

Arbeidsmarkt- en onderwijsinformatie transport en logistiek

Opdrachtgever: Sectorinstituut Transport en Logistiek

Rotterdam, 23 juli 2015



Arbeidsmarkt- en onderwijsinformatie transport en logistiek

Opdrachtgever: Sectorinstituut Transport en Logistiek

Jena de Wit
Martin van der Ende
Ruud van der Aa

Rotterdam, 23 juli 2015

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	9
1 Inleiding	17
2 De nautische branches	19
2.1 Inleiding	19
2.2 Koopvaardij	19
2.2.1 Aantal vestigingen	19
2.2.2 Werkgelegenheid in de koopvaardij	20
2.2.3 Vacatures	21
2.2.4 Onderwijsmarkt koopvaardij	22
2.2.5 Deelnemersaantallen	22
2.2.6 Deelnemers naar district	23
2.2.7 Gediplomeerden	24
2.2.8 BPV-markt koopvaardij	25
2.2.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	26
2.3 Visserij	27
2.3.1 Aantal vestigingen	27
2.3.2 Werkgelegenheid in de visserij	28
2.3.3 Vacatures	29
2.3.4 Onderwijsmarkt visserij	29
2.3.5 Deelnemersaantallen	29
2.3.6 Deelnemers naar district	30
2.3.7 Gediplomeerden	31
2.3.8 BPV-markt visserij	31
2.3.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	32
2.4 Waterbouw	32
2.4.1 Aantal vestigingen	32
2.4.2 Werkgelegenheid in de waterbouw	34
2.4.3 Vacatures	34
2.4.4 Onderwijsmarkt waterbouw	34
2.4.5 Deelnemersaantallen	35
2.4.6 Deelnemers naar district	35
2.4.7 Gediplomeerden	36
2.4.8 BPV-markt waterbouw	37
2.4.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	37
2.5 Scheeps- en jachtbouw	38
2.5.1 Aantal vestigingen	38
2.5.2 Werkgelegenheid in de scheeps- en jachtbouw	39
2.5.3 Vacatures	40
2.5.4 Onderwijsmarkt scheeps- en jachtