ingevuld (kwalitatief; wijze van vervoer), wordt uiteindelijk in veel gevallen bepaald door de particuliere of zakelijke eindconsument. Hieronder worden de belangrijkste trends voor de vier grootste verladende sectoren op een rijtje gezet. Daarbij wordt de vertaling gemaakt naar de kwantitatieve en kwalitatieve implicaties van de trends voor de sector Transport en logistiek. De verladende sectoren zijn: retail, AGF en food, bouw en industrie.

We zien de afgelopen jaren een aantal **klantbehoeften steeds meer naar de voorgrond treden, en we verwachten dat deze nog verder in belang zullen toenemen**. Kort samengevat zijn deze behoeften:

- **Gemak.** Men kiest vaker voor thuisbezorging dan winkelbezoek, en verwacht daarbij de mogelijkheid voor gratis retour zenden;

- **Serviceniveau.** De consument wil zich niet hoeven aanpassen aan de dienstverlening – dat dient andersom te gebeuren. Men wil keuzevrijheid en persoonlijke en zoveel mogelijk gepersonaliseerde dienstverlening;
- **Flexibiliteit.** De consument wil ook last-minute beslissingen kunnen maken;
- **Transparantie.** De behoefte groeit om passief en actief geïnformeerd te worden over de status van bestellingen. Track-and-trace is dan ook gemeengoed;
- **Imago.** Dankzij het internet kan elke consument de goederen en diensten die hij of zij inkoopt – en het bedrijf hierachter – onderzoeken. En dat doen zij ook. Profilering van het bedrijf wordt dus steeds belangrijker;
- **Alles-door-een.** Vooral op de zakelijke markt zoeken klanten naar dienstverleners die een totaalpakket aan oplossingen bieden.

Ontwikkelingen in retail

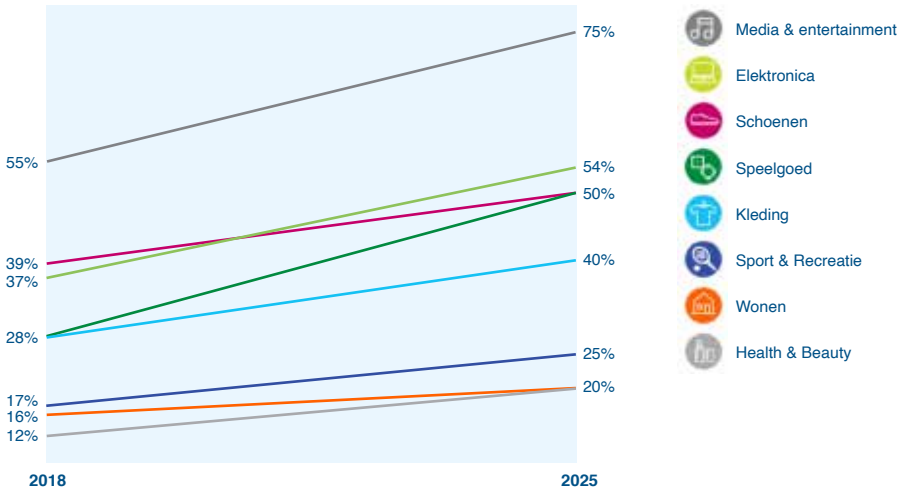
De totale detailhandelsomzet neemt tot 2025 maar beperkt toe. Daarentegen gaat de **omzet in e-commerce op termijn tot 2025 verdubbelen** ten opzichte van 2018. Een verdubbeling van volume e-commerce betekent een toename van circa 15.000 bezorgers (grotendeels bestelauto's), mogelijk nog veel meer als veel banen ingevuld worden door parttimers. De afgelopen jaren groeiden de volumes en omzet in e-commerce met 20-30% per jaar. Het online marktaandeel in non-food zal stijgen van 25% in 2018 naar 35% in 2025⁹³. Van de non-food online verkopen is de verwachting dat in 2025 ongeveer 40% via platformen, zoals Bol.com, Wehkamp, Amazon en Alibaba, wordt verkocht.

Deze marktverschuiving in combinatie met beperkte totale omzetgroei leidt ertoe dat fysieke winkels in 2025 steeds meer een andere functie zullen vervullen. Deze zullen meer inzetten op luxe en beleving dan op bulk verkopen. Ook zal het aantal fysieke winkels in afnemen. Reden is dat de consument ook de optie heeft zijn aankopen online te doen, dus zal winkelbezoek extra meerwaarde moeten bieden. Belangrijke kanttekening is dat er per productgroep grote verschillen zijn. De volgende grafiek biedt hiervan een overzicht:

93 ING Economisch Bureau, 2019, Nieuwe strijd staat voor de deur in online retail.

figuur 60 Marktaandeel in totale omzet van e-commerce per productgroep

Online oordeel in non-food in 2025 varieert van 20% in wonen tot 75% in media & entertainment
Marktaandeel in totale omzet van het online kanaal per productgroep



Bron: ING Economisch Bureau, 2019, *Nieuwe strijd staat voor de deur in online retail* (o.b.v. Thuiswinkel.org)

De verdere groei van e-commerce heeft ingrijpende gevolgen voor transport: **de volumes in winkeldistributie met vrachtauto's zullen teruglopen**. Daarentegen zullen de volumes in **last-mile met bestelauto's een explosieve groei vertonen**. Ook op gebied van de logistiek zal de behoefte vanuit verladere veranderen, omdat voor e-commerce aanzienlijk meer warehousing-capaciteit nodig is dan voor (het zelfde volume bij) winkeldistributie. De vraag naar e-fulfilment-capaciteit zal dus toenemen.

Ontwikkelingen in AGF en food

De komende jaren groeit de vraag naar AGF licht, voornamelijk vanwege de export.⁹⁴ De groei van de consumptie van AGF in Nederland is nagenoeg gelijk aan de beperkte bevolkingsgroei die de komende jaren verwacht wordt. Telerverenigingen bevoorraden in toenemende mate de retail rechtstreeks. De huidi-

⁹⁴ Rabobank, 2017, *Groothandels in AGF*.

ge groothandel verandert hierdoor naar logistiek dienstverlener of inkoper van producten uit het buitenland. Groothandels met beperkte toegevoegde waarde lopen het risico uit de keten te verdwijnen. De inkoopmacht van de supermarkten blijft groot.

De voedingssector presteert in het algemeen redelijk goed, doordat deze sector relatief goed bestand is tegen een neergang van de conjunctuur. Deze sector moet wel inspelen op de veranderende consumentenbehoefte. Zo wil de consument steeds meer weten over de herkomst en kwaliteit van voedingsproducten en worden steeds meer eisen gesteld. Denk bijvoorbeeld aan fairtrade, biologisch of veganistisch. Evenals in (nonfood) retail, neemt de behoefte naar gemak sterk toe. Consumenten eten steeds vaker buiten de deur, zowel in traditionele horeca als met “on-the-go consumptie”. De horeca, restaurants, hotels en ‘on the move’ verkooppunten zijn goed voor zo’n 35% van de totale bestedingen, terwijl het aandeel van de food-retail 65% bedraagt. Meer dan 50% van alle bestedingen in food worden in de supermarkt gedaan. De food-retail wordt dus overheerst door de supermarkt, maar een **verschuiving naar online verkoop en onthego consumptie zet de foodketen in beweging**. De ontwikkeling van het onlinesegment in de foodmarkt is nog onzeker. De verwachting is dat het aandeel onlineverkoop fors gaat groeien. Het aandeel onlineverkopen in food stijgt naar verwachting van 4% in 2017 naar 10% in 2025⁹⁵.

Net als bij non-food winkels, zal het aantal supermarkten op termijn tot 2025 gestaag afnemen. Volgens sommige prognoses zou het aantal supermarkten met een derde kunnen dalen!⁹⁶ In stedelijke gebieden, waar consumenten veel keuzevrijheid hebben, zullen supermarkten zich opnieuw gaan uitvinden om toch klanten te trekken. Zij zullen daarvoor een belevingsfunctie aannemen, en daarbij ook horecafuncties gaan vervullen. In landelijke gemeenten zal de supermarkt naar verwachting de huidige functie en functionaliteit behouden.

Voor transport en logistiek zullen supermarkten richting 2025 nog steeds optreden als de voornaamste verladers. Hierbinnen zal het aandeel verse goederen naar verwachting groeien. Maar er zal meer **groei plaatsvinden in het thuisbezorgingssegment**, zowel van maaltijden als boodschappen, als tussenvormen (e.g. maaltijdpakketten). De bedrijven in de thuisbezorging schrijven nu nog rode cijfers; ze zetten in op vergroting marktaandeel boven resultaat, ook al omdat hun voornaamste inkomstenbron moet komen van de data die ze verza-

95 ING Economisch Bureau, 2019, Nieuwe strijd staat voor de deur in online retail.

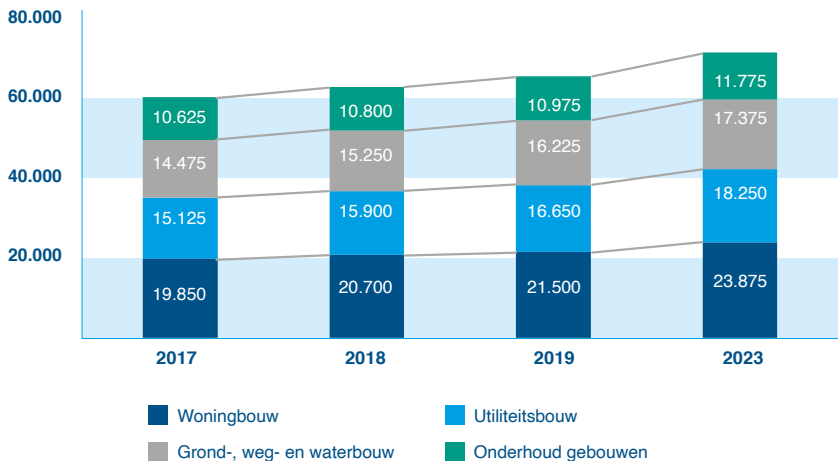
96 FoodService Instituut, 2018, Supermarkt wordt ‘superant’.

melen. Het gaat hier om fijnmazige distributie met bestelauto's. Ook het aantal gemakswinkels zal toenemen, en deze hoeven doorgaans niet met vrachtauto's bevoorradat te worden. Ook staan er in de foodsector nieuwe spelers op, dit kan op termijn zorgen voor andere opdrachtgevers van transport en logistiek.

Ontwikkelingen in de bouw

De totale bouwproductie ligt in 2019 weer op het niveau van voor de economische crisis. De afgelopen jaren is de groei sterk geweest, met name in de utiliteitsbouw. Naar verwachting zal de groei in 2020 en 2021 stil vallen. De vergunningverlening bij de nieuwbouw van woningen liep in de eerste maanden van 2019 al duidelijk terug en zette in de tweede helft van het jaar versterkt door als gevolg van de stikstofcrisis. Ook een deel van de infrastructuurprojecten liep door stikstof en PFAS vertragingen op. Naar verwachting zullen de maatregelen die het kabinet heeft genomen om de stikstofproblematiek en het PFAS-vraagstuk op te lossen vanaf 2022 effect hebben. In de periode 2022-2024 wordt er volgens het EIB weer groei verwacht.

figuur 61 Ontwikkeling en prognose bouwproductie per sector



Bron: Economisch Instituut voor de Bouw, 2018, Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2018

In de komende jaren zal de inzet van **prefab** in de bouwsector toenemen. Ook de verstedelijking, in combinatie met de woningnood, zorgt voor verandering van de transportstromen. Door de steeds dichtere bebouwing, de kleine bouwplaatsen in binnensteden en de congestie, wordt het voor alle partijen in de transportketen een steeds grotere uitdaging de goederen op tijd en in de juiste

hoeveelheid op de bouwplaats te krijgen. **Opslag aan de rand van de stad en vandaar just-in-time bevoorraden zal toenemen.**

De verwachting is dat 3D-prints de bouwsector op zijn kop gaat zetten, maar dat dit vooral geldt voor de lange termijn. Op termijn ontstaat namelijk een kostenvoordeel, vooral bij maatwerk en bij ronde hoeken of wanden. Ook predictief onderhoud, dat mogelijk wordt door Internet of Things en het 5G-netwerk, heeft zijn weerslag op de bouw en het transport. Bij predictief onderhoud worden onderdelen pas vervangen als uit metingen (van alle sensoren verbonden aan internet) blijkt dat dit ook echt nodig is.

Robots worden nog nauwelijks gebruikt in de bouw, maar zullen in de toekomst bijvoorbeeld simpele bouwdelen produceren, wat bijdraagt aan de trend van **modulair bouwen**. Wel functioneren robots beter in een fabrieksomgeving dan op de bouwplaats, wat betekent dat transport van grotere bouwdelen vaker zal plaatsvinden. Aan de andere kant leidt meer modulair bouwen tot minder bouwafval, wat nadelig is voor afvalvervoerders.

Ontwikkelingen in de industrie

Na twee sterke jaren groeit de industrie in 2019 door, alleen naar verwachting op een lager tempo (2%)⁹⁷. De twee belangrijkste industrieën - de chemie en de metaal - groeien in 2019 met 1,5% respectievelijk 2,0%. De **exportorders groeien minder** hard als gevolg van de groeivertraging in de Eurozone en met name Duitsland. Ook de groei van de binnenlandse vraag neemt wat af. Richting 2030 wordt groei verwacht, als de industrie goed inspeelt op de grote uitdagingen van het vinden van geschikt personeel en de energietransitie.

Consumenteneisen worden steeds strenger. Consumenten zijn steeds minder bereid lang te wachten op hun bestellingen, en het liefst willen ze tot het laatste moment veranderingen kunnen aanbrengen. Om hieraan te voldoen **moeten de ketens korter worden**. Digitalisering in de vorm van Internet of Things gekoppeld aan allround machines, vormt de basis. Hierdoor krijgen 'hobbyisten' de mogelijkheden van hightech industrieën. Op termijn zullen er winkels in de stad zijn waar consumenten gepersonaliseerde producten in no-time kunnen printen. De toekomst van de industrie is flexibel en regionaal. Natuurlijk speelt deze ontwikkeling veel meer in de maakindustrie dan bij in de metaal- of petrochemische industrie. Geen enkele klant wil binnen een uur tonnen staal hebben.

97 ING Economisch Bureau, 2018, Groei industrie zet gewoon door; ING Economisch Bureau, 2019, Groei industrie zwakt af.

In alle industrieën **neemt het aantal productvarianten toe terwijl de gemiddelde seriegroottes afnemen**. Niet alleen bedrijven uit de industrie, maar ook transporteurs moeten hierop inspelen. Transportondernemers die goed weten te anticiperen op deze ontwikkeling, maken zich bij hun opdrachtgevers meer onmisbaar.

Afvalstoffenvervoer

Ook het afvalstoffenvervoer is in beweging. Vanwege de druk op het milieu wordt steeds meer gewerkt met recycling en circulariteit. Afval wordt steeds vaker beschouwd en gebruikt als grondstof, waardoor afvaltransportketens opnieuw geordend zullen worden. Voorheen werd een groot deel van de afvalstoffen in Nederland (en andere westerse landen) geëxporteerd, voornamelijk naar China. Het diende dan als return cargo voor containerschepen die in China geproduceerde consumptiegoederen naar Rotterdam vervoerden. Zo werd in 2010 nog ongeveer de helft van al het recyclebaar plastic afval naar China geëxporteerd. Maar sinds 2017 heeft China een nieuw milieubeleid en worden de afvalimporten afgebouwd. In 2018 had al driekwart van de export van recyclebaar afval een Europese bestemming. Dat jaar werd 58% in Nederland zelf verwerkt. Nu de bijzonder goedkope export naar China stilvalt, krijgen Nederlandse afvalverwerkers nieuwe kansen. De verwachting is daarom dat lokale, al dan niet circulaire, afvalverwerking steeds belangrijker wordt tot en met 2025. Afvalstromen blijven dus sterk in beweging, gezien deze bepalend zijn voor milieu. Door het toegenomen aanbod zal de Nederlandse afvalstoffenindustrie in versneld tempo kunnen uitgroeien tot een hoogwaardige hightech sector.⁹⁸

98 CBS; RTL Z, 29-01-2019, Chinese plasticban is goudmijn voor recyclers.

7.2 SOCIALE TRENDS

Demografische veranderingen en verstedelijking

De bevolking zal op korte termijn toenemen, maar daarbij in samenstelling veranderen (zie tabel 21).

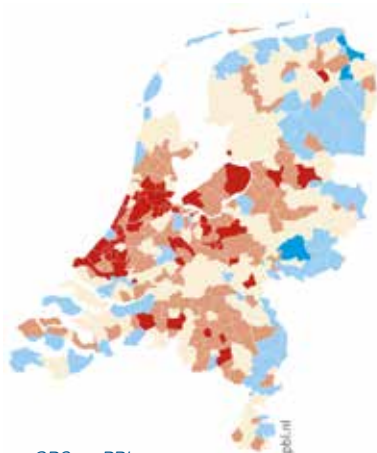
tabel 21 Bevolkingsgroei in Nederland (mln.)

Jaar	Totaal	Volwassenen (20-65jr)	65+'ers	80+'ers
2019	17,3	10,1 (58%)	3,3 (19%)	0,8 (5%)
2030	18	10 (55%)	4,2 (23%)	1,2 (7%)

Bron: CBS

Verdergaande vergrijzing legt dus druk op de arbeidsmarkt. Belangrijk is verder dat twee derde van de bevolkingsgroei zal voortkomen uit migratie, en een derde uit natuurlijke aanwas. In lijn met de afgelopen periode, zal op termijn van 2025 de geografische bevolkings spreiding van Nederland veranderen. In de Randstad zal de bevolking het meeste toenemen, zowel in de grote steden (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) als in de omliggende gemeenten (e.g. Haarlemmermeer, Zandvoort en Bunnik). Ook buiten de Randstad vertonen grote steden aanzienlijke groei (e.g. Tilburg, Nijmegen en Zwolle). Daartegenover staat dat in ongeveer een derde van de landelijke gemeentes juist een bevolkingskrimp zal voorkomen (zie figuur 62).

figuur 62 Prognose bevolkingsgroei



Bevolkingsontwikkeling per gemeente
2015 - 2030

- Sterke krimp (10% of meer)
- Krimp (2,5% tot 10%)
- Redelijk stabiel (-2,5% tot 2,5%)
- Groei (2,5% tot 10%)
- Sterke groei (10% of meer)

Bron: CBS en PBL

Het **aandeel binnenstedelijk vervoer zal dus toenemen**, maar gezien het groeiende ruimtegebrek is dit een problematisch vooruitzicht. Ook zullen **milieu-zones** extra druk leggen op vervoerders.

Naast de demografische opbouw, veranderen ook arbeidspatronen. **Het aantal gezinnen met een kostwinner (eenverdiener) neemt al jaren af**. In 2006 had nog ruim een kwart van de gezinnen één kostwinner; in 2016 is dat nog circa 20%. Vooral jonge stellen zijn vaak tweeverdieners: bij bijna 90% van de stellen waarin de hoofdkostwinner jonger dan 35 jaar is, zijn beiden werkzaam. Bij stellen waar de hoofdkostwinner ouder dan 60 jaar is, is circa 60% tweeverdiener. Gezinnen met maar één kostwinner gingen er economisch op achteruit tussen 2011 en 2016 (-1% besteedbaar inkomen), terwijl gezinnen met tweeverdieners er circa 5% op vooruit gingen. Twee derde van de eenverdieners werkt voltijd. Maar onder de tweeverdieners is het percentage stellen die beide voltijd werken minder dan 20%. Dit verklaart de **groeibehoeft naar deeltijdbanen** – ook onder mannen en mensen zonder kinderen. De vrouw brengt dan ook gemiddeld steeds meer geld in het laatje. In 2006 droeg de vrouw gemiddeld circa 33% van het totale inkomen bij. In 2016 was dat opgelopen tot 36%. De prognose is dat deze trend zich verder zal doorzetten, gezien door de vergrijzing steeds meer oudere werknemers met pensioen gaan⁹⁹.

Trends op de arbeidsmarkt

De arbeidsmarkt is in 2019 in vrijwel alle sectoren gespannen als gevolg van de hoogconjunctuur. Alle sectoren concurreren zodoende om nieuwe werknemers en instromers. Er is voornamelijk een **groot tekort aan mensen met een technische opleiding** en dat neemt in de toekomst verder toe. Niet alleen vanwege de vergrijzing van de samenleving, maar ook vanwege de afname van populariteit van technische beroepen. Alle sectoren die putten uit het reservoir werknemers met een technische mbo-opleiding kampen met een tekort. **Na 2020 zal de instroom vanuit mbo-opleidingen licht afnemen** waardoor de tekorten groter worden. De instroom van technisch opgeleiden vanuit HBO en WO is in 2019 al zeer ontoereikend.

Verschuivingen arbeidsverhoudingen en cao's

In alle sectoren waarbinnen nieuwe (branchevreemde) toetreders en disruptors actief zijn, lijken arbeidsverhoudingen te veranderen. In sommige gevallen staat de cao zelfs onder druk. Nieuwe toetreders in de logistiek zijn nu nog hoofdzakelijk actief in fijnmazige distributie en thuisbezorging. Daarbij maken zij gebruik

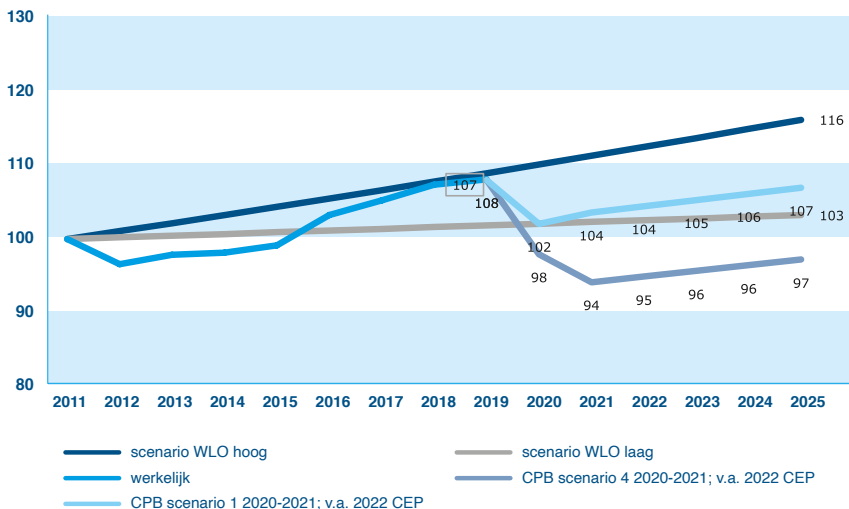
⁹⁹ CBS.

van **andere groepen (potentiële) werknemers**, die zich voorheen niet op deze arbeidsmarkt begaven. Denk bijvoorbeeld aan studenten en parttimers. Volgens de nieuwe toetreders in kwestie heeft dit nieuwe type werknemer minder behoefte aan een cao; zij zijn op zoek naar flexibiliteit en een arbeidsovereenkomst die past bij hun levensstijl.

De vraag naar arbeid in transport en logistiek

Op basis van de vraag naar transport (volume) in de vorige paragraaf is een doorrekening gemaakt naar de vraag naar arbeid. In figuur 62 is de ontwikkeling van het volume en de werkgelegenheid tot 2025 opgenomen.

figuur 63 Ontwikkeling volume wegvervoer, index: 2011 (697 mln. ton =100)



Bron: CPB en PBL¹⁰⁰, CBS en PFV, bewerking Basis & Beleid en Panteia

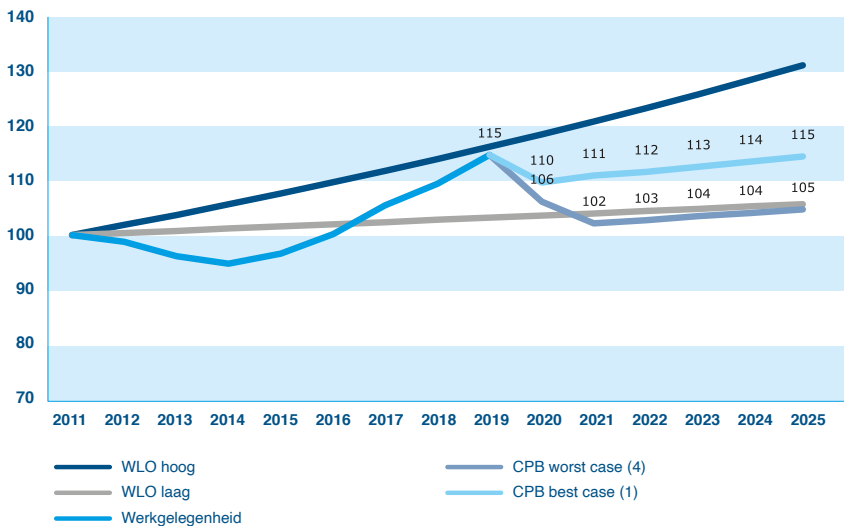
Figuur 63 laat zien dat het vervoersvolume van het wegvervoer in 2019 (met index van 108) bijna op het niveau ligt van het WLO-scenario Hoog, terwijl dit vervoersvolume in de eerste jaren na 2011 beneden WLO-scenario Laag heeft gelegen. In de laatste jaren is sprake van een sterke toename van het vervoerd volume. **Het volume in 2019 is 8% meer dan in 2011.** De werkgelegenheid in de sector stijgt in die periode met 15% en het aantal vrachtautochauffeurs met 6%.

¹⁰⁰ CPB en PBL, 2015, Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's.

Het aantal werknemers (deelnemers in het Pensioenfonds) groeit tot 2019 harder dan het vervoersvolume, maar het aantal vrachtautochauffeurs¹⁰¹ wat langzamer dan het volume. Chauffeurs van bestelauto's zijn hierbij niet inbegrepen. Met de afname van internationaal vervoer en de verschuiving naar B2C-vervoer met bestelauto's groeit het aantal vrachtautochauffeurs minder hard dan het volume. Dat zal naar verwachting ook de komende jaren zo blijven door voortzetting van deze trends en verbetering van de efficiëntie.

Op basis van het extrapoleren van de groei van de werkgelegenheid tussen 2011 en 2019 zou de vraag naar werknemers tussen 2019 en 2025 nog met 11% stijgen (voor vrachtautochauffeurs met 4%). Die vraag naar arbeid komt in de buurt van de vraag die het WLO scenario Hoog met zich mee zou brengen. In het lage scenario is het aantal mensen in de sector in 2025 circa 2% hoger dan in 2019 en het aantal vrachtautochauffeurs ongeveer 1%. De uitbreidingsvraag in de sector t.o.v. niveau 2018 derde kwartaal is te zien in figuur 64.

figuur 64 Ontwikkeling werkgelegenheid in wegvervoer (Index 2011 (134.930 werknemers)=100



Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. PFV en de WLO-scenario's

¹⁰¹ Volgens het chauffeursfilter PFV.

Maar na het uitbreken van de coronacrisis is de vraag of de economie en het vervoer in 2025 voldoende hersteld zullen zijn om überhaupt groei van werkgelegenheid te zien tussen 2019 en 2025. In alle scenario's gaat de economie en dus het volume vervoer door een dal. In de grafiek zijn de gevolgen van het beste en slechtste scenario van het CPB voor de werkgelegenheid in vervoer in kaart gebracht. Die berekeningen zijn gebaseerd op onderzoek van Panteia voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat¹⁰².

De voorspellingen van het CPB en Panteia gaan niet verder dan 2022. In figuur 64 zijn de scenario's van het CPB voor de gevolgen van corona voor de jaren daarna aangevuld met de verwachting uit het CEP van maart 2020 voor het bruto binnenlands product (1,5% per jaar), vertaald naar vervoersvolume en werkgelegenheid.

In 2020 wordt de stijgende vraag naar arbeid in de afgelopen jaren ruw onderbroken door een economische crisis als gevolg van het coronavirus. Zoals getoond in paragraaf 7.1 verwacht het CPB in alle scenario's een forse daling van het binnenlands product in 2020 en 2021. Als gevolg daarvan zou het vervoersvolume in het wegvervoer in 2020 dalen met 5,5% in het gunstigste scenario en 9,3% in het slechtste scenario¹⁰³. Naar verwachting zal dat leiden tot een belangrijke daling van werkgelegenheid in de jaren 2020 en 2021. In de jaren van groei groeide de werkgelegenheid harder dan het volume in het wegvervoer. De werkgelegenheid onder chauffeurs groeide minder snel dan het volume van het wegvervoer door de structurele veranderingen in de sector, van internationaal naar nationaal en nationaal naar kleinschaliger vervoer (pakketvervoer).

De daling in het volume in 2020 en 2021 zal zich naar verwachting niet vertalen naar een evenredige daling van de werkgelegenheid. Voor een deel zal minder werk zich vertalen in minder overwerk, de structurele verandering naar fijnmaziger vervoer zet juist versterkt door en ondernemingen zullen (al dan niet geholpen door loonkostensubsidie capaciteit trachten te behouden). In onze prognose zijn we daarom uitgegaan van een gedempte daling van de werkgelegenheid (75% van de daling van het volume als gevolg van de economische scenario's van het CPB) in 2020 en 2021 en in 2022 een vertraagde opleving omdat in eerste instantie bestaande capaciteit weer meer wordt ingezet. Vanaf 2022 vertaalt de stijging van volume door de economische groei die verwacht werd in het CEP

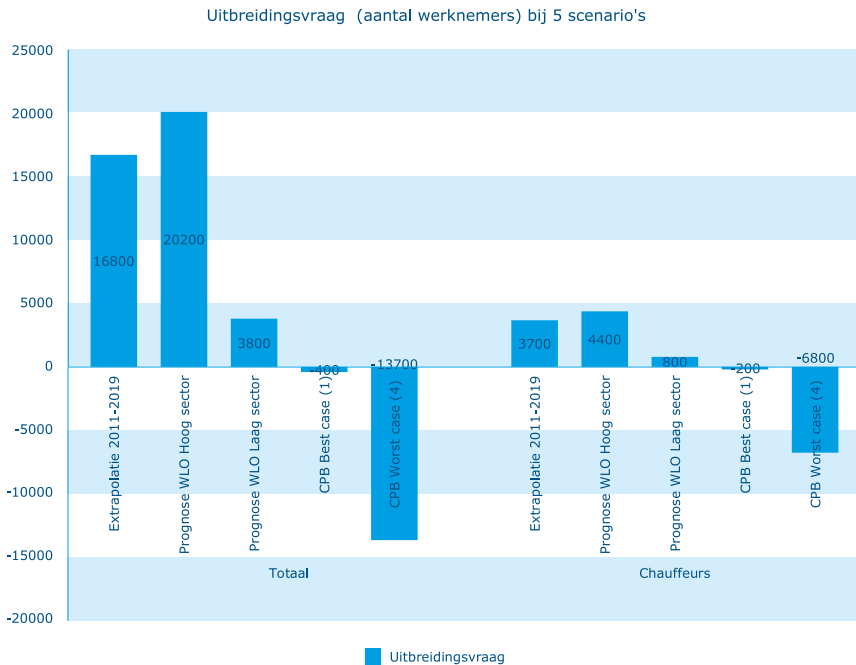
102 Verwachting goederenvervoervolume 2020-2021 met de mogelijke gevolgen van de coronacrisis, Panteia 2020

103 Panteia, Verwachting goederenvervoervolume 2020-2021 met de mogelijke gevolgen van de coronacrisis, 2020.

zich één op één in groei in groei van werkgelegenheid van zowel chauffeurs als ander personeel.

Door de coronacrisis is onwaarschijnlijk geworden dat er tot 2025 een belangrijke uitbreidingsvraag zal zijn en is de kans reëel dat de werkgelegenheid in 2025 nog niet terug is op het niveau van 2020. Afhankelijk van welk scenario bewaarheid wordt, neemt de werkgelegenheid tussen 2020 en 2025 toe, zoals aangegeven in figuur 65.

figuur 65 Prognoses van de uitbreidingsvraag naar totale werkgelegenheid en uitgesplitst naar chauffeur



Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. PFV en de WLO-scenario's

De sector moet niet alleen voorzien in de uitbreidingsvraag, de sector heeft ook instroom nodig om de jaarlijkse uitstroom te compenseren. Die lijkt in de sector in absolute zin vrij hoog. In relatieve zin ligt de uitstroom ongeveer op hetzelfde niveau als gemiddeld in andere sectoren. De laatste jaren is de uitstroom toegenomen. In de periode 2011 – 2018 zijn gemiddeld ruim 15.000 mensen uitgestroomd, zoals te zien in tabel 22.

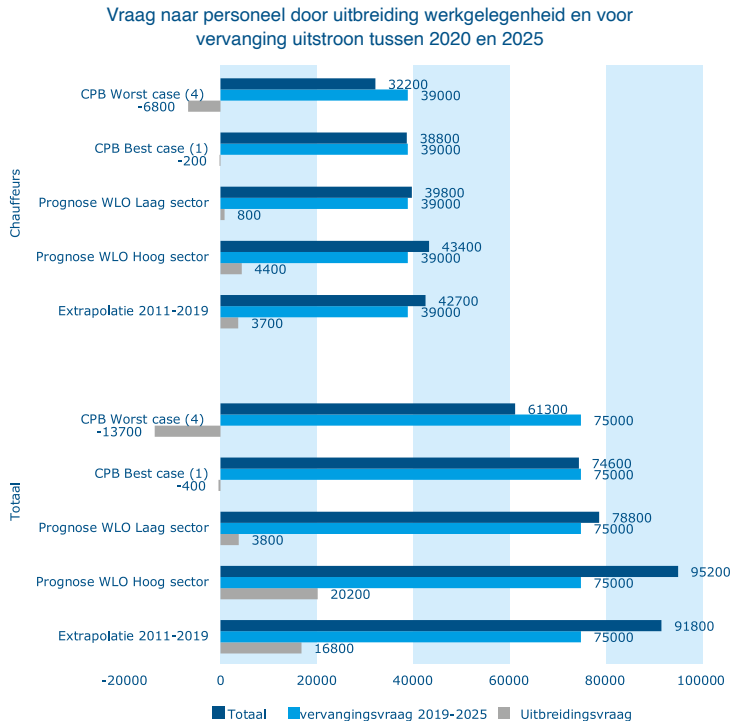
tabel 22 Uitstroom werknemers uit de transportsector in de periode 2011 - 2018

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Uitstroom sector	14.388	16.654	15.946	14.312	13.502	15.069	16.350	15.174
Uitstroom chauffeurs	7.860	9.064	8.591	7.691	6.846	6.805	7.444	7.757

Bron: PFV.

De totale uitstroom omvat meer dan alleen uitstroom door pensionering. In 2018 stromen circa 1.800 mensen uit in de sector met een leeftijd van 65 jaar en ouder, waaronder 1.000 chauffeurs. Die aantallen gaan door de vergrijzing wel oplopen, maar ze vertegenwoordigen nu nog slechts 15% van de totale uitstroom. In de jaren tot 2025 moet de sector dus naast de uitbreidingsvraag ook nog **met een vervangingsvraag van gemiddeld 15.000 werknemers (waaronder 7.800 chauffeurs)** worden ingevuld. Dat leidt tot de personeelsbehoefte in de sector, zoals afgebeeld in figuur 66.

figuur 66 Prognoses van de totale behoefte aan werkgelegenheid en uitgesplitst naar chauffeurs



Bron: Panteia en Basis & Beleid o.b.v. PFV en WLO-scenario's

Tot 2025 blijven dus – ondanks de coronacrisis - veel mensen nodig in transport, hoofdzakelijk vanwege de vervangingsvraag. In het verleden heeft de sector (tussen 2011 en 2018) met een vergelijkbare vervangingsvraag te maken gehad, maar die leidde vanaf 2017 tot een structureel personeelstekort in de sector.

Bij het overig personeel is er vooral een toename van de vraag naar chauffeurs van bestelauto's. In de sector logistiek zal nieuwe technologie eerder arbeidsbesparende oplossingen bieden dan in het wegtransport. Hier zal op de korte termijn ook sterk op worden ingezet door logistiek dienstverleners, omdat het personeelstekort zeer beperkend werkt bij warehousing-activiteiten. De mensen die door warehouseautomatisering werkloos worden zijn potentiële zij-instromers voor wegtransport. Maar omdat een belangrijk deel van het werk in de warehouses gedaan wordt door uitzendkrachten (veelal van Oost-Europese afkomst) komen deze mensen niet automatisch in aanmerking.

Qua aantallen zijn er vooral veel laaggeschoolde medewerkers nodig in transport en logistiek, om operaties en productie draaiende te houden en uit te breiden. Maar gezien de sector nu ook kan en wil innoveren op gebied van data en technologie, zal ook meer instroom van hoger opgeleid personeel nodig zijn. Voorbeelden zijn planners op HBO en WO-niveau, dataspecialisten en robotprogrammeurs.

De coronacrisis heeft op twee manieren invloed op de vraag naar mensen:

- Er zal sprake zijn van meer - gedwongen – uitstroom bij bedrijven die door de coronacrisis zwaar geraakt worden;
- De vrijwillige uitstroom van mensen naar andere sectoren zal afnemen, omdat ook die sectoren door de crisis geraakt worden en er daardoor minder kansen elders voordoen.

Per saldo zal de uitstroom zeker in de jaren 2020 en 2021 naar verwachting groter zijn. In de TLN-coronabarometer verwacht 15% van de bedrijven afscheid te moeten nemen van medewerkers. Op dat moment was de Noodwet Overbrugging Werkgelegenheid 1 nog van kracht. Bedrijven die gebruik wilden maken van de loonkostensubsidie werden beboet als in de NOW periode ook ontslag voor medewerkers aan de orde was (met een boete van 50% van de kosten van die ontslagen werknemers). 30% van de wegvervoerbedrijven maakte op dat moment gebruik van de NOW. In de NOW2 periode van 4 maanden is die boete nog maar 5% en als er een akkoord is met bonden over de noodzaak van reorganiseren is er in het geheel geen boete. Tegelijkertijd meldt ruim 40% van de bedrijven dat er minder werk is en ongeveer 10% dat er geen werk is voor hun werknemers.

7.3 TECHNOLOGISCHE TRENDS

Tot 2025

De belangrijkste technologische trend waar het bedrijfsleven nu middenin zit, is ontwikkeling en aanschaf van IT en data-technologie. Dat geldt ook voor de transportsector. De basis hier is **digitalisering en automatisering** van documentatie, bedrijfsprocessen en communicatie. In de periode tot en met 2017 heeft een groot deel van de transportbedrijven veel geïnvesteerd in IT en het leggen van koppelingen, waardoor **Internet of Things**-toepassingen mogelijk zijn geworden. Zo wordt bijvoorbeeld (GPS-)data uit boordcomputers automatisch verzonden naar Fleet Management Systemen om voertuigen te kunnen traceren. Dat zijn vooral (middel)grote bedrijven – een belangrijk deel van de kleinere vervoerders blijft achter. Zo was het totaalpercentage bedrijven dat gebruik maakt van een TMS-systeem in 2016 circa 34%, maar onder grote bedrijven was dat percentage 93%. Grotere bedrijven hebben zowel meer middelen als meer noodzaak (i.e. complexere werkzaamheden) om te automatiseren.

IT-systemen en op het IoT aangesloten apparaten en assets vervullen naast hun oorspronkelijke doel een belangrijke nieuwe functie: zij zijn een bron van **Big Data**. IT is anno 2019 niet zozeer meer een concurrentiemiddel, maar eerder een randvoorwaarde om te opereren in transport. In plaats daarvan wordt **Business Intelligence** ingezet om data te verwerken tot inkomsten, strategische sturingsinformatie en procesoptimalisatie. Dit wordt zeer bepalend in de concurrentieverhoudingen. Dit gebeurt nu nog op beperkte schaal, maar zal vanaf circa 2022 door veel partijen worden gebruikt. De kloof tussen bedrijven die wel en niet meegaan in de datarevolutie zal dan groter worden. Bedrijven die grip hebben op hun procesdata staan bijvoorbeeld sterker in tariefonderhandelingen.

Digitalisering, automatisering en data-gedreven werken hebben hoofdzakelijk invloed op het werk van kantoorpersoneel. De complexiteit van (plannings) systemen neemt snel toe, en data-analyse neemt een steeds belangrijker plek in zowel in operationele als strategische werkzaamheden. Zodoende zal de kwalitatieve arbeidsbehoefte van transportbedrijven verschuiven van MBO- en HBO-geschoolden naar WO-geschoolden als IT-, data- en BI-specialisten. Door automatisering zal de kwantitatieve vraag naar lager geschoold arbeid afnemen.

Digitalisering en data-analyse maken het opzetten van **dataplatforms** mogelijk. Verladere en verschillende grote logistieke dienstverleners werken op dit moment al aan deze vorm van centralisatie, waar data gebundeld wordt van

verschillende bedrijven die samen de schakels uitmaken van transportketens. Dataplatforms vormen de basis voor het behalen van bedrijfsoverstijgende schaalvoordelen (d.m.v. control towers en matchingsplatforms) en het vinden van nieuwe inkomsten (als data-provider aan klanten en derden). Bedrijven die nu al investeren in datacentralisatie en – analysecapaciteit hebben potentie om zich te profileren als koplopers in de sector. Bedrijven die deze mogelijkheden links laten liggen, zullen het in de toekomst steeds moeilijker krijgen.

Gebundelde data biedt transparante gecentraliseerde keteninformatie, die door middel van een **control tower** kan worden gedeeld met alle ketenpartners. Control towers worden in 2019 nog beperkt ingezet, zowel binnen de sector als daarbuiten (door grote verladers). In 2025 zullen naar verwachting meerdere grotere transport- en logistieke bedrijven gebruik maken van een control tower, als logische vervolgstap in hun (huidige) datamanagementbeleid. Daarnaast zullen er branchevreemde partijen komen (verladers en tech-bedrijven) die ook een control tower-functie gaan uitvoeren.

De laatste en meest ingrijpende stap die kan worden gezet op basis van data (delen) is het opzetten van **matchingsplatforms**. Tot en met 2019 behaalden platforminitiatieven, die in samenwerking met transportbedrijven worden opgezet, beperkt succes vanwege een gebrek aan sociale acceptatie. Maar het blijft een sector waar vraag en aanbod elkaar lastig vinden en waar inefficiënties (in de keten) bestaan. Zodoende is de huidige transportsector een goede voedingsbodem voor disruptors van buitenaf met voldoende schaalgrootte om unilateraal een platform op te zetten. Een alternatieve gang van zaken is dat er vanuit de sector toch een platforminitiatief wordt opgezet. De verwachting is dat één van beide vóór 2025 zal plaatsvinden.

In de logistiek is **robotisering** veruit de belangrijkste ontwikkeling. Het snel groeiende tekort aan warehousepersoneel, en corona hebben een versnelling teweeggebracht in de ontwikkeling en implementatie van warehouserobots. Op termijn tot 2025 zal warehousing aanzienlijk minder arbeidsintensief zijn en juist veel kapitaalintensiever.

Volgens het World Economic Forum zal in 2025 in de economie als geheel 52% van het werk door robots worden gedaan (t.o.v. 29% in 2018). Volgens de prognose van Buck Consultants zullen in de periode 2017-2032 in Nederland circa 35.000 van de circa 85.000 arbeidsplaatsen in distributiecentra verdwijnen. Vooral in Noord-Brabant, Zuid-Holland en Limburg gaan veel banen verloren (respectievelijk 10.700, 5.000 en 4.900).

