

# GAAN VOOR EEN KANSBEROEP

Al langere tijd wordt er gesproken van een dreigend chauffeurstekort. Sinds de zomer kunnen we het woordje 'dreigend' rustig weglaten, want het tekort is er nu echt: er zijn honderden vacatures.

**O**rzaak is de aantrekkende economie. „Het werk klotst over de dorpels heen,” zo omschrijft Arthur van Dijk het. Hij is voorzitter van de werkgeversorganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN). „Als het slechter gaat met de economie, merk je dat in het transport als eerste. Maar dat is ook zo als het beter gaat. De mensen hebben weer vertrouwen in de economie, er is veel geld, dus wordt er meer gekocht en is er meer transport nodig.”

Wordt er genoeg gedaan om nieuwe chauffeurs te werven? Arthur van Dijk meent van wel. De werving wordt vooral gedaan door het Sectorinstituut Transport en Logistiek dat door de werkgevers (TLN) en de vakbonden (FNV, CNV) gezamenlijk is opgericht. Het sectorinstituut heeft onder andere een project opgezet om 2.000 zij-instromers om te scholen tot chauffeur. Het is een zeer aantrekkelijk project, want de mensen die de opleiding met succes afronden, krijgen een baangarantie en ontvangen vanaf het begin een cao-loon. Van de kosten van de opleiding hoeven ze maar een klein deel zelf te betalen. In een tijdsbestek van vier maanden kunnen ze opgeleid worden tot chauffeur.

## Veel animo

Er is volop animo voor het project, zo blijkt als we een voorlichtingsavond bijwonen. We zitten in een bomvol zaaltje van het Van der Valk Hotel in De Bilt. Willem de Vries, directeur van het Sectorinstituut, hoeft geen enkele moeite te doen om de mensen enthousiast te maken. In zijn toespraakje wijst hij de aanwezigen vooral op de eisen die er aan chauffeurs worden gesteld. „Je moet klantvriendelijk zijn, stressbestendig en zelfstandig, en je moet lichamelijk goed fit zijn,” houdt hij de aanwezigen voor. Maar ook: „Het is een zwaar beroep en het pleegt een forse inbreuk op je privéleven.” Maar die waar-



Arthur van Dijk, voorzitter van TLN, is heel blij met al die zij-instromers.

schuwende woorden lijken de interesse van veel aanwezigen juist te vergroten. „Vaak ervaren ze het als een uitdaging wanneer je vertelt dat het een veeleisend beroep is,” zegt Willem na afloop. „En zulke mensen hebben we natuurlijk nodig. Je moet voor dit beroep de juiste instelling hebben en dat proberen we tijdens zo'n voorlichtingsavond duidelijk te maken.” De mensen die naar de voorlichtingsavond komen, zijn van alle leeftijden en hebben verschillende achtergronden. Willem de Vries: „Wat de meesten gemeenschappelijk hebben, is dat ze eigenlijk altijd al chauffeur wilden worden, maar dat het er door allerlei oorzaken nooit van gekomen is. Het grootste obstakel om voor het vak te kiezen, zijn de kosten. Voor een volledige opleiding betaal je toch snel een 8.000 euro. Een bedrag dat veel mensen niet zo snel beschikbaar hebben. Bovendien: als je al een baan hebt, moet

je heel wat zekerheid opzij zetten om voor een ander beroep te kiezen.”

## Salaris

Voor die mensen is het project heel aantrekkelijk. Als ze in één keer slagen voor alle examens en geen herexamens hoeven te doen, zijn ze maximaal 800 tot 1.000 euro kwijt. En direct na de opleiding komen ze in dienst bij een bedrijf waar ze meteen een salaris verdienen. „Niet gigantisch veel”, waarschuwt Willem tijdens het introductiepraatje. „Je komt in schaal CO van de cao en verdient € 1.891 bruto bij een 40-urige werkweek. Maar je krijgt ook een baangarantie en na afloop van de opleiding ga je meer verdienen. Het basisloon kun je met overuren ook nog verhogen.”

Voor de aanwezigen is het aanvangssalaris geen al te groot bezwaar. Ze willen allemaal meedoen aan de sollicitatiegesprekken die dezelfde avond nog plaatsvinden. In een tweede zaaltje zit een flink aantal vertegenwoordigers van transportbedrijven en uitzendbureaus klaar om met de gegadigden te praten. Als dat goed uitpakt, worden ze uitgenodigd voor een selectiedag waarop ze een rijtest moeten doen en waar ook gekeken wordt of iemand de Nederlandse taal voldoende beheerst.

## Kansberoep

TLN-voorzitter Van Dijk is erg blij met het enthousiasme van de aanmelders. „Ik vind het sectorplan een succesformule,” zegt hij. „En het komt niks te vroeg. Drie jaar geleden voorspelden we al dat er een chauffeurstekort ontstaat zou. Maar toen zaten we nog midden in



Willem de Vries wijst op de hoge eisen voor beroepschauffeurs.



