



Stand van Transport | 6 juli 2021

Personeelstekort keert terug

Albert Jan Swart, sectoreconoom Industrie, Transport & Logistiek Albert.Jan.Swart@nl.abnamro.com

David Bolscher, sectoranalist Healthcare, Transport & Logistiek David.Bolscher@nl.abnamro.com

met medewerking van Bart Banning, Sonny Duijn, Piet Rietman en Job van Rijbroek

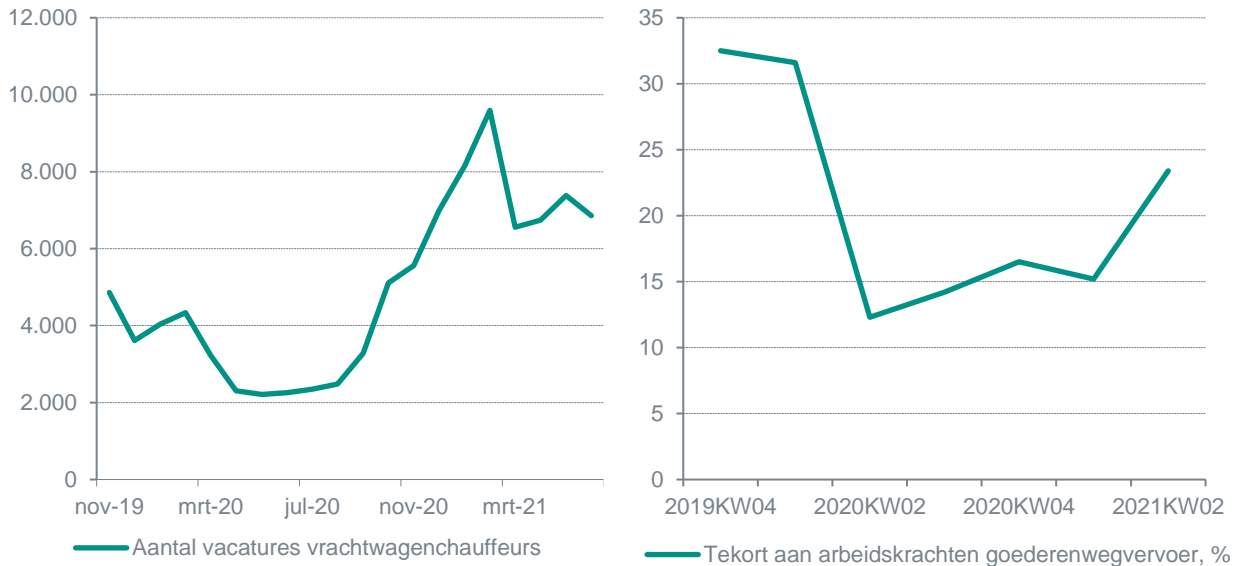
De transportsector lijkt grotendeels hersteld van de coronacrisis. Met het herstel van de goederenvolumes keren echter ook de werkgelegenheid en de personeelstekorten snel terug. Vooral vrachtwagenchauffeurs zijn moeilijk te vinden, blijkt uit onderzoek van ABN AMRO.

Uit gesprekken met zakelijke klanten van ABN AMRO blijkt dat veel transportbedrijven onvoldoende vrachtwagenchauffeurs kunnen vinden. Transportbedrijven geven ook aan dat het door personeelstekorten moeilijk is extra vrachtwagens te charteren. Sommige bedrijven kunnen daardoor niet aan de groeiende vraag naar wegtransport voldoen. Vooral op logistieke knooppunten zijn chauffeurs moeilijk te vinden, zoals in Brabant (Den Bosch, Eindhoven, Breda en Tilburg), Venlo, Zwolle en Apeldoorn, zo blijkt uit berekeningen van ABN AMRO op basis van data van het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV).

Voor de coronacrisis was er al een groot tekort aan chauffeurs; bijna een op de drie ondernemers in het goederenwegvervoer kampte met personeelstekort. Het aantal openstaande vacatures voor vrachtwagenchauffeurs nam aan het begin van de coronacrisis snel af. Maar vanaf het eind van de zomer van 2020 veerde het aantal vacatures alweer op door het herstel van de internationale handel. Vooral begin dit jaar nam het aantal vacatures voor vrachtwagenchauffeurs sterk toe. Tot begin dit jaar konden vacatures nog vrij snel worden ingevuld doordat chauffeurs vanuit werkloosheid weer aan het werk gingen. In het tweede kwartaal kampte echter al een op de vier (23,4 procent) bedrijven in het goederenwegvervoer met personeelstekorten, blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

Ook wegvervoerders die voorheen voldoende chauffeurs hadden, hebben nu moeite er voldoende te werven, zo blijkt uit gesprekken met zakelijke klanten. Naar verwachting neemt het personeelstekort verder toe. Per saldo verwacht 20 procent van de goederenwegvervoerders de komende drie maanden meer personeel nodig te hebben, blijkt uit CBS-cijfers; het hoogste percentage in drie jaar tijd. Vermoedelijk zullen ondernemers hogere salarissen moeten betalen om aan chauffeurs te komen. De loonkosten nemen in juli sowieso toe met 3 procent door de stijging van de cao-lonen.

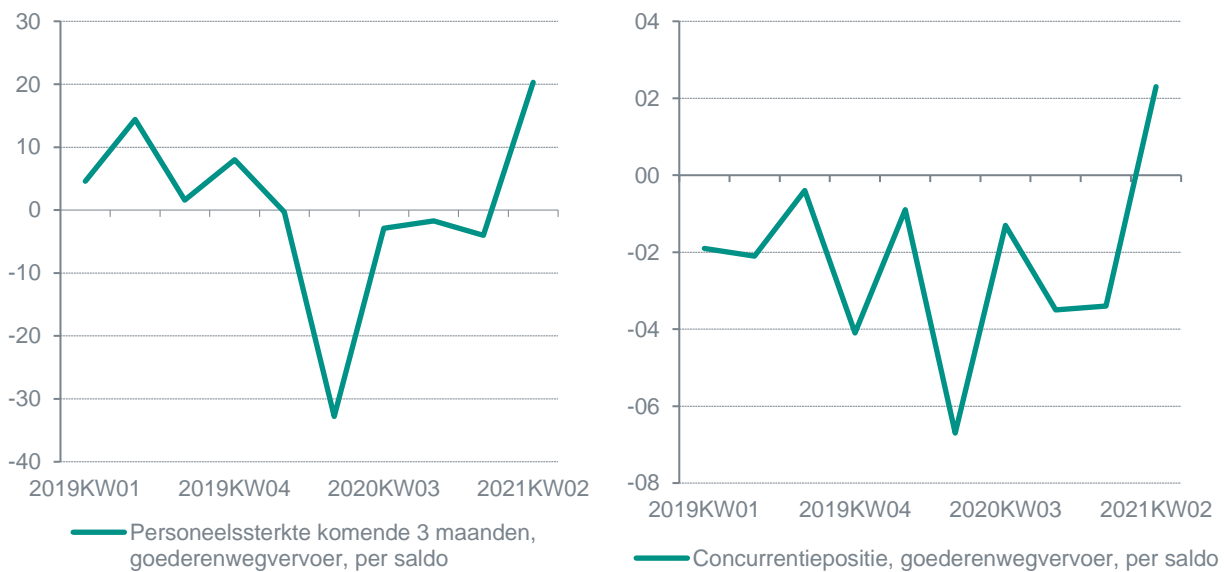
Sterke stijging openstaande vacatures vrachtwagenchauffeurs en personeelstekort goederenwegvervoer