Ontwikkelingen in **kunstmatige intelligentie en machine learning** werken vooral stimulerend voor andere technologieën. Zo zijn 'intelligente' en 'lerende' magazijnrobots veel breder inzetbaar. Ook op het gebied van dataverwerking, BI en planning is machine learning interessant. Er zijn al planningssystemen op de markt waar een AI-module 'meekijkt' met de planning en daarvan leert. Op den duur zullen deze AI's beter data kunnen verwerken en betere transportplanningen kunnen maken dan menselijke medewerkers.

Na 2025

Andere technologische ontwikkelingen zullen pas op de langere termijn, na 2025, inzetbaar zijn of op enige schaal gebruikt worden. Voor de keten kan blockchain een interessante techniek blijken, omdat **blockchain** kan dienen als potentiële oplossing voor het gebrek aan vertrouwen tussen vervoerders. Op dit moment bestaan er echter nog weinig concrete en/of nuttige toepassingen voor blockchain in transport. Het is onzeker óf en wanneer deze oplossingen worden gevonden, maar dit zal waarschijnlijk pas op lange termijn zijn. Nog ingrijpender voor de keten is **Physical Internet (PI)**, een alternatief voor de supply chain. Zowel de techniek als de sector zullen echter vóór 2030 nog niet klaar zijn voor PI. 3D-printing neemt hier een bijzondere positie in. Deze techniek biedt namelijk slechts beperkte mogelijkheden voor transport- en logistieke bedrijven. Echter, het is denkbaar dat 3D-printing op de lange termijn een revolutie kan ontketenen in de maakindustrie. Wanneer de maakindustrie efficiënter en lokaler wordt, zal dit leiden tot een afname van het totaal te vervoeren eindproduct, maar kan gunstig zijn voor het vervoer van grondstoffen.

De huidige trend van specialisatie en platformisering van diensten zal zich tot en met 2025 op hoog tempo doorzetten. Het gaat dus om bedrijven die expertise hebben op een bepaalde bedrijfsactiviteit, hun capaciteit hiervoor uitbouwen en dit vervolgens aan derden kunnen aanbieden als zakelijke dienstverlening. Zo kunnen bedrijven inspelen op de groeiende behoefte van klanten naar gemak. Een illustratief voorbeeld is **planning-as-a-service (PaaS)**, dat al door meerdere partijen op de markt wordt aangeboden. Bij PaaS wordt de planningssoftware van de klant overgenomen en aangestuurd door de PaaS-provider, terwijl het personeel van de klant gebruik kan blijven maken van selfservice mogelijkheden.

De grootste veranderingen na 2025 zullen zich in het voertuig en met betrekking tot de chauffeur voltrekken. Vanaf 2016 worden er testen gedaan met **platooning**, maar hier bestaan nog substantiële barrières op het gebied van

infrastructuur, techniek en sociale en juridische acceptatie. Vanaf 2022-2023 zullen deze barrières verdwijnen, maar gezien de relatief marginale voordelen die platooning biedt, zal de opname tot en met 2030 beperkt zijn. Meerdere vrachtautofabrikanten hebben hun testprogramma's al stopgezet. Ingrijpender is de vervolgstap: **autonoom en geautomatiseerd vervoer**. Autonome voertuigen hebben het potentieel om transport volledig te veranderen door de rol van arbeid initieel te veranderen en later vooral te verkleinen. Echter, het zal nog tot ver na 2025 duren voordat de techniek, de wetgeving, de transportsector én de samenleving klaar zijn voor voertuigen zonder bestuurder. Tot 2025 zullen de systemen die nodig zijn voor autonoom rijden al wel bijdragen aan vergroting van de veiligheid voor chauffeurs en de omgeving, bijvoorbeeld door waarschuwen of stoppen bij noodsituaties.

7.4 MILIEU TRENDS

CO₂-reductie tot en met 2025

Zoals gesteld bedroeg de totale CO₂-emissie 186Mton in 2017¹⁰⁴. Daarbinnen was de uitstoot van het wegvervoer 6 Mton; 31% van het totaal. Binnen het WLO-hoog scenario is de uitstoot in 2030 ongeveer 40% lager dan in 1990 en in het WLO-laag scenario is dat 30%.¹⁰⁵ In deze prognoses is de totale feitelijke CO₂-uitstoot dus respectievelijk circa 102 Mton en circa 119 Mton. In het WLO-hoog scenario stoot het totale wegverkeer in 2030 ongeveer 28 Mton uit, en in het WLO-laag scenario is dat 26 Mton; respectievelijk **9% en 14% CO₂-reductie** (t.o.v. 2010, toen was de CO₂-uitstoot 30 Mton).

Andere emissies naar de achtergrond

De focus is verlegd van luchtverontreinigende stoffen naar CO₂. Enerzijds omdat de opwarming van de aarde meer acuut werd, anderzijds omdat de andere emissies in de tussentijd sterk zijn teruggedrongen (zie tabel 23). De uitstoot van deze stoffen zal op termijn tot 2025 minder hard (hoeven) dalen dan die van CO₂.

¹⁰⁴ 186Mton is de feitelijke uitstoot; de gecorrigeerde uitstoot was 163Mton (volgens IPCC).

¹⁰⁵ De totale uitstoot is lager in het hoog scenario dan in het laag scenario, omdat CPB en PBL

CO₂-prijzen hanteren per scenario. De gedragsverandering en het extra budget voor verduurzaming worden meegenomen in de prognose. In het hoog scenario is de CO₂-prijs vier keer hoger dan in het laag scenario.

tabel 23 Uitstoot luchtverontreinigende gassen door wegvervoer

Stof (min. kg)	1990	2010	2018
PM ₁₀	4	0,7	0,3
NO _x	78	50	24
SO ₂	5	0,03	0,04

Bron: PFV.

Overheden zijn drijvende kracht achter verduurzaming

Op EU-niveau bestaan verschillende CO₂-reductiedoelen (zie tabel 24).

tabel 24 EU doelen m.b.t. CO₂-uitstoot

Document	Jaar	CO ₂ reductie (t.o.v. 1990)	Deadline
Climate and energy package (EU2020)	2009	Totaal: 20%	2020
Akkoord van Parijs (EU contributie)	2015	Totaal: 40%	2030
Whitepaper on transport	2011	Transportsector: 60%	2050

Bron: EC

Een voor de transportsector zeer belangrijke maatregel is een voorstel in het Clean Mobility Package: een stelsel strenge CO₂-uitstooteisen voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen. **Nieuwe voertuigen moeten in 2025 minstens 15% minder CO₂ uitstoten dan in 2019 en in 2030 minstens 30%.** Zo worden fabrikanten verplicht om te blijven zoeken naar schonere technieken.

Op nationaal niveau bestaan er ook ambities (dus geen harde eisen!) specifiek voor de transportsector. Deze zijn geformuleerd in het Energieakkoord (2013):

- Energiebesparing van 15 à 20 Petajoule per jaar in 2020.
- CO₂-reductie van 17% (t.o.v. 1990) in 2030.
- CO₂-reductie van 60% (t.o.v.) in 2060.

Het huidige Energieakkoord zal aflopen in 2023. Sinds 28 juni 2019 ligt er het klimaatakkoord en is het kabinet begonnen met de invoering.

De verdeeldheid rondom het nieuwe Energieakkoord is tekenend voor de **huidige verdeeldheid rondom verduurzaming**. In het huidige voorstel zullen de consument en het huishouden vooral de kosten dragen voor de benodigde investering. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft doorgaans een afwachtende houding

aangenomen, en gekeken naar de overheid voor sturing en/of subsidie. Dat zal in de toekomst moeten veranderen. MVO-clausules gericht op verduurzaming zullen in de toekomst niet meer optioneel zijn, en ook aanzienlijk bindender. Het klimaatberaad en diens voorzitter Ed Nijpels pogen het Klimaatakkoord vorm te geven op een wijze dat er geen ruimte meer is voor bedrijven die duurzaamheid links laten liggen.

Alternatieve brandstoffen

Het belangrijkste technologische veld op het gebied van verduurzaming van het wegvervoer is alternatieve brandstoffen. Voor het wegvervoer zijn dat een verbrandingsmotor op gas ((bio-)CNG of LNG) of biobrandstoffen en elektrische aandrijving op accu of waterstof. De technologie kent nog beperkingen, en de opname is vooralsnog zeer beperkt (zie 3.3, p. 19). De verwachting is dat circa 3% van de nieuw verkochte vrachtoertuigen in 2025 elektrisch aangedreven zal zijn¹⁰⁶.

Om de opname van alternatieve brandstoffen te versnellen heeft de EU alle lidstaten beleidskaders laten opstellen voor het aanleggen van laad- en tankinfrastructuur (Verordening 2014/94/EG). Zie tabel 25 voor het Nederlandse beleid.

tabel 25 Streefcijfer voor oplaad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen in Nederland

Infrastructuur	Huidig	Streefcijfer	Streven	Deadline
Publieke laadpunten voor elektrisch rijden	13.000	25.000	Landsdekkende laadinfrastructuur; focus op Randstad en Brabantstad	Eind 2020
LNG-tankpunten voor zware bedrijfsvoertuigen	19 tankpunten; landsdekkend	Geen nodig; marktopname	Publiek toegankelijke tankpunten, in elk geval langs het TEN-T netwerk	Eind 2025
Publieke CNG-tankpunten voor motorvoertuigen	145 stations; landsdekkend	Geen nodig; markt	Voor stedelijke, voorstedelijke en dichtbevolkte gebieden	Eind 2020
Publieke waterstof-tankpunten	2 waterstofstations	20 waterstofstations	In 2020 een landsdekkend netwerk met genoeg voertuigen	Eind 2025

Bron: Rijksoverheid, 2017, Nationaal Beleidskader Infrastructuur voor Alternatieve Brandstoffen

¹⁰⁶ ING Economisch Bureau, *Assetvisie Trucks: Afzet naar hoogste punt, elektrificatie komt eraan – maart 2018*.

7.5 POLITIEK-JURIDISCHE TRENDS

Regelgeving en handhaving

Nederland loopt achterop in het toezicht op transportwetgeving. Nederland begon later dan alle andere lidstaten met handhaven op het verbod op wekelijkse rust in de cabine en Nederland doet minder controles dan alle andere EU-lidstaten, met uitzondering van Griekenland. Hierdoor ligt de pakkans in Nederland laag. Toch zijn er geen signalen dat het Ministerie van I&W meer formatie en capaciteit wil inzetten voor inspecties. Het Ministerie van Sociale Zaken ontwikkelt wel aanvullend beleid en voert de controleinspanningen op. Een groot deel van de uitbreiding van controlecapaciteit gaat naar bedrijven met gevaarlijke stoffen, maar ook het programma Transport en Logistiek profiteert met handhavingsinspanningen voor veilig en gezond werken in transport en verdubbeling van het toezicht op eerlijk marktgedrag. Het toezicht op de inzet van buitenlanders en schijnconstructies in internationaal vervoer en nationaal pakkettenvervoer zal toenemen. **Maar de onduidelijkheid op EU-niveau rondom zaken als schijnzelfstandigheid en de detacheringsrichtlijn speelt de inspectiedienst nog parten.** De uitbreiding van de capaciteit van de ISZW zal leiden tot meer toezicht, maar ook dan blijft het bereik beperkt.

Mobility Package

Op gebied van Europese regelgeving staat de discussie over het **Mobility Package** centraal. Het doel van de Europese Unie is om zoveel mogelijk belemmeringen voor vrije handel op te heffen, maar de sociale misstanden die het gevolg zijn van de sociaaleconomische ongelijkheid tussen Oost- en West-Europa, maken dat het draagvlak voor beschermende maatregelen voor de transportsector groot is. De EU Transport Council (de ministers van transport of gerelateerde ministeries van elke lidstaat) bereikte een akkoord over de maatregelen in december 2018. Maar elf West-Europese landen hebben, verenigd in de Road Transport Alliance, stelling genomen tegen de oorspronkelijke voorstellen voor liberalisering van cabotage. Nederland is nog geen lid van de Road Alliance. De uitkomst is onzeker, omdat er een vergelijkbaar groot aantal landen is in Oost-Europa die zich tegen liberalisering van het transport verzetten. Daar profiteren de transportsectoren van loonkostenverschillen met West-Europese landen. De voorstellen van de Transport Council zijn al een aantal keer tegengehouden in het Europees Parlement, en op korte termijn lijkt de discussie in een impasse te zijn geraakt.

Zelfstandigheid

Werken met zelfstandigen is vooral gebruikelijk in het pakkettenvervoer. De kwestie met zelfstandigen is breder dan de sector en komt bijvoorbeeld ook voor in de bouw. Soms worden gerechtelijke uitspraken gedaan over onoorbare constructies (schijnzelfstandigheid), maar onduidelijk blijft waar de grens ligt tussen echte zelfstandigheid en schijnzelfstandigheid. De minister van Sociale Zaken wilde dit oplossen door mensen die werken beneden een bepaald tarief automatisch te kwalificeren als werknemer, maar een minimumtarief zou volgens de minister van SZW de toets van Brussel niet kunnen doorstaan. Daarmee duurt de situatie voort dat, behoudens in overduidelijke gevallen, kosten bespaard kunnen worden door te werken met zelfstandigen. Zzp'ers accepteren lage tarieven omdat ze fiscale voordelen, zoals de zelfstandigenaftrek krijgen en door af te zien van een arbeidsongeschiktheidsverzekering en pensioen. De weerstand in Brussel was aanleiding voor SZW om tot nu toe geen duidelijkheid te scheppen over schijnzelfstandigheid. In opdracht van SZW heeft de commissie Borstlap onderzoek gedaan en aanbevelingen gedaan om de kloof tussen werknemers en zelfstandigen te verkleinen, maar een regeling die werkelijk invloed heeft op de organisatie van het werk in de e-commerce is de komende jaren niet te verwachten.

8 Op naar 2025

De transport en logistieke markt groeide tot voor de coronacrisis als een logisch gevolg van de bloeiende economie waarin meer mensen dan ooit een baan hadden, investeringen van bedrijven toenamen en bestedingen van consumenten en overheid groter waren dan ooit. De verwachting voor de toekomst was reeds dat de groei zou afvlakken en dus ook het vervoersvolume over de weg richting 2025 een bescheidenere groei zou kennen ten opzichte van 2019. Nu de coronacrisis zijn intrede heeft gedaan in maart 2020 is de periode van economische groei in één klap opgehouden. De basisprognose van het CPB voorziet een BBP-daling van 6% in 2020, gevolgd door een groei van 3% in 2021. De IRU voorziet een wereldwijde omzetsdaling van gemiddeld 17% voor wegvervoersbedrijven. Door de huidige onduidelijkheid laat de economische situatie na 2021 zich erg moeilijk voorspellen. Waarschijnlijk zal de periode 2021-2025 gekenmerkt worden door gemiddeld gematigde economische groei.