In een gesprek wordt gekeken of je door mag naar de volgende ronde.

## EEN ZWAAR BEROEP DAT EEN FORSE INBREUK MAAKT OP JE PRIVÉLEVEN

de crisis en werden er juist mensen ontslagen. Sinds de economie weer aantrekt, zien we een tekort aan chauffeurs ontstaan, en niet zo'n klein beetje ook. Vooral sinds de zomer gaat het met sprongen. Er zijn transportbedrijven die op dit moment al 50 tot 100 vacatures hebben.” Van Dijk verwacht nog extra veel werk door het gereedkomen van de Tweede Maasvlakte. „De bedrijvigheid daar zal heel veel vraag naar transport opleveren en ook daar zijn dan chauffeurs nodig.” Volgens het UWV behoort het vak van vrachtwagenchauffeur al tot de zogeheten kansberoepen. Dat wil zeggen: een beroep waar tegenwoordig veel vraag naar is. In de provincies Limburg en Noord-Brabant staat chauffeur in de top-10 van de beroepen met de meeste vacatures. Vacaturesites op internet beleven gouden tijden. Op de site 'Werk' van Truckstar staan bijvoorbeeld al 1.300 vacatures. Een probleem in de huidige arbeidsmarkt zijn de



Speeddate van een leerling van Noorderpoort met iemand van Koopman Logistics.

ontgroening en de vergrijzing. Doordat er al een aantal jaren minder kinderen geboren worden, neemt het aantal jongeren af dat voor de arbeidsmarkt beschikbaar komt (ontgroening). Tegelijkertijd is er ook een vergrijzing gaande: een grote groep chauffeurs is achterin de 50 of begin 60; zij gaan over een tijdje met pensioen. Dus van twee kanten ontstaat er krapte op de arbeidsmarkt.

## Imago

Zowel Willem de Vries als Arthur van Dijk bestrijden het idee dat het imago van de chauffeur slecht zou zijn en dat daarom niet veel jongeren voor het chauffeursberoep kiezen. Willem: „Als je naar de cijfers kijkt, zie je dat de instroom van jonge chauffeurs de afgelopen jaren gelijk bleef – terwijl het aantal jongeren door de ontgroening juist kleiner is geworden. Relatief gezien is de toestroom van jongeren dus gegroeid. Maar hij is lang niet voldoende om het chauffeurstekort op te vangen. Daarom zijn de werkgevers zo blij met het project, waarbij zij-instromers binnen vier maanden worden klaargestoomd voor hun nieuwe beroep.” Als vertegenwoordiger van de werkgevers vindt Van Dijk het wel belangrijk dat de zij-instromers goed passen in de sector. „Je moet zelfstandig zijn, goed omgaan met de vrijheid die je krijgt en flexibel zijn. Daarom ben ik blij dat er op zo'n avond als deze open kaart wordt gespeeld en dat tijdens de sollicitatiegesprekken duidelijk wordt gemaakt wat we van de aspirant-chauffeurs verwachten.”

Inmiddels zijn er 500 zij-instromers chauffeur geworden; 750 zijn met de opleiding bezig. Er is

## SPEEDDATEN MET WERKGEVER

Transportbedrijf Koopman Logistics organiseerde in samenwerking met opleidingsinstituut Noorderpoort een speeddate met aspirant-chauffeurs. Jongeren die graag chauffeur willen worden, werden uitgenodigd naar een bijeenkomst in Groningen te komen. Tijdens de speeddate gingen drie medewerkers van Koopman met de jongeren in gesprek. Tien van hen werden direct aangenomen. Zij kregen te horen dat ze meteen kunnen starten met een opleiding voor Chauffeur Goederenvervoer bij Noorderpoort en dat ze daarmee ook op een baan kunnen rekenen. Ook in Zuid-Nederland heeft Koopman speeddates georganiseerd, in samenwerking met verkeersschool Blom en een aantal gemeenten. Deze speeddates hebben drie werknemers opgeleverd die onmiddellijk aan de slag gaan bij de vestigingen van Koopman Cargo in Midden- en Zuid-Nederland.

subsidie voor het opleiden van in totaal 2.000 mensen. Als dat aantal bereikt is, moet bekeken worden of er weer geld beschikbaar is; anders verliest het project veel van zijn aantrekkingskracht.

## Machtig mooi

Guido van Veen (33) is een van de zij-instromers die dankzij het project een baan als chauffeur heeft gevonden. Als hij de opleiding zelf had moeten betalen, was hij er waarschijnlijk niet aan begonnen. „Ik ben opgeleid als boormeester, maar heb het chauffeursvak altijd aantrekkelijk gevonden. Vanwege de kosten is de overstap er echter nooit van gekomen. Dit project heeft het wel mogelijk gemaakt en wat mij betreft is het ▶

## NATUURLIJK MAAKT EEN HOGER SALARIS HET VAK AANTREKKELIJKER

# DE TOESTROOM VAN JONGEREN IS TE KLEIN OM HET TEKORT OP TE VANGEN

ook helemaal geslaagd. Ik werk nu met veel plezier bij Van Vliet Transport in Nieuwegein en doe fijnmazig distributiewerk met een bakwagen. Zodra ik rijbewijs E heb gehaald, kan ik waarschijnlijk op een trekker-oplegger-combinatie gaan rijden. Machtig mooi."