Bron: UWV, berekeningen ABN AMRO; CBS

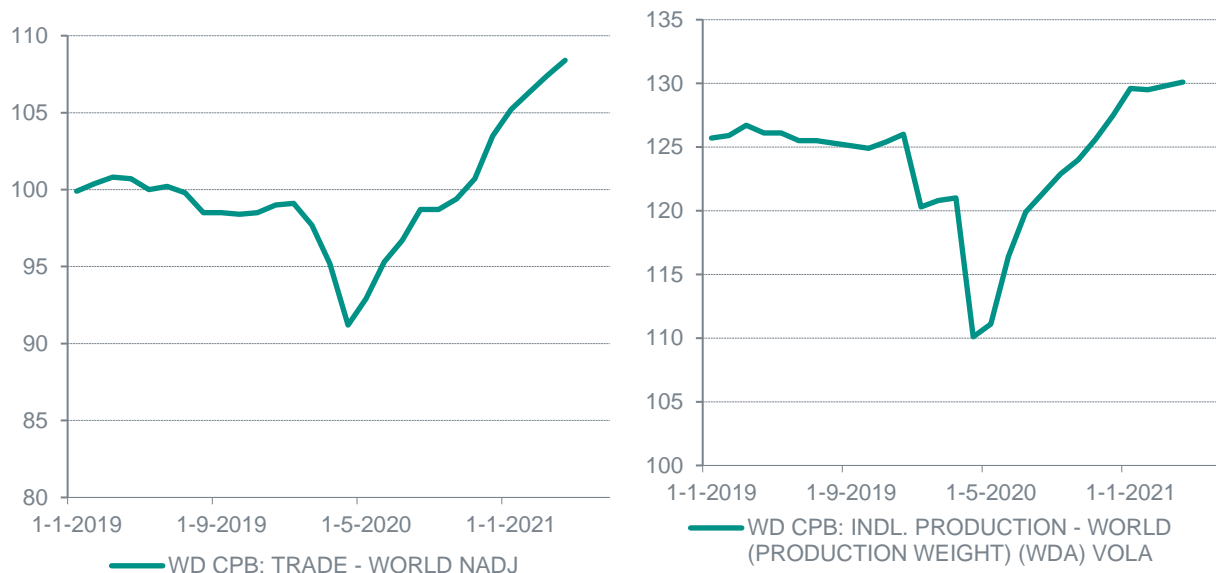
Toch kan de krapte ook goed nieuws zijn voor ondernemers, want indien de gehele markt krap wordt kunnen zij waarschijnlijk hun tarieven verhogen. De branche is voor het eerst in drie jaar tijd per saldo positief over de concurrentiepositie. De krapte is niet alleen in Nederland zichtbaar. Zo maakte de Duitse logistieke dienstverlener DB Schenker eind juni bekend een [ladingstop](#) in te stellen vanwege de enorme vraag naar goederenwegvervoer.

Ondernemers in goederenwegvervoer verwachten toename werkgelegenheid en zijn positief over concurrentiepositie



Bron: CBS

Wereldgoederenhandel en wereldwijde industriële productie inmiddels hoger dan voor de coronacrisis



Bron: CPB World Trade Monitor

Het personeelstekort in het goederenwegvervoer is groter dan in andere transportbranches, onder andere doordat het goederenwegvervoer relatief goed door de coronacrisis is gekomen. In het vierde kwartaal van 2020 profiteerden wegvervoerders van de stabiele bouwproductie, de stormachtige groei van de pakkettenmarkt en de snel aantrekkende internationale handel en industriële productie. De omzet kwam in het vierde kwartaal zelfs 2,9 procent hoger uit dan in dezelfde periode in 2019. Daarnaast hebben vanwege coronamaatregelen opleidingstrajecten voor nieuwe chauffeurs tijdelijk stilgelegen.

“Aan het begin van de coronacrisis zagen we een daling in onze transporten”, zegt Nick van Schaick, directeur en mede-eigenaar van ITC Holland Transport in het Brabantse Oss. “Wij hebben daarom onze flexibele schil van uitzendkrachten afgebouwd. Nu kan ik opeens niet meer aan voldoende mensen komen. Drie van onze vrachtauto's staan stil, terwijl er wel voldoende vraag is. Tijdens de vakantieperiode kan het nog lastiger worden, als veel van onze chauffeurs vrij nemen.”

Het tekort aan vrachtwagenchauffeurs heeft vermoedelijk ook structurele oorzaken. Veel jongeren vinden het beroep niet aantrekkelijk. Zo zijn er weinig rustplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs. Vakbonden wijzen erop dat veel chauffeurs klagen over te weinig tijd om te slapen en te lange werkdagen. Chauffeurs klaagden ook over gebrek aan verwarming en airco in de cabines, maar in de nieuwe cao is afgesproken dat voortaan elke vrachtwagen daarover beschikt.

Van Schaick denkt dat dat het beroep aantrekkelijker kan maken, net als de loonstijging die is afgesproken. Maar hij ziet ook een andere oorzaak: “Doorleren wordt erg gestimuleerd. Voor praktisch geschoold werk wordt het steeds moeilijker om voldoende mensen te vinden. Ons familiebedrijf staat erom bekend dat we met veel Nederlandse chauffeurs werken, maar deze worden steeds schaarser. Dit noodzaakt ons tot het zoeken naar andere oplossingen. De gemiddelde leeftijd van chauffeurs is hoog en er gaan door de vergrijzing de komende jaren veel chauffeurs met pensioen.”

De sector zal vanwege de vergrijzing en de groei van de markt meer moeite moeten doen om meer jongeren en vrouwen aan te trekken. Tot 2025 zijn er volgens het Sectorinstituut Transport en Logistiek jaarlijks een kleine 8000 nieuwe vrachtwagenchauffeurs nodig. Familiebedrijf Melis Logistics begon drie jaar geleden een eigen opleidingsinstituut. “Als het moeilijk is om chauffeurs te vinden, moet je ze gewoon zelf opleiden. Je moet andersom denken. We leiden gemiddeld dertig chauffeurs per jaar op”, aldus directeur Marwin Melis.

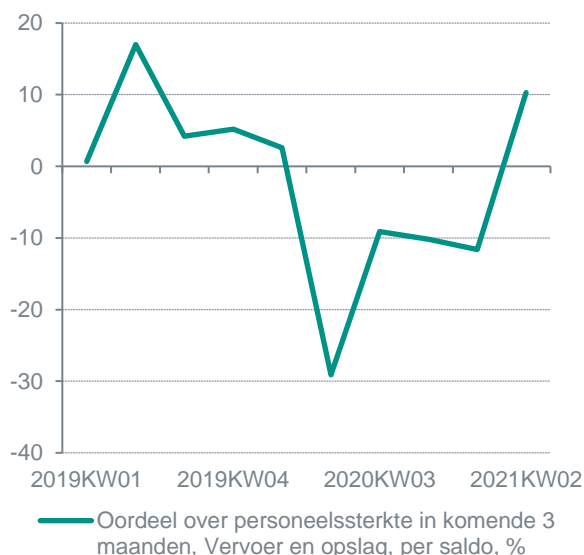
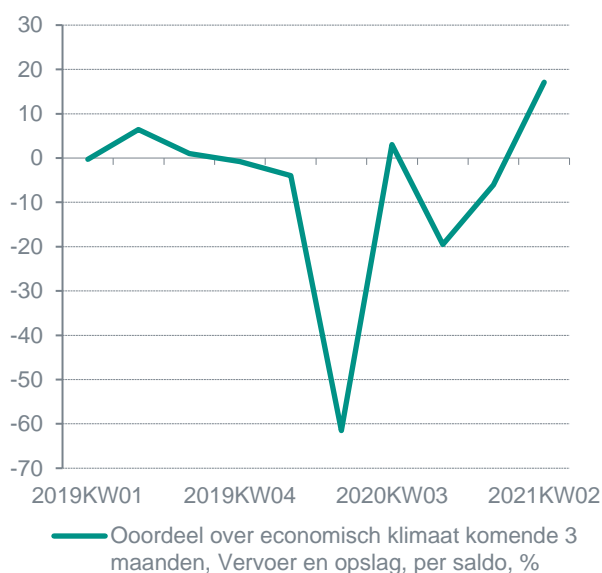
“Voor de coronacrisis waren er enkele duizenden zij-instromers per jaar, vooral uit de horeca en de zorg”, zegt Caroline Blom van brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN). “Werkgevers proberen onder andere vrouwen en statushouders te werven. Voor vrouwen hebben we wel eens een Ladies Night georganiseerd, dat leverde zeventig nieuwe chauffeurs op. Het beroep van vrachtwagenchauffeur is tegenwoordig aantrekkelijker voor vrouwen. Het werk is de laatste jaren fysiek minder zwaar geworden, onder meer dankzij systemen voor laden en lossen die met twee vingers te bedienen zijn. De komende jaren zullen we veel nieuwe chauffeurs moeten werven, want na corona komt de structurele krapte terug.”