Parallel aan de groei van vervoersvolume werden veranderingen zichtbaar in diverse ketens. Ketens wijzigen door de opkomst van de platformeconomie, toenemende verschuiving van B2B naar B2C en technologische innovaties. Daarnaast neemt de druk op het reduceren van de CO₂-uitstoot toe. De sector transport en logistiek moet op deze veranderingen inspelen.

Transportactiviteiten worden op een steeds gedetailleerder niveau geregistreerd. De data die hierbij is vastgelegd, wordt in toenemende mate gecombineerd met open databronnen, zodat steeds eerder en pro-actiever bijsturing mogelijk is. Meer datagebruik zorgt voor meer transparantie, daarmee zal de druk op tarieven en rendement blijven.

In de sector zien we verjonging van medewerkers in de logistiek en bij kantoorfuncties, echter het chauffeursbestand is verder aan het vergrijzen. Deze ontwikkelingen vragen om een actief wervingsbeleid gericht op nieuwe instroom. Daarnaast is een actief omen bijscholingsprogramma nodig, om werknemers in de sector bewust te maken van de technologische veranderingen waar de sector mee te maken heeft.

Innovaties op het gebied van autonoom rijden en 3D-printing zijn in ontwikkeling, maar zullen voornamelijk effect sorteren in de periode na 2025.

8.1 TOEKOMSTPERSPECTIEF BEROEPSGOEDERENVERVOER OVER DE WEG EN LOGISTIEK

Economische ontwikkeling zeer volatiel en vraagt om flexibiliteit

Na enkele goede economische jaren zijn de vervoersvolumes sterk gestegen en is de verwachting voor 2025 dat deze volumes aan de bovenkant van de scenario's van het CPB/PBL zullen uitkomen. Door sterke schommelingen in de vraag moeten bedrijven inzetten op flexibiliteit van hun assets. De middengroep gaat het nog zwaarder krijgen. Bedrijven zullen of schaalgrootte moeten hebben of klein en dus flexibel zijn. De coronacrisis en het inzakken van de vraag in de eerste helft van 2020 hebben deze ontwikkeling versterkt. De zekerheid voor transportbedrijven zal in de nabije toekomst afzakken. Vooral de middelgrote bedrijven zullen hier de nadelen van ondervinden.

Veranderende goederenstromen, maar wegvervoer blijft dominant

De verwachting tot 2025 is dat de mainports dominant blijven in de aan- en afvoer van goederen. Wel zal door de ontwikkeling van de Zijderoute een deel van de volumes op termijn richting het spoor shiften. Echter de impact tot 2025 is marginaal. Als gevolg van groei van de wederuitvoer, is er een toename van tijdelijke opslag in Nederland te verwachten. Op lange termijn, dus na 2025, is de verwachting dat door 3D-printing weer meer goederen lokaal geproduceerd zullen worden, waardoor de dominantie van mainports in consumentengoederen zal afnemen.

De coronacrisis spoort aan tot het verhogen van de betrouwbaarheid van supply chains en het verminderen van de afhankelijkheid van het buitenland. Niet alleen bedrijven, maar ook overheden kijken naar manieren om supply chains veilig te stellen voor verstoringen. Vandaar dat naar verwachting nearshoring (toeleveringen meer dichtbij organiseren) een grotere rol gaat spelen richting 2025.

Ondanks de verduurzamingseisen, het tekort aan chauffeurs en de toenemende congestie, zal wegvervoer de dominante modaliteit blijven. Dit komt niet alleen omdat het wegvervoer sneller verduurzaamt dan de binnenvaart, ook zal de wegcapaciteit beter worden benut. Wel is de verwachting dat binnen het internationaal wegvervoer het aandeel van Nederlandse kentekens verder zal teruglopen. Dat komt doordat de loonkostenverschillen in de Europese Unie in de afgelopen tien jaar niet zijn teruggelopen, en de verwachting is dat dit ook de komende jaren niet zal gebeuren. Ook de toenemende mogelijkheden van grensoverschrijdend vervoer met LZV's geeft een extra stimulans aan het wegvervoer.

Beleving van steden en regio's groeit uit elkaar

Naar verwachting zullen de verschillen in distributieconcepten tussen steden en plattelandsregio's groter worden. Dit geldt niet alleen voor distributie maar ook voor het type voertuigen, omdat elektrisch vervoer de standaard zal worden in steden.

De invloed van vertical farming op de transportstromen zal merkbaar worden tegen 2025. Doordat bij vertical farming veel minder grondoppervlak nodig is, zullen productielocaties dichtbij afzetgebieden (steden) ontstaan. Het gevolg hiervan is meer korte afstandsvervoer.

Chauffeurstekort blijft uitdaging, maar beheersbaar

Ieder jaar vanaf 2011 was er een uitstroom van tussen de 14.000 en 16.500 mensen uit de sector, waarvan tussen de 6.800 en 8.600 chauffeurs. Op de korte termijn blijft de uitstroom hoog door veel vraag uit andere sectoren en door vergrijzing van het personeelsbestand. Wanneer de groei omslaat in krimp (in het lage CPB/WLO scenario) daalt de werkgelegenheid in de sector met ruim 8.000 banen in 2025, maar in het hoge scenario komen er nog eens ruim 14.000 bij (waarvan 3.000 chauffeurs).

In combinatie met de vervangingsvraag moeten er in de sector in de komende 7 jaar tienduizenden arbeidsplaatsen worden ingevuld, op een arbeidsmarkt waarop iedere sector schreeuwt om personeel. Er zullen tot 2025 ieder jaar tussen de 6.000 en 7.000 vrachtautochauffeurs moeten instromen om de vacatures ingevuld te krijgen. Dit zullen voornamelijk vrachtautochauffeurs in de binnenlandse markt zijn. Bij de overige vacatures wordt een grote groei verwacht van het aantal bestelautochauffeurs en logistieke medewerkers. De groep bestelautochauffeurs groeit veel harder dan het aantal (internationale) vrachtautochauffeurs (naar verwachting neemt het aantal toe met 15.000 tot en met 2025). De groei van werkgelegenheid zit vooral onderaan de sector (schaal A'-C), terwijl het aantal internationale chauffeurs langzaam terugloopt. Het groeiende aantal bestelautochauffeurs kan als kweekschool dienen voor vrachtautochauffeurs. Doordat de arbeidsmarkt krap is, concurreert de beroepsgoederenvervoersector meer dan voorheen met andere sectoren om starters op de arbeidsmarkt en nieuwe instromers.

Ook in het warehouse bestaat er een personeelstekort, vooral voor laaggeschoolde arbeid (orderpickers, heftruckchauffeurs, sorteerders). Maar in de logistiek, in tegenstelling tot transport, biedt robotisering een oplossing die zowel op korte termijn inzetbaar is als betaalbaar.

Functies op kantoor veranderen inhoudelijk als gevolg van de nieuwe mogelijkheden op gebied van IT, automatisering en data-analyse. Deze nieuwe mogelijkheden zorgen voor nieuwe functies. Tevens vraagt het om andere competenties. Ontwikkeling van medewerkers is een gezamenlijke uitdaging. Werknemers hebben een eigen verantwoordelijkheid, terwijl werkgevers goede voorwaarden moeten scheppen.

Door platformisering en groei e-commerce meer chauffeurs nodig aan onderkant markt In de sector wordt het segment B2C steeds belangrijker. Het aantal fysieke winkels zal tot 2025 blijven dalen. Het vervoer met bestelauto's zal een explosieve groei vertonen. Ook voor logistiek zal de behoefte vanuit verladings veranderen, omdat voor e-commerce aanzienlijk meer warehousing-capaciteit nodig is dan voor (het zelfde volume bij) winkeldistributie. De vraag naar e-fulfillment-capaciteit zal dus toenemen.

De distributie van het segment "Boodschappen en food" zal uitgroeien tot een professioneel uitgevoerde logistieke activiteit, waarbij de invloed van de platformeconomie een belangrijke rol gaat spelen. Bedrijven actief in dit segment zullen niet automatisch gecommiteerd zijn aan de cao beroepsgoederenvervoer, omdat veel bedrijven actief in dit segment afkomstig zijn van buiten de transportwereld. Dit vraagt om beweging bij cao-partijen en bij deze nieuwe logistieke bedrijven.

Door de groei van e-commerce en thuisbezorging, extra opgestuwd door het 'nieuwe normaal' sinds corona, komt de particuliere consument steeds vaker in aanraking met transport. Hierbij hoort ook een groeiend aantal voorkeuren en eisen aan het vervoer, de levering, de bijbehorende dienstverlening en de logistiek dienstverlener. Dit heeft impact op de medewerker, die veel meer servicegericht moet zijn.

De verwachting is dat het aandeel dat afhaalpunten heeft niet verder zal toenemen, ongeacht de toenemende kosten van thuisbezorging en de extra druk op de logistieke organisatie. Oplossingen worden naar verwachting eerder gevonden in slimme brievenbussen of bezorgdiensten die niet verplicht naar je huis komen, maar naar de locatie waar je bent, dan in afhaalpunten.

Het verschil van bezorging tussen steden en regio vraagt om een andere logistieke benadering. De 'dropdichtheid' is in steden zo groot dat andere bezorgopties mogelijk worden. Die verschillen tussen stad en regio zijn er nu al, maar

de verwachting is dat bezorgdiensten hier veel meer op zullen inspelen in hun logistieke concepten.

Bouw en industrie vragen dynamisch transport en flexibele logistiek

In de bouw en industrie wordt, naast groei van het containervervoer, een toename van vervoer van bouwmaterialen via containerchassis verwacht. Voor bouw en industrie geldt dat de levertijden en –vensters korter worden en dat meer flexibiliteit wordt geëist. In de bouw is dat het gevolg van een toename in het percentage binnenstedelijke bouwplaatsen. Omdat het verkeer in binnensteden zo min mogelijk verstoord mag worden, worden bouwplaatsen en levervensters krappere. Daardoor bestaat er ook minder ruimte om bouw materiaal op te slaan en te leveren. Eindconsumenten van industriële bedrijven zijn in steeds mindere mate bereid om te wachten op bestellingen, maar doen vaker bestellingen op het laatste moment. Op de middellange termijn nemen productvarianten toe maar gemiddelde industriële seriegroottes af. Ook wordt op de lange termijn minder tank- en silovervoer verwacht, door afnemende volumes van brandstoffen als gevolg van verschuiving naar elektrisch vervoer. Al deze factoren samen vragen om dynamisch transport en flexibele logistiek, die kunnen inspelen op snelle variaties in vraag en aanbod.

Door marktverschuiving meer druk op traditionele transporteurs en dienstverleners. Als gevolg van de groei van e-commerce zal de hoeveelheid vervoerbaar volume in Nederland in toenemende mate met bestelauto's bij consumenten worden gebracht. Dit gaat ten koste van distributievervoer met vrachtauto's. Tegelijkertijd zal door verstedelijking, toenemende congestie en strenger milieubeleid thuisbezorging vaker door eenvoudigere manieren van vervoer (fietskoeriers) en arbeid (bijbaan voor studenten) gaan plaatsvinden. Als traditionele vervoerders niet inspringen op deze ontwikkelingen zullen nieuwe toetreders op de markt komen die technologie en andere arbeidsrelaties benutten, om beter te voldoen aan de veranderde wensen.

Uitvoeren CO2-reductiebeleid blijft onderwerp voor discussie

Onder druk van de EU en bevolking zal de Rijksoverheid in de komende jaren strenger moeten optreden om klimaatdoelen te behalen.

Invoering van de CO2-taks, zonder dat de transportsector verder verduurzaamd is, zal enorme kostenstijgingen met zich meebrengen. In een sector als transport en logistiek zullen die kosten niet makkelijk worden doorberekend zonder begeleidende maatregelen, maar daarvoor is nodig dat de sector oplossingen formuleert en kenbaar maakt (in navolging van bijv. petrochemie).

Lange weg te gaan voor vrachtvoertuigen op alternatieve brandstoffen

Op de langere termijn zullen voertuigen die rijden op alternatieve brandstoffen nodig zijn. De verwachting is dat de transitie naar voertuigen op alternatieve brandstoffen start vanuit de bezorgdiensten en dan via nationale distributie naar het internationale vervoer overslaat. De mogelijkheden voor alternatieve brandstoffen zijn op de korte termijn beter bij kort en licht vervoer. De eerste bedrijven bouwen momenteel al ervaring op met elektrisch aangedreven bestelauto's, maar doorgaans nog niet kostendekkend. Ook komt er onder druk van CO₂-reductie en verduurzaming meer aandacht voor bundeling en doorstroming.

Voertuigen op alternatieve brandstoffen zijn op dit moment duurder dan dieselvoertuigen en dat zal voor 2025 niet veranderen. Wel zullen de prijzen dichterbij elkaar komen te liggen als gevolg van opschaling van de productie van vrachtauto's op alternatieve brandstoffen door fabrikanten. Maar ook om alternatieve brandstoffen succesvol en efficiënt te integreren in de praktijk van transport zijn grote investeringen nodig, voornamelijk in laad-, tank- en distributie-infrastructuur, die individuele transportbedrijven niet kunnen opbrengen.

Beschermde en gereguleerde markt leidt tot gezonde rendementen voor sector

Door de sociale ongelijkheid tussen Oost- en West-Europa, zullen de bestaande beschermende maatregelen voor de transportsector niet snel verdwijnen. Deze beschermende maatregelen vragen om toezicht, echter voor inspectiediensten is het lastig de pakkans van overtredingen in Nederland significant te verhogen. Er blijven belemmeringen voor effectief elektronisch toezicht. De onduidelijkheid rondom (schijn)zelfstandigheid en de detacheringsrichtlijn spelen de inspectiediensten parten.

Bedrijfsoverstijgend kijken biedt nieuwe optimalisatie-opties

De sector is binnen de kaders die gelden voor beroepsgoederenvervoer zeer efficiënt. Desalniettemin ontstaan, door anders en met name bedrijfsoverstijgend te kijken, nieuwe optimalisatie-opties als gevolg van de nieuwe technologie. Dit kan leiden tot disruptie. Bedrijven zullen dus moeten inzetten op bedrijfsoverstijgende optimalisatie van de beladingsgraad. Hiervoor zijn zowel dataplatforms als samenwerkingsverbanden of matchingsplatforms nodig.

Vooralsnog lijkt de bereidheid in het beroepsgoederenvervoer om bedrijfsoverstijgend te werken en te platformiseren beperkt, als gevolg van de krappe marges en stevige concurrentie.

Investerings worden vooral op kleinere schaal en voor de kortere termijn gedaan, zoals het automatiseren van deelprocessen omwille van kostenvermindering en omzetmaximalisatie. De grootschalige investeringen en aanpassingen die nodig zijn om de continuïteit op de lange termijn te waarborgen en het bedrijf te laten groeien, blijven dus grotendeels uit. In veel gevallen zijn bedrijven niet kapitaalkrchtig genoeg. Zodoende blijft innovatie van het business model uit.

Technologie: voorsorteren op revolutie

De effecten van nieuwe ingrijpende technologieën, zoals autonoom rijden, physical internet, blockchain en 3D-printing, zullen richting 2025 zichtbaar worden maar nog geen revolutie ontketenen. Na 2025 zullen deze technologieën de markten wel ingrijpend veranderen. Desalniettemin zal technologie ook op de korte termijn voor de transportondernemer wel een zeer belangrijke onderscheidende factor worden.

In transport wordt al jaren bovengemiddeld gemonitord door middel van sensoren, trackers en transmitters die zijn aangesloten op het Internet of Things. Maar het tempo van technologische innovatie in de economie en de maatschappij op gebied van IT en data blijft alsmear stijgen. Computercapaciteit groeit namelijk niet lineair, maar exponentieel. Daartegenover staat dat de kosten van steeds sterkere computerchips en dataopslag juist in hoog tempo dalen.

Een aantal bedrijven is volledig meegekomen in de digitale datarevolutie. Zij hebben de fysieke goederenstromen in transport en logistiek weten te koppelen aan de digitale datastromen. Dit biedt allerlei mogelijkheden voor betere bedrijfsvoering en nieuwe dienstverlening. Ook biedt het een diepgaand inzicht in de kostenstructuur van transportroutes een sterke uitgangspositie bij tariefonderhandelingen met verladere.

8.2 SCENARIOVORMING

Op basis van de trends in hoofdstuk 7 is in paragraaf 8.1 een toekomstbeeld beschreven over hoe de transport- en logistieke sector er anno 2025 naar verwachting uit ziet. Echter, er zijn verschillende onzekerheden die het toekomstbeeld beïnvloeden. Wij zien twee belangrijke onzekerheden waar de transportsector en de sociale partners invloed op uit kunnen oefenen én die bepalend zijn voor de toekomst van de sector beroepsgoederenvervoer. Bij elk van deze onzekerheden worden een tweetal hypothetische uitersten onderscheiden om een indruk te geven van de situatie:

- Regulering en handhaving
- Innovatie.

Regulering en handhaving

De beleidslijn die de politiek zal volgen voor het beroepsgoederenvervoer is van grote invloed. De belangrijkste politieke actor hier is de Nederlandse Rijksoverheid, maar ook lagere overheden (gemeenten en provincies) leggen in bepaalde mate voorwaarden op aan de transportsector. Ook is het beleid van de EU cruciaal op gebied van transportwetgeving en internationale samenwerking tussen inspectiediensten.

Regulering en handhaving zijn bepalend voor de volgende zaken:

- Toegang tot het beroep;
- Toegang tot de markt;
- Eerlijke concurrentie;
- Naleving van de cao;
- Afdwingen van verduurzaming.

Het ene uiterste is deregulering van het beroepsgoederenvervoer met beperkte handhaving: **Open markt**. Bescherming van de Nederlandse beroepsgoederenvervoersector is in deze situatie (vrijwel) niet aanwezig. De eis van dienstbetrekking wordt versoepeld. Daarmee staat de beroepsgoederenvervoersector open voor nieuwe toetreders die op een andere manier dan gebruikelijk hun vervoer organiseren. Overheden nemen een weinig sturende rol aan ter voorkoming van concurrentie op loonkosten. Het budget en de technische en juridische mogelijkheden van de inspectiediensten zijn gereduceerd, waardoor handhaving versoepeld wordt en de pakkans van kleine betekenis is. Naleving van rij- en rusttijden wordt nog gehandhaafd, maar enkel uit veiligheidsoverwegingen. De druk vanuit overheden op transportondernemers om te verduurzamen wordt versoepeld.

Het andere uiterste is strenge regulering en handhaving van het beroepsgoederenvervoer: **Gereguleerde markt**. In deze situatie worden regelgeving en handhaving juist verscherpt. Nieuwe toetreders moeten aan voorwaarden voldoen om ingang te vinden in het Nederlandse beroepsgoederenvervoer. Op EU-niveau wordt concurrentie op loonkosten aangepakt, waardoor een level playing field ontstaat. Social dumping wordt hierdoor bemoeilijkt, maar ook minder aantrekkelijk. Budgetten en capaciteiten van inspectiediensten worden op kwantitatieve (meer inspecteurs) en kwalitatieve (betere benutting van technologie) wijze uitgebreid, waardoor de pakkans stijgt en systematische overtreding niet meer loont. De druk vanuit overheden op transportondernemers om te verduurzamen wordt sterk opgevoerd – CO₂-reductie wordt dus door middel van wetgeving en handhaving afgedwongen.

Innovatie

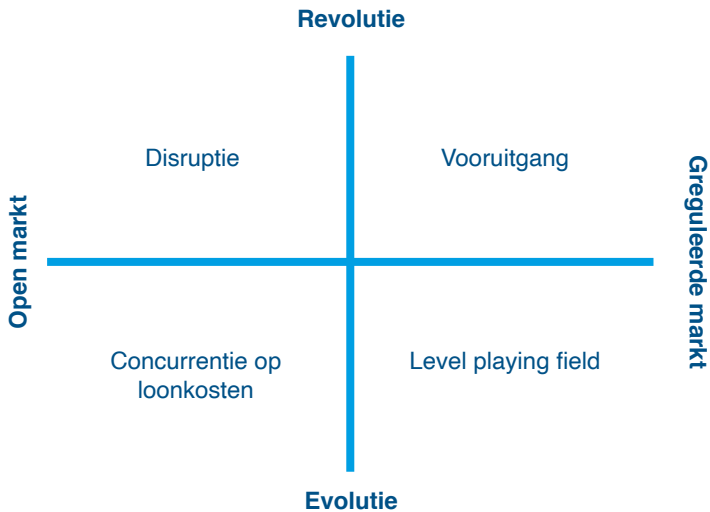
Innovatie is de tweede bepalende onzekerheid voor de toekomst van de beroepsgoederenvervoersector. Het gaat hier om de mate van ontwikkeling en adoptie van technologische innovatie, maar ook om de mate van sociale innovatie.

Het ene uiterste is een lage mate van ontwikkeling en adoptie van innovatie: **Evolutie**. In deze situatie ligt de focus niet op vernieuwing, maar is het vooral business as usual. Transportbedrijven nemen een volgende rol aan ten opzichte van andere sectoren. Transport is geen voorloper, maar een volger van nieuwe technologieën zoals Business Intelligence, matchingplatforms of Artificial Intelligence. De opname van bestaande technologieën komt pas tot stand als ze door verladers worden opgelegd. De arbeidsverhoudingen blijven zoals ze zijn, de werktijden veranderen niet, chauffeurs blijven lange dagen maken en in warehouses blijft flexarbeid met onvoorspelbare werktijden de maatstaf.

Het andere uiterste is een hoge mate van ontwikkeling en adoptie van innovatie: **Revolutie**. In deze situatie gaan transportbedrijven actief op zoek naar nieuwe manieren om processen en het personeelsbeleid te verbeteren. Transportbedrijven gaan partnerships aan met IT- en techbedrijven om zelf een belangrijke rol aan te nemen in de ontwikkeling van bestaande én nieuwe technologieën. De inzet van bestaande technologieën, digitalisering en datagedreven strategieën, raakt in een stroomversnelling. Werknemers worden human capital, beter opgeleid voor het omgaan met nieuwe technologie. De controle over processen die volgt uit nieuwe technologie wordt ook ingezet om werk in te richten op wensen van werknemers. In de warehouses wordt fysiek werk op hoog tempo geautomatiseerd.

Wanneer de twee onzekerheden als assen worden gebruikt in een schema, levert dat de vier scenario's op zoals afgebeeld in figuur 67.

Figuur 67 Vier scenario's



Bron: Panteia en Basis & Beleid

In de volgende subparagrafen worden de vier onderscheiden scenario's in detail toegelicht.

8.2.1 Scenario 1. Disruptie

De transportsector wordt opengebroken door branchevreemde partijen die snel regie naar zich toetrekken.

Scenario 1 is de combinatie van open markt en revolutie. Branchevreemde partijen zullen invloed gaan krijgen op de markt voor beroepsgoederenvervoer, de zogenaamde disruptors. Deze disruptors organiseren transport tegen de laagste kosten op een wijze die alleen rekening houdt met de eigen belangen en leggen alle risico's die gelden voor de transportsector (ondernemersrisico, arbeidsongeschiktheidsrisico, leegrijden, CO2 uitstoot, variatie in werkaanbod) bij kleine onderaannemers of zelfstandigen. Deze nieuwe toetreders kunnen op twee manieren de markt openbreken: door inzet van technologie of door schaal-grootte. Tech-gedreven disruptors worden door slim gebruik van technologie regisseurs van de keten of creëren nieuwe business. Tech-gedreven disruptors kunnen zowel huidige (kleinere) voorbeelden van disruptors zijn, zoals partijen als Coolblue, Picnic, Deliveroo en Uber Freight. Grote multinationals funge-

ren als disruptors op basis van schaalgrootte. Het gaat hier om bedrijven met grote en uitgebreide netwerken, die deze kunnen aangrijpen om transport van meet af aan op grote schaal te organiseren. Potentiële kandidaten zijn partijen als Zalando, eBay en Alibaba. Partijen die tech-gedreven bedrijfsvoering en schaalgrootte combineren zijn de belangrijkste kandidaten voor disruptie. Het schoolvoorbeeld is Amazon. Amazon heeft een wereldwijd logistiek netwerk en maakt optimaal gebruik van technologische mogelijkheden die deels intern worden ontwikkeld. Wanneer bedrijfsactiviteiten van goede kwaliteit zijn zal Amazon deze opschalen en platformiseren (d.w.z. aanbieden als zakelijke dienstverlening voor derden). Uiteraard kan disruptie ook nog uit een andere hoek komen. Wanneer een partij met matchingtechnologie en een partij met vervoerscapaciteit elkaar vinden kan dit plaatsvinden. Bijvoorbeeld een tech-startup of IT-leverancier en een leasemaatschappij of fabrikant.

Disruptors kunnen de concurrentieverhoudingen op zijn kop zetten in de transportsector. Zij worden de belangrijkste verladers in het sterk groeiende laatste deel van de transportketen, de bezorging van verkoper naar klant. De nieuwe toetreders trekken op verbazingwekkend tempo marktaandeel naar zich toe. Ook al gebruiken ze in eerste instantie nog bestaande vervoerders, de invloed van disruptie is al te voelen. Klantverwachtingen kunnen namelijk erg snel veranderen, wanneer een partij vernieuwende dienstverlening biedt en/of een verhoogd serviceniveau. Op de langere termijn ligt de regie in de transportsector bij een klein aantal zeer grote internationale bedrijven. Om de capaciteiten snel uit te breiden of een flexibele schil te creëren zullen de disruptors bestaande en eventueel nieuwe vervoerders aan zich binden. Op die manier bouwen zij een groot netwerk op van partijen die een deel van hun diensten gebruiken als opdrachtnemer, maar tevens voor de disruptor werken als onderaannemer. Gevestigde vervoerders worden steeds meer afhankelijk van de nieuwe toetreders en hun snel uitbreidende netwerken: ze raken regie over de keten kwijt, hun rendement zal afnemen of hun klantenkring zal verkleinen. Daardoor komt er steeds meer druk op kosten in een groeiende markt en dreigt een shake out in de sector. Gevestigde vervoerders worden afhankelijk van dergelijke netwerken en moeten kosten besparen op straffe van verlies van positie.

Het gebrek aan (beschermende) regulering en toezicht en beperkte handhaving daarvan stelt niet alleen de transportsector open voor nieuwe toetreders. Ook het gemiddelde beschermingsniveau van de werknemer zal afnemen. Dit biedt bedrijven meer mogelijkheden voor concurrentie op loonkosten, door middel van de inzet van zelfstandigen en/of werknemers uit lagelonenlanden die niet

conform de Nederlandse cao worden betaald. Dit leidt tot een transportsector met gemiddeld weinig baanzekerheid, slechte arbeidsomstandigheden en hoge werkdruk.

Verduurzaming wordt niet sterk afgedwongen door overheden. Voor het grootste deel van de bedrijven is dit aanleiding om niet te investeren in uitstootreductie. Onder de giganten die de regie voeren zal meer aandacht komen om te verduurzamen, vanuit POverwegingen.

8.2.2 Scenario 2. Vooruitgang

De transportsector innoveert en neemt verantwoordelijkheid op gebied van arbeid en duurzaamheid o.b.v. technologie.

Scenario 2 is de combinatie van gereguleerde markt en revolutie. Transportbedrijven gaan vol overtuiging de strijd aan tegen de uitdagingen waar de sector mee kampt (leegrijden, CO₂-uitstoot, personeelstekort, lage marges, etc.). Hun wapen is technologie. Enerzijds betekent dit voor bestaande, veelal ongebruikte, technologieën dat de implementatie in een stroomversnelling raakt. Anderzijds nemen transportbedrijven een actieve rol bij de ontwikkeling van nieuwe technologieën, door bijvoorbeeld partnerships aan te gaan met tech-bedrijven en startups. Het aantal vervoerders dat gebruik maakt van BI en datagedreven processen en bedrijfsvoering groeit snel. Nu de transportsector ook volwassen is geworden op het gebied van dataanalyse, staan vervoerders sterker ten opzichte van de verlader, wiens regie niet langer allesbepalend is. Zo voelen transportondernemers zich gesterkt in tariefonderhandelingen met klanten en weten zij hun marges wat te verbeteren. Administratie, documentatie en communicatie verlopen snel en soepel, waardoor doorstroming in ketens wordt verbeterd. Niet enkel omdat communicatie nu volledig digitaal en goeddeels geautomatiseerd verloopt, maar ook omdat technologie waarborgen biedt bij het delen van data met bekende én onbekende partijen. Dankzij continue verbeteringen op gebied van planning wordt de werkdruk verlaagd.