Of de toestroom van de zij-instromers voldoende zal zijn om het chauffeurstekort op te vangen, is heel onzeker. Daarom vragen we werkgeversvoorzitter Van Dijk of het beroep zelf niet aantrekkelijker gemaakt kan worden, bijvoorbeeld door een hoger salaris of betere arbeidsvoorwaarden. Daar wil Van Dijk echter niets over zeggen, want volgende maand beginnen de cao-onderhandelingen en dus wil

hij de kaarten nu nog niet op tafel leggen. „Die cao-onderhandelingen zijn de plek om in goed overleg tot afspraken te komen die voor de hele beroepsgroep goed zijn," zegt hij heel diplomatiek.

## Harde dobber

Het zal er bij die cao-onderhandelingen vast hard aan toegaan. Iedereen snapt dat een hoger salaris het vak aantrekkelijker zal maken en de prikkel om chauffeur te worden, flink versterken. Maar tegelijkertijd zijn de winstmarges in het transport nog steeds zo smal dat massa's transportbedrijven het hoofd maar net boven water kunnen houden. De vakbonden die nu hun



**Guido van Veen was eerst boormeester en werkt nu als chauffeur.**

kans schoon zien om stevige looneisen op tafel te leggen, zullen daar vast een heel harde dobber aan krijgen. ★

**BERT MATEBOER**



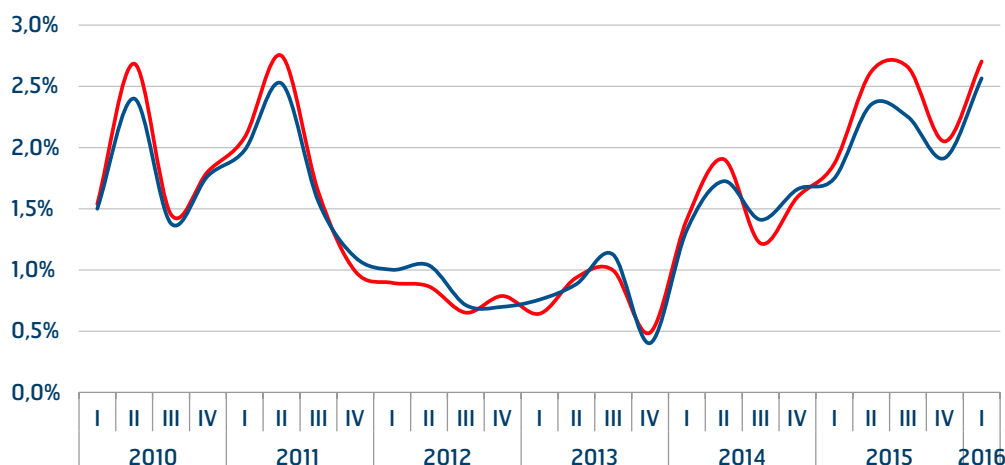
## 100 DAGEN 100 CHAUFFEURS

Een van de transportbedrijven die hard op zoek zijn naar chauffeurs, is Simon Loos. Loos is daarom de campagne '100 dagen 100 chauffeurs' begonnen. In honderd dagen wil het bedrijf in ieder geval honderd chauffeurs aannemen. Ervaren trailerchauffeurs zijn de eerste focus, maar ook zij-instromers (van B naar CE), bakwagenchauffeurs, 50-plussers, schoolverlaters en herintreders zijn van harte welkom.

HR-manager Eric Stam: „Ervaren chauffeurs zijn steeds lastiger te vinden; er is gewoon meer werk dan er chauffeurs zijn. Daarbij is onze grootste tak van sport winkeldistributie, dat – onterecht – nog steeds niet zo'n goed imago heeft. Wij denken juist dat distributiechauffeurs heel veel voordelen ervaren, zoals de mogelijkheid om parttime te werken, en dat je je rooster van tevoren kent. Zeker voor chauffeurs met een gezin is dat ideaal als ze hun kinderen willen zien opgroeien."

Simon Loos richt zich daarom ook op het aantrekken van onervaren chauffeurs of mensen die chauffeur willen worden.

## VACATUREGRAAD TRANSPORT EN LOGISTIEK NEEMT TOE



Aantal vacatures als percentage van het aantal vervulde arbeidsplaatsen

Bron: TLN, 2016

- rijdend (chauffeurs) ■ totaal personeel
- Vacaturegraad totaal: 2,6% in 2016-Q1 (hoogste punt sinds 2008-Q3)
- Chauffeurs: van 1,9% in 2015-Q1 naar 2,7% in 2016-Q1



**De geïnteresseerden zijn van allerlei leeftijden en achtergronden.**