Het Sectorinstituut Transport en Logistiek (STL) bevestigt dat: “We moeten de komende jaren veel chauffeurs opleiden”, zegt directeur Willem de Vries. “Daarbij moeten we ook oog hebben voor diversiteit, zodat we meer vrouwen opleiden. We gaan samen met de werkgevers en de opleidingsinstituten flink aan de slag om dat te regelen, zodat we ook de komende jaren voldoende chauffeurs hebben.”

Transportsector krabbelt op

Sinds het begin van het jaar profiteerden veel transportbranches al van het herstel van de internationale handel, zoals het goederenwegvervoer, spoor, binnenvaart, zeevaart en luchtvracht. Gedurende de komende maanden kan de transportsector ook profiteren van de heropening van de economie.

Ondernemers transportsector weer positief over economisch klimaat en personeelssterkte



Bron: CBS

In mei waren transportondernemers per saldo weer positief over het economisch klimaat in de komende drie maanden. Per saldo is 17 procent positief over de economie, dat is veruit de hoogste score sinds het begin van de reeks in 2012. Personenvervoerders en dienstverleners rond winkels, horeca en evenementen kunnen naar verwachting dankzij het opheffen van de lockdown eindelijk weer een redelijke omzet draaien. Ook de tankvaart kan profiteren wanneer vanaf de zomer de vraag naar olieproducten als benzine en kerosine toeneemt zodra consumenten weer vaker in de auto of in het vliegtuig stappen.

Het tekort aan personeel loopt langzaam weer op, maar behalve in het goederenwegvervoer zijn de tekorten relatief klein. In de gehele transportsector ervaart momenteel 12 procent een tekort aan personeel, tegen ruim 30 procent voor de coronacrisis en 7 procent op het dieptepunt van de eerste lockdown. Vanwege het economisch herstel kan daar in de komende maanden verandering in komen, met name in het personenvervoer. Per saldo verwacht ruim 10 procent van de sector gedurende de komende maanden meer personeel nodig te hebben.

Voor pakketbezorgers is de heropening van de economie slecht nieuws. De branche heeft sinds maart 2020 geprofiteerd van de lockdowns doordat consumenten veel meer online bestelden. Nu de lockdown voorbij is en gevaccineerde consumenten weinig reden hebben om de winkelstraat te mijden, vlakkt de groei van de pakkettenmarkt vermoedelijk af.

Prognoses volumegroei Transport & Logistiek, per branche, jaar-op-jaar

	2020	2021	2022
Goederenwegvervoer	-1,7%	1,0%	2,0%
Goederenvervoer per spoor	-6,2%	5,0%	4,0%
Binnenvaart	-2,3%	3,0%	4,0%
Zee- en kustvaart	-8,2%	5,0%	5,0%
Luchtvracht	-6,2%	7,0%	7,0%
Opslag, dienstverlening voor vervoer	-7,2%	3,0%	3,0%
Post en koeriers	10,0%	5,0%	2,0%
Totaal Transport & Logistiek	-4,1%	3,0%	3,5%

Bron: ABN AMRO Sector Advisory

Zeevracht verder ontregeld

De zeevracht is nog altijd sterk ontregeld. Door de snel toegenomen wereldhandel zitten schepen overvol. Vanwege lange levertijden zijn verladers bereid een hoge prijs te betalen om snel een felbegeerde plek op een schip te bemachtigen, wat de tarieven verder opstuwt. Ook tekorten aan lege containers leidden tot steeds hogere tarieven.

In maart was de markt juist wat aan het normaliseren, waardoor de tarieven iets daalden. Toen het containerschip Ever Given het Suezkanaal blokkeerde liepen de tarieven toch weer op. De blokkade veroorzaakte een vertraging van ongeveer een week op deze belangrijke route tussen Azië en Europa. Daardoor kwamen honderden schepen te laat aan op hun bestemming. De schepen varen volgens een strak schema. Indien zij een week te laat arriveren, komen zij ook op hun volgende bestemming een week te laat. De achterstand kan nauwelijks worden ingelopen, vooral doordat schepen momenteel zeer volgeladen zijn, waardoor zij niet snel kunnen varen en het laden en lossen lang duurt.