Cruciaal voor het bereiken van bovengenoemde situatie is de beschermende rol van overheden. Door verlaging van de ondergrens in de WWG naar 0 kg worden aan alle goederenvervoeractiviteiten dezelfde voorwaarden gesteld (zoals eis van dienstbetrekking en algemeen verbindend verklaarde cao) en moeten ook branchevreemde partijen werken volgens de regels. Dankzij eenduidige EU-wetgeving kunnen buitenlandse werknemers enkel nog worden ingezet wanneer zij cao-conform loon ontvangen. Zodoende worden er nog wel

Midden- en Oost-Europese chauffeurs ingezet in het beroepsgoederenvervoer, maar vanwege het arbeidstekort en niet uit concurrentieoverwegingen. Overheden zetten de aanscherping van regulering kracht bij door de budgetten en de technische en juridische mogelijkheden van handhavende instanties als de ILT en ECR sterk uit te breiden. De pakkans komt nu op een niveau waar overtreding van de rij- en rusttijden door de cao en EU-wetgeving wordt ontmoedigd. Door slimme en risicogerichte handhaving en samenwerking met andere toezichthouders, waardoor notoire overtreders uit de markt worden geweerd, worden compliant gerichte bedrijven niet overbelast met onnodige controles. Oneigenlijke concurrentie verdwijnt voor een belangrijk deel en er is sprake van een level playing field. Eerlijke concurrentie en bescherming van werknemers zorgen ervoor dat werkgevers het arbeidstekort bestrijden, door te investeren in duurzame inzetbaarheid en carrièrepaden. Het gemiddelde niveau van loon en arbeidsomstandigheden zal stijgen. Zowel vervoerders als verladers zullen hun verantwoordelijkheid (moeten) nemen en goede tarieven moeten betalen voor eerlijk transport.

De combinatie van effectiever handhaven van eerlijke concurrentie, en de verbeterde marges doordat verladers zich meer verantwoordelijk voelen voor naleving van de regels, heeft een tweetal uitwerkingen. Ten eerste groeit de bereidheid tot samenwerking en bedrijfsoverstijgend werken via platforms. Het gaat hier om platforms waarin deelnemers een partnerrol hebben en waarbinnen niet één partij de regie voert (zoals in scenario 1). Er bestaat namelijk minder oneerlijke concurrentie, meer bereidheid om data te delen en meer bereidheid om uit de comfortzone te stappen omwille van het aanvliegen van de uitdagingen in de sector, zoals leegrijden en CO₂-uitstoot. Ook groeit de deeleconomie en zullen bedrijven meer gebruik maken van platforms om bijvoorbeeld vrachtauto's en warehouse-ruimte uit te wisselen. Ten tweede komt er meer geld beschikbaar voor verduurzaming. Dit is niet alleen een gevolg van meer verantwoordelijkheid, maar wordt ook afgedwongen door overheden die de duimschroeven aanhalen door middel van wetgeving. De opname van alternatieve brandstoffen en andere uitstoot besparende technologie verloopt snel en wordt breed gedragen.

8.2.3 Scenario 3. Concurrentie op loonkosten

De transportsector zoekt heil in verdergaande concurrentie op loonkosten. Daarbij blijft innovatie uit.

Scenario 3 is de combinatie van open markt en evolutie. Op internationaal (EU-) niveau wordt geen akkoord bereikt. Het ongelijke speelveld in het internationale

beroepsgoederenvervoer verplaatst zich ook naar het binnenlands vervoer. Het gemiddelde beschermingsniveau van de werknemer zal afnemen. Er zijn meer mogelijkheden voor concurrentie op loonkosten. Door structurele afbraak van het handhavingsniveau wordt het toezicht en de pakkans marginaal. Dat zet de deur open voor allerlei onwenselijke praktijken, zoals tachograaffraude en veronachtzaming van de rij- en rusttijden. Een drietal factoren leidt in dit scenario tot een algehele opschudding van de arbeidsverhoudingen en concurrentiestructuur van de transportsector. Hierdoor zal er, met name in de beginfase, sprake zijn van een chaotische situatie in het beroepsgoederenvervoer.

Doordat de eisen voor toetreding tot de markt minder belangrijk worden, doen nieuwe toetreders hun intrede in logistieke ketens. In dit scenario gaat het echter niet om grote multinationals of tech-startups met een nieuwe kijk op de keten. Het zijn voornamelijk brievenbusfirma's in lage lonen landen (eis van reële vestiging) die onder het gemiddelde kostprijsniveau opereren, kleine vervoerders met bestelauto's (ondergrens vergunningverlening) en (schijn)zelfstandigen.

Ten tweede zal het arbeidstekort nijpend worden in de transportsector: op kwantitatief, maar vooral op kwalitatief gebied. Dit is ook een alibi voor disruptors om het werk anders te gaan organiseren (alsmede de deregulering van het beroep en de markt). Door het uitblijven van (sociale) innovatie en het wegvallen van werknemersbeschermingen verslechtert het imago van de transportsector. Potentiële nieuwe werknemers en instromers zullen dus kiezen om te gaan werken in vergelijkbare sectoren (wat betreft opleidingsniveau en fysiek werk) zoals de bouw, industrie of metaal. In deze sectoren ligt de gemiddelde werkdruk namelijk lager, het gemiddelde loon hoger en zijn de werktijden beter en regelmatig. Zodoende zal het transportbedrijven niet lukken om het vervangingsvraagstuk (i.v.m. vergrijzing) op te lossen door te putten uit de traditionele pool. Daarbovenop komt nog de beperkte groei van het aantal benodigde chauffeurs om aan de vraag te kunnen voldoen. Technologische oplossingen worden zeer beperkt aangewend om het werk effectiever in te delen of de werkdruk te verlagen. Zo is een voedingsbodemp ontstaan voor nieuwe toetreders aan de onderkant van de sector. De kwaliteit van het aanbod op de arbeidsmarkt daalt.

Ten derde zullen veel gevestigde vervoerders over de kop gaan. Enerzijds omdat er grote concurrentie is door partijen die de randen van de wet opzoeken, en soms ook overschrijden, en daarmee goedkopere dienstverlening kunnen aanbieden. Anderzijds omdat zij niet het benodigde personeel kunnen vinden om de operaties goed in te delen, als gevolg van het arbeidstekort. Vooral middelgrote

bedrijven krijgen het moeilijk. Zij zitten anno 2019 al in de verdrukking, omdat zij niet de schaalvoordelen hebben van de grote spelers, maar wel hogere vaste kosten dan kleinere spelers. Kortom een aantal grote verladers, logistiek dienstverleners en vervoerders zullen de concurrentiestructuur in de sector bepalen door een grote 'flexibele schil' van buitenlandse bedrijven en werknemers, kleinere spelers en zzp'ers aan zich te binden.

Er is geen ruimte voor innovatie als middel om de uitdagingen te lijf te gaan, maar in het beroepsgoederenvervoer is social dumping het gevolg van het zoeken naar minimalisering van arbeidskosten. Vervoerders kunnen zelf maar beperkt investeren in technologie. Zo zal de digitalisering van administratie, documentatie en communicatie voortgaan maar zal slimme automatisering daarbij uitblijven. Onderlinge samenwerking, bedrijfsoverstijgend werken en platformisering van transport komen door het lage innovatieve vermogen nauwelijks voor. De uitdagingen waar de sector voor staat (zicht op winstgevendheid, tariefhandhaving, beladingsgraad, etc.) worden dus slechts beperkt aangepakt. Daardoor blijft vervoer voor verladers, die wel investeren in transparantie (BI, control tower, etc.) een sluitpost. Maar ook binnen de sector bestaat deze tendens: voor grotere transportbedrijven zijn hun onderaannemers juist de sluitpost. Dit gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel wordt versterkt door een gebrek aan betekenis van de wet ketenaansprakelijkheid.

Op gebied van verduurzaming verkeert de transportsector in een staat van stagnatie. Overheden op verschillende niveaus voeren de druk op CO₂-reductie niet verder op. Ook wordt coulant omgesprongen met het handhaven van sancties rondom het behalen van de CO₂-doelen en het toezicht hierop zwakt af. Daarbij vormt het uitblijven van innovatie een tweede rem op de verduurzaming van het beroepsgoederenvervoer. De opname van alternatieve brandstoffen blijft beperkt tot bijvoorbeeld één à twee elektrische vrachtauto's voor PR-doeleinden bij grotere bedrijven. Er wordt (nog) geen goede business case gevonden voor alternatieve brandstoffen. Daardoor vindt betekenisvolle opname niet plaats.

8.2.4 Scenario 4. Level playing field

De transportsector biedt geen ruimte voor oneerlijke concurrentie of nieuwe toetreders maar innovatie verloopt langzaam.

Scenario 4 is de combinatie van gereguleerde markt en evolutie. Overheden nemen hier een beschermende rol aan voor transportbedrijven, door de vergunningseisen te verzwaren én te handhaven. Ook bieden overheden, door middel

van uitgebreidere wetgeving, meer waarborgen voor de werknemer en wordt concurrentie op loonkosten tegengegaan. Zzp'ers worden alleen nog ingezet wanneer zij zelf kiezen voor deze arbeidsvorm en niet langer als schijnzelfstandige. Dankzij eenduidige EU-wetgeving kunnen buitenlandse werknemers alleen nog worden ingezet wanneer zij cao-conform loon ontvangen. Zodoende worden er nog wel Midden- en Oost-Europese chauffeurs ingezet in het beroepsgoederenvervoer, maar vanwege het arbeidstekort en niet uit concurrentieoverwegingen. Oneerlijke concurrentie verdwijnt grotendeels en er is sprake van een level playing field. De betere wettelijke bescherming van werknemers, in combinatie met het arbeidstekort, leidt ertoe dat werkgevers meer investeren in duurzame inzetbaarheid en carrièrepaden. Het gecreëerde level playing field en de verbeterde positie van werknemers wordt gewaarborgd door middel van sterk uitgebreide handhaving en een relatief hoge pakkans.

In de sector ontstaat een klimaat waarin business as usual de norm vormt: innovatie komt hierdoor voor de meeste bedrijven niet bovenaan op de prioriteitenlijst te staan. Vervoerders investeren nog wel in technologie, maar daarbij ligt de focus meer op blijven dan op vernieuwen. Zo zal de digitalisering van administratie, documentatie en communicatie voortgaan – vooral bij kleine bedrijven die hier nog slagen te maken hebben – maar zal slimme automatisering maar beperkt worden gebruikt. Pilots met technieken als blockchain, AI en platooning hebben geen prioriteit. Er wordt wel op schaal geïnvesteerd in alternatieve brandstoffen, omdat de milieuwetgeving op hoog tempo wordt aangescherpt. De verduurzaming van transport wordt dus vooral gezien als noodzaak en niet als manier om te onderscheiden en/of vernieuwen.

De noodzaak van innovatie wordt onderschat, omdat vervoerders in dit scenario beter beschermd worden tegen de macht van verladers. Door uitbreiding en handhaving van de wet ketenaansprakelijkheid hebben zij een middel in handen tegen tariefdruk door verladers. Bij tariefonderhandelingen kunnen transportondernemers met succes een beroep doen op de noodzaak van duurzaam werken met mens en milieu. De noodzaak van innovatie wordt niet erg gezien. Op korte termijn leidt dit inderdaad tot tariefverbetering, maar tekort aan personeel en hoge uitstroom blijft bedrijven parten spelen en op de langere termijn winnen verladers terrein terug. Zij investeren namelijk wél op schaal in innovatie, bijvoorbeeld in Internet of Things, control towers en BI. Dit zou in combinatie kunnen zijn met insourcing van transport door verladers, gezien bij een level playing field de risico's in de keten niet langer op de vervoerder af kunnen worden geschoven.

De vertraagde opname van technologie zal de concurrentiedruk in de sector slechts beperkt doen afnemen, ondanks de verbeterde tarieven. Bij gebrek aan opname van digitale platformtechnologie is er geen groei in de behoeften en mogelijkheden om bedrijfsoverstijgend te werken. Ook zal het weinig innovatieve klimaat ertoe leiden dat vervoerders maar in beperkte mate zoeken naar nieuwe klanten en/of nieuwe business. In plaats daarvan ligt de focus vooral op consolidatie van de bestaande activiteiten en klantenkring. De concurrentie blijft dus hevig, maar zal niet leiden tot arbeidgerelateerde misstanden en social dumping.

De combinatie van een sterk gereguleerde sector en het uitblijven van invloedrijke technologische innovatie, maken de kans op disruptie van buitenaf in dit scenario kleiner. Disruptie dreigt dan alleen van bedrijven die eigen vervoer kunnen organiseren of die daar mee om weten te gaan, zonder de beperkingen die goederenvervoer met zich meebrengt. De verlaging van de vergunningsgrens biedt de transportsector betere bescherming tegen inbreuk door branchevreemde partijen. Deze waarborg is in dit scenario echter minder relevant, want het langzame tempo van technologische ontwikkeling werkt als een rem op disruptie. Zowel potentiële 'inbrekers' in de sector als transportbedrijven kennen innovatie lage prioriteit toe, waardoor de inzet van technologie beperkt is.

9 Actielijnen

Richting 2025 is de invulling van het politiek beleid (een open transportmarkt tegenover een gereguleerde transportmarkt) en de mate van innovatie (evolutie of revolutie) bepalend voor de ontwikkeling van de sector goederenvervoer over de weg en logistiek. Het gaat hier om een invulling die door de sociale partners in het beroepsgoederenvervoer kan worden beïnvloed. Van de vier onderscheiden scenario's is scenario 2 'voortuitgang' het meest wenselijke toekomstscenario.

Dit scenario is gebaseerd op een gereguleerde transportmarkt en technologische snelle voortuitgang. Zo wordt regelgeving beter gehandhaafd, waardoor oneerlijke concurrentie zal afnemen. De werknemer wordt beschermd tegen schijnconstructies en transportbedrijven krijgen de ruimte en geld om te investeren in nieuwe technologie, en daarmee efficiëntieverbetering en emissieverlaging te bewerkstelligen.

In dit laatste hoofdstuk worden actielijnen en aanbevelingen gedaan, die de sociale partners in de sector beroepsgoederenvervoer kunnen helpen om te komen tot het Voortuitgang-scenario in 2025.

De actielijnen zijn gegroepeerd naar vier hoofdactielijnen:

1. Bewerkstellig een cultuuromslag bij werkgevers en werknemers, gericht op innovatieve en technologisch gedreven transport en logistiek;
2. Zet in op verantwoord marktgedrag, adequate handhaving en verduurzaming in de keten;
3. Ga door met actieve wervingsinzet en speel in op sociale innovatie.
4. Voorkom afname van personeelscapaciteit als gevolg van de coronacrisis.

Deze vier hoofdactielijnen zijn in de volgende paragrafen verder uitgewerkt in actielijnen.

9.1 Bewerkstellig cultuur- en imago omslag gericht op innovatie en technologie

1. De branche moet zich actiever en trotser profileren op de innovaties die reeds plaatsvinden in transport en logistiek. Daarbij kan de sector gebruik maken van de positie als voorloper op bijvoorbeeld het technologische gebied van autonoom rijden en hyperloop. Dit verbetert de hightech uitstraling van de sector.

2. De branche kan actiever uitdragen hoe digitalisatie, denk aan de digitale vrachtbrief, bijdraagt aan optimalisatie van de keten. Zodoende wordt uitgedragen dat transport en logistiek een hoogwaardige en innovatieve sector is.
3. Stimuleer innovatieve pilots en draag die actief uit.
4. Stimuleer als branche bedrijven om samenwerking aan te gaan met nieuwe partners die technologie gedreven zijn. Verbind de sector actiever met de technische universiteiten in Nederland.
5. Laat tevens zien hoe transportbedrijven de waarde van hun data benutten. Blanalyses en –dashboards zijn op dit moment waardevol bij procesoptimalisatie en strategiebepaling. Dit door scherp inzicht te bieden in zowel sterke punten en belemmeringen in het proces als kostenposten en inkomstenbronnen voor het bedrijf.
6. Bedrijven kunnen meer gebruik maken van de voordelen van nieuwe planningstechnieken. Moderne planningspakketten maken steeds meer gebruik van openbare dynamische databronnen en eventueel van kunstmatige intelligentie om planningen te optimaliseren. Dit verhoogt niet alleen de efficiëntie, maar kan ook dienen om de werkdruk op werknemers te verlichten. Op den duur maakt geautomatiseerde (anticiperende) planning het zelfs mogelijk om minder chauffeurs in te zetten. Zo kan het chauffeurstekort voor een (klein) deel worden afgevangen en draagt de sector bij aan CO2-reductie.
7. Stimuleer en faciliteer vervoerders om te concurreren op toegevoegde waarde en niet op prijs. En stimuleer bedrijven om te specialiseren. Specialisatie leidt tot een betere positie in de waardeketen.
8. Er is meer nodig om bedrijven te brengen tot bedrijfsoverstijgend werken. Vervoerders kennen de voordelen, maar zij zijn terughoudend bij het delen van data, opdrachten en/of klanten. Haal kennis naar de sector die kan bijdragen aan het inspelen op de platformeconomie.
9. Creëer een mechanisme in de branche die zowel werknemers en werkgevers stimuleert om adoptie van nieuwe technologieën te versnellen en te enthousiasmeren.

9.2 Zet in op verantwoord marktgedrag, adequate handhaving en verduurzaming keten

10. De sector kan via campagnes meer onder de aandacht brengen dat gratis vervoer niet bestaat. Niet alleen bij de verlader, maar ook via een publiekscampagne bij de (particuliere) eindverbruiker, die er uiteindelijk verantwoordelijk voor is dat deze service wordt verleend.

11. De marges van veel bedrijven zijn marginaal en tariefstijgingen volgen doorgaans later dan kostenstijgingen. In de huidige periode van hoogconjunctuur is het aannemelijk dat kosten de komende jaren sterker dan gemiddeld zullen stijgen. Dit vraagt van de sector goede kostencalculaties en het op de juiste wijze doorbelasten van de kostenstijgingen aan opdrachtgevers. Een gezonde marge is nodig om te kunnen investeren in verduurzaming en innovatie. Dit is een continu aandachtspunt voor bedrijven en sector, zeker in een tijd dat de eerste tekenen van een afkoeling van de economie zich aandienen.
12. Versnel verduurzaming daar waar het kan. Ontwikkel een realistisch beeld voor de maatschappij over tempo, haalbaarheid en effectiviteit over CO₂-reductie in transport. Laat zien wat er reeds gebeurt.
13. Breng zoveel als mogelijk alle activiteiten onder de algemeen verbindend verklaarde cao die concurreren met activiteiten van ondernemingen in de sector: zowel gemotoriseerd als ongemotoriseerd vervoer van goederen. De werkingssfeerbepaling beperkt zich immers niet tot gemotoriseerd vervoer en legt de nadruk op het vervoer van de goederen zelf, niet hoe ze worden vervoerd.
14. Zet in op behoud van de regelgeving m.b.t. binnenlands transport en laat de regelgeving naar alle vormen van goederenvervoer uitbreiden, waarbij sterk gericht moet worden op het uitbreiden van de eis van dienstbetrekking naar de bezorgmarkt. Zet in op het terugbrengen van de grens voor wetshandhaving naar 0 kg, waarbij deze regelgeving moet gelden voor alle partijen die actief zijn in bezorging.
15. Behoud de eis van dienstbetrekking, ontwikkel een modelovereenkomst die schijnzelfstandigheid uitbant en creëer in de wet DBA een sluitende definitie, om schijnzelfstandigheid tegen te gaan, die aansluit bij de eisen voor toegang tot het beroep en die een gelijk speelveld creëert tussen zelfstandigen en werknemers in loondienst
16. Stimuleer effectievere handhaving door het beschikbaar stellen van voldoende middelen en zet in op de mogelijkheden voor 100% digitaal toezicht binnen de EU en steekproefsgewijs toezicht vanuit de overheid. Dit vereist voldoende kwaliteit van nationale en internationale regelgeving.
17. Omdat bevorderen van de naleving van de cao wettelijk een taak is van ondernemingsraden¹⁰⁷, moet de sector meer inzetten op het stimuleren van de focus op naleving van de cao door ondernemingsraden.

107 Wet op de Ondernemingsraden, art. 28.

9.3 Ga door met actieve wervingsinzet en speel in op sociale innovatie

18. Er is een cao nodig die mee ontwikkelt met de ontwikkelingen in de sector, door middel van continue vernieuwing van functiebeschrijvingen en adequate regelingen die passen bij het karakter van nieuwe werkzaamheden.
19. Maak meer gebruik van interne doorstroom: van logistiek medewerker naar chauffeur, van medewerker naar leidinggevende. Wanneer dat binnen een bedrijf niet gerealiseerd kan worden, moeten bedrijven samenwerken, ook tussen transport en logistiek. Het Sectorinstituut kan hier een rol bij spelen.
20. Definieer in het functiehandboek functiereeksen of loopbaanpaden. Ontwikkel het werknemersportaal dat het Sectorinstituut uitvoert namens SOOB door, om meer medewerkers inzicht te geven in ontwikkelingslijnen: waar kan een medewerker met welke opleiding naar toe groeien? Door dit gemis verliest de sector potentiële arbeidskrachten aan andere sectoren die betere perspectieven bieden.
21. Instrumenten voor instroom, zoals de wervingsactiviteiten, moeten aansluiten op de veranderde arbeidsmarkt waarbij onder andere meer behoefte is aan personeel met IT-kennis. Deze is nu krap, in plaats van ruim zoals voorheen.
22. Breid wervingsactiviteiten uit voor andere groepen potentiële werknemers. Een eerste en belangrijkste stap hier is bijvoorbeeld om de sector aantrekkelijker te maken voor vrouwen en/of voor mensen die in deeltijd willen werken.
23. Schep voorwaarden voor medewerkers om vitaal en gezond te blijven:
 - a. Focus als sector op het vasthouden en uitbreiden van vitaliteit van werknemers, onder andere via het programma Pitstop.
 - b. Maak werknemers weerbaar voor werkdruk en waar van toepassing op de toenemende agressie in het verkeer en op de losplaats.
 - c. De inzet van chauffeurscoördinatoren en training van communicatievaardigheden bij chauffeurs en planners helpt om de spanning tussen de opdracht van de planner (op tijd zijn bij de klanten) en die van chauffeurs, te verminderen.
 - d. One size fits all bestaat niet: houd rekening met specifieke kenmerken van de medewerker bij de verdeling van werk.
 - e. Maak als sector gebruik van mogelijkheden om hersteltijd in de werkweek in te bouwen, met name in de laatste arbeidsfase.
24. Zorg voor competente werknemers:
 - a. Verleid als sector werknemers tot meer scholing. Dat kan door middel van loopbaanbeleid of door meer faciliteiten te bieden voor opleidingen gericht op de eigen of toekomstige functie. Opleiding kan meer worden gezien en ingezet als veranderinstrument. In het kader van de verplichte

- opleidingen voor code 95 voor chauffeurs, kunnen cursussen op een breder terrein worden ingezet.
- b. Investeer als sector net als andere sectoren meer in bijvoorbeeld loopbaancoaches om medewerkers in beweging te krijgen. En zet in op uitrol naar de bedrijven van het programma Pitstop van STL waar 'groeien in je werk' een thema is.
25. Zorg voor gemotiveerde werknemers:
- a. De sector kan motivatie verhogen door het stimuleren van mogelijkheden tot parttime werken, al dan niet in combinatie met zelf roosteren.
 - b. Een goede werk-privé balans is belangrijk en dient te worden gestimuleerd (ook onderdeel van het programma Pitstop van STL).
 - c. Marktconforme beloning en toeslagen.
 - d. Voorspelbaarheid van de werkdag, eventueel door ploegen- of wisseldiensten.
 - e. Meer (vooruitzicht op) vaste banen in plaats van tijdelijke contracten, eventueel door bedrijfsoverstijgende samenwerking om risico's van ziek en piek te spreiden.

9.4 Voorkom afname van personeelscapaciteit als gevolg van de coronacrisis.

26. Verricht indien mogelijk extra inspanningen voor het behoud van instroom van jonge werknemers uit BBL-opleidingen om ontgroening van de sector (zoals na 2008) tegen te gaan. Het afnemend aantal mbo leerlingen en leerling-plaatsen vraagt om extra inzet. Hier is cofinanciering een voorwaarde.
27. Voorkom dat overcapaciteit op korte termijn in - door corona zwaar getroffen - deelsectoren verloren gaat voor de sector:
- a. Door tijdelijke bemiddeling door het sectorinstituut (in de vorm van collegiale inleen) van werknemers naar deelsectoren met tijdelijk meer werk (fysieke distributie, pakketbezorging).
 - b. Door bemiddeling van ontslagen werknemers naar vacatures bij andere bedrijven in de sector, zo nodig met behulp van loopbaanadvies, sollicitatietrainingen en omscholing (Pitstop).
 - c. Door tijdelijk detacheren van ex-werknemers in de sector indien mogelijk. Biedt onderdak aan ex-werknemers voor wie niet direct elders een vacature beschikbaar is onderdak door middel van een dienstverband met de intermediair (STL), zodat de werknemer aan de sector gebonden blijft. Hier geldt ook dat cofinanciering noodzakelijk is.
 - d. Blijf investeren in behoud van vakmanschap (zoals Code 95) en biedt zo nodig loopbaanbegeleiding en omscholing aan om vakmanschap te bevorderen.
 - e. Blijf investeren in duurzame inzetbaarheid van medewerkers

28. Investeer in het aantrekken van boventallig geworden personeel in andere sectoren (w.o. horeca, luchtvaart, toer- en taxisector) door het aanbieden van opleidingen voor zijinstroom (niet alleen voor chauffeurs, maar ook voor logistieke functies zie ook 1.3), met uitzicht op vast werk en pensioen.

Bijlagen

BIJLAGE 1 UITGEVOERDE DEELSTUDIES

tabel 26 Overzicht uitgevoerde deelstudies

Deelstudies	Uitgevoerd door
Helicopterview Visie 2025 Wegvervoer en Logistiek	Panteia en Basis & Beleid
Afbakening van de sector	Panteia en Basis & Beleid
De toekomst van verticaal transport	Panteia en Basis & Beleid
De rol van technologie en het business model	Panteia en Basis & Beleid
Regelgeving en handhaving in transport en logistiek	Panteia en Basis & Beleid
Loonkostenvergelijking Nederland met Oost-Europa	Panteia en Basis & Beleid
Arbeidsmarkt in transport en logistiek	Panteia en Basis & Beleid
De verhuisbranche in 2025	Panteia en Basis & Beleid
Arbeidsvoorwaardenonderzoek cao Beroepsgoederenvervoer	AWVN
Cao vergelijking Logistieke sector cao Beroepsgoederenvervoer	AWVN

Bron: Panteia en Basis & Beleid

BIJLAGE 2 LITERATUURLIJST

Documenten en publicaties

- Autoriteit Consument & Markt, 2018, *Post- en Pakkettenmonitor 2017*
- Basis & Beleid, 2015, *Verdringing op de pakkettenmarkt*
- CE Delft, 2016, *STREAM Goederenvervoer 2016*
- CNR European Studies, 2016, *Comparative study of employment and pay conditions of international lorry drivers in Europe*
- CPB en PBL, 2015, *Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving: Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's*
- EC, 2016, *Ex-post evaluation of social legislation in road transport and its enforcement (Final report; study contract no. MOVE/D3/2014-56)*
- Ecorys, 2017, *Effecten Europees Mobiliteitspakket Economisch Instituut voor de Bouw, 2018, Verwachtingen bouwproductie en werkgelegenheid 2018*
- Evofenedex, 2017, *Partnership: een inspirerende samenwerking met u en uw organisatie*
- Eye for Transport, 2013, *Logistieke waarde creëer je samen; Zijn uw huidige relaties uw toekomstige partners?*
- FoodService Instituut, 2018, *Supermarkt wordt 'superant'*
- Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Europese Commissie (JRC), 2014, *Non-exhaust traffic related emissions: Brake and tyre wear PM*
- Główny Urząd Statystyczny (GUS / Statistics Poland), 2017, *Economic activity of entities with foreign capital in 2016*
- ING Economisch Bureau, 2018, *Assetvisie Trucks en Trailers: Afzet naar hoogste punt, elektrificatie komt eraan – maart 2018*
- ING Economisch Bureau, 2018, *Groei industrie zet gewoon door*
- ING Economisch Bureau, 2019, *Groei industrie zwakt af*
- ING Economisch Bureau, 2019, *Nieuwe strijd staat voor de deur in online retail*
- International Organization for Standardization, 2010, *ISO 26000: Guidance on social responsibility*
- ISZW, 2018, *Meerjarenplan 2019-2022*



Slimmer werk(en)

Een visie van sociale partners op wegvervoer en logistiek in 2025

In 2018 gaven de sociale partners aan de onderzoeksbureaus Panteia en Basis & Beleid de opdracht om de kennis over de sector te verdiepen en de bouwstenen aan te dragen voor een agenda voor de toekomst van de sector.

De sector is volop in beweging. Internationale politiek, ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, ontwikkelingen bij verladende sectoren, toenemende aandacht voor milieu en de snelle ontwikkeling van nieuwe technologieën en nieuwe bedrijven die zich melden aan de poort van de sector vragen om een visie van sociale partijen hoe om te gaan met deze veranderingen.



Stichting Opleidings-
en Ontwikkelingsfonds
Beroepsgoederenvervoer