Woelige baren: chaos stuwt tarieven containermarkt (Shanghai Containerized Freight Index) en droge bulk



Bron: Refinitiv, SCFI, BDI

In de loop van juni raakten logistieke ketens opnieuw ontregeld door een lokale uitbraak van corona in Yantian, de tweede haven van China bij de grote stad Shenzhen. Door quarantainemaatregelen was de haven tijdelijk gesloten en duurde het weken voordat de terminal weer op volle capaciteit draaide. Dit veroorzaakte wekenlange vertraging en congestie in havens in de omgeving. Lokale uitbraken van corona kunnen ook de komende maanden nog voor ontregeling van logistieke ketens zorgen. In de meeste landen duurt het immers nog maanden om een overgrote meerderheid van de burgers in te enten, al kan gerichte inenting van zeevarenden en havenpersoneel dit soort uitbraken misschien voorkomen.

Vrachtvolumes luchtvaart bereiken nieuwe hoogten

Met de wereldwijde uitbraak van Covid-19 kwam er vorig jaar kortstondig een neerwaartse correctie op volumes van de luchtvracht. Kort daarna begonnen de volumes weer te stijgen. In het eerste kwartaal van 2021 zijn de volumes van de luchtvracht in Nederland verder gestegen en in maart bereikten deze een nieuwe piek. Sterk ontregelde logistieke ketens en acute vraag naar medische goederen hebben gezorgd voor een spoedig herstel van de vraag naar luchtvrachtvervoer.

De recente stijging in maart is voornamelijk veroorzaakt door ontregelde logistieke ketens in combinatie met de sterk aantrekkende vraag naar allerlei goederen, waardoor levertijden oplopen. Ondernemingen zijn daarom bereid in plaats van zeevracht gebruik te maken van veel duurdere luchtvracht om goederen tijdig geleverd te krijgen. Daarnaast kiezen bedrijven ook voor luchtvracht door een gebrek aan capaciteit in de containervaart. Een derde factor voor de toename in vrachtvolumes is de aantrekkende wereldhandel. Optimisme over vaccinaties en de beëindiging van lockdowns leiden tot een grotere vraag naar industriële producten. Deze vraag wordt versterkt door lage voorraden die werden aangehouden door de onzekere vooruitzichten. Hierdoor laten de luchtvrachtvolumes van Nederland in april een stijging van 10,1

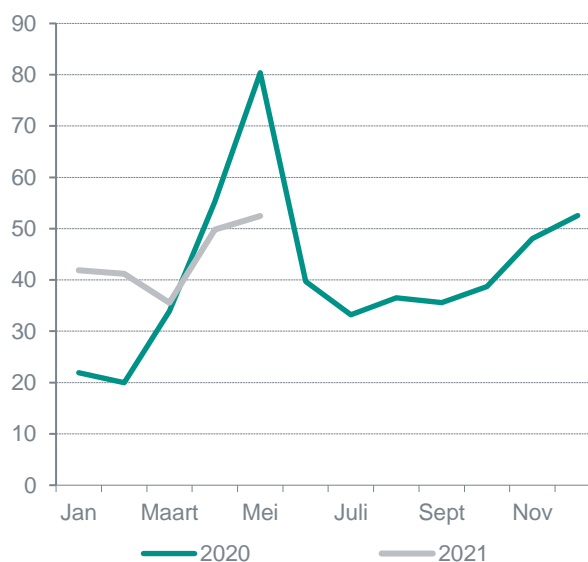
procent zien ten opzichte van april 2019 (de cijfers worden afgezet tegen die uit 2019 omdat de cijfers van 2020 zijn verstoord door de coronacrisis).

De tarieven van de luchtvracht blijven schommelen op een hoog niveau. In mei 2021 waren de luchtvrachttarieven meer dan twee keer zo hoog dan in mei 2019, volgens de TAC-prijsindex. De hoge tarieven zijn veroorzaakt door de eerder beschreven toegenomen vraag naar luchtvracht, maar ook door het uitvallen van capaciteit in de zogenoemde 'belly freight' op passagiersvluchten. De helft van de luchtvracht wordt normaal gesproken vervoerd op passagiersvluchten. Wanneer de passagiersvluchten weer toenemen, kunnen de tarieven dus ook een daling laten zien. Hierdoor kunnen de tarieven in de zomermaanden al dalen.

Vrachtvolumes luchtvaart Nederland



Prijsindex vrachtvervoer luchtvaart (TAC)



Bron: Refinitiv, TAC

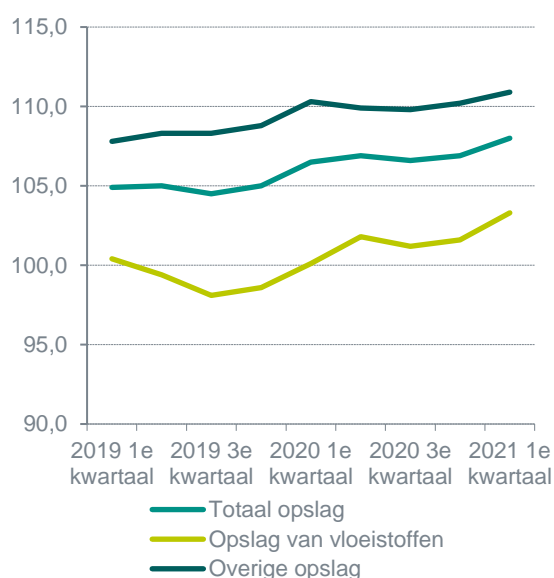
De verwachting is echter dat het volledige herstel van de passagiersvaart nog enkele jaren op zich laat wachten. Daarnaast zullen de tarieven blijven schommelen op een hoog niveau zolang de coronacrisis de gehele keten verstoort. Langere levertijden door productieproblemen en coronamaatregelen in Chinese havens blijven leveranciers dwingen gebruik te maken van de duurdere luchtvracht.

Investeerders positief over logistiek vastgoed

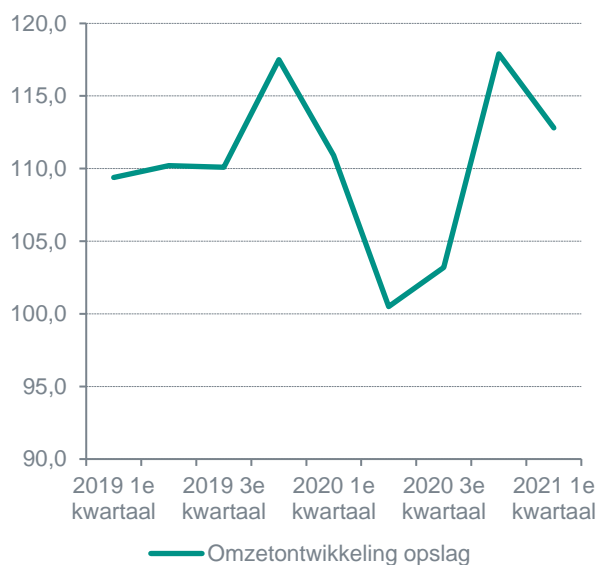
De omzet uit opslag is in het eerste kwartaal van 2021 licht gedaald ten opzichte van het vierde kwartaal van 2020. Deze daling is toe te schrijven aan seizoenseffecten. Na de feestdagen waar hoge voorraden voor worden aangehouden, zijn deze in het eerste kwartaal vermoedelijk weer gedaald. Ondanks de daling is de omzet uit opslag in het eerste kwartaal van 2021 met 3 procent gestegen ten opzichte van de omzet in het eerste kwartaal van 2019 (de cijfers worden afgezet tegen die uit 2019 omdat de cijfers van 2020 zijn verstoord door de coronacrisis). Daarnaast zijn de tarieven voor opslag in het eerste kwartaal van 2021 weer toegenomen na een vrijwel stabiel 2020.

In het tweede kwartaal van vorig jaar was de omzet uit opslag sterk gedaald als gevolg van de coronacrisis. Door de coronacrisis namen de wereldhandel en de industriële productie snel af. Enerzijds trad een aanbodschok op; de aanvoer van producten en materialen uit bijvoorbeeld China stakte door de sluiting van fabrieken en havens. Anderzijds deed zich ook een schok aan de vraagzijde voor; door de onzekere economische vooruitzichten kochten inkoopmanagers veel minder in.

Prijsindex opslag (2015=100)



Omzet opslag (2015=100)



Bron: CBS

Zo leidde de coronacrisis tot kleinere voorraden en daarmee tot minder vraag naar opslagruimte. Dit leidde tot een forse daling van de omzet uit opslag in het tweede kwartaal van 2020. Naarmate winkels langer gesloten bleven, bestelden consumenten veel meer producten online. De groei van de e-commerce heeft er vermoedelijk voor gezorgd dat de omzet uit opslag in het vierde kwartaal van 2020 herstelde tot het niveau in het vierde kwartaal van 2019. Vermoedelijk is de daling in de omzet uit opslag van de gesloten sectoren (zoals horeca en detailhandel) dan ook grotendeels gecompenseerd door de groei van de e-commerce en de aantrekkende internationale handel. Bovendien verhuizen Britse bedrijven naar Nederland als gevolg van de Brexit, wat de vraag naar opslag ook ten goede komt.

Ondanks de afnemende vraag zijn de tarieven voor opslag gedurende 2020 stabiel gebleven. Dat komt vermoedelijk deels doordat opslagruimte vooral op basis van langdurige contracten wordt gehuurd. Daarnaast bieden verhuurders leegstaand vastgoed niet direct aan voor een lager tarief. Zij wachten juist totdat de vraag weer is aangetrokken. In het eerste kwartaal van 2021 stegen de tarieven voor opslag met 3 procent ten opzichte van het eerste kwartaal van 2019 en 1 procent ten opzichte van het vierde kwartaal van 2020.

Door de groei in vraag naar opslag door de opkomst van de online detailhandel en de heropening van de economie, verwachten we dat de tarieven het komende jaar verder stijgen. Tarieven voor de opslag van vloeistoffen tonen de grootste stijging in het afgelopen kwartaal. Optimisme over de heropening van de economie drijft de verwachting dat de vraag naar olie spoedig verder aantrekt. Oliehandelaren anticiperen hierop door meer olie op te slaan. We verwachten daarom dat de tarieven voor opslag van vloeistoffen in het tweede kwartaal van 2021 stabiliseren als de economie in het najaar volledig is heropend.

Al met al zijn investeerders in het eerste kwartaal van 2021 weer positiever over logistiek vastgoed. Zo namen investeerders vaker het besluit om logistiek vastgoed te bouwen, zonder dat er op voorhand een verhuurder is gecontracteerd. Hierdoor is de leegstand toegenomen. Tegelijkertijd was er een flinke toename in de opname van logistiek vastgoed, dat in het eerste kwartaal van 2021 een nieuw record bereikte. Dit was mede te danken aan een aantal grote transacties. Door de hoge vraag en interesse van investeerders, wordt tevens meer gebruikgemaakt van 'sale and leaseback'-constructies. Via zo'n constructie verkoopt de gebruiker het vastgoed en huurt het vervolgens direct terug.

We verwachten dat de vraag naar logistiek vastgoed dit jaar hoog blijft. Door de heropening van de samenleving neemt ook de vraag naar opslag voor sectoren als de horeca en retail weer toe. Tegelijkertijd blijven consumenten online kopen, waardoor de onlinedetailhandel veel opslag nodig heeft. Omdat de onlinedetailhandel andere eisen stelt aan logistiek vastgoed, zal de opname van nieuwbouw hoog blijven. Toch zal de opname naar verwachting niet verder stijgen door de geringe beschikbaarheid van bouwgrond voor nieuwbouw. Daarom zal de e-commerce zich ook moeten richten op de herbouw van bestaand logistiek vastgoed.

Disclaimer

De in deze publicatie neergelegde opvattingen zijn gebaseerd op door ABN AMRO betrouwbaar geachte gegevens en informatie. Noch ABN AMRO, noch functionarissen van de bank kunnen aansprakelijk worden gesteld voor in deze publicatie eventueel aanwezige onjuistheden. De weergegeven opvattingen en prognoses houden niet meer in dan onze eigen visie en kunnen zonder nadere aankondiging worden gewijzigd. Het gebruik van tekst of cijfers uit deze publicatie is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld.

Teksten zijn afgesloten op 5 juli 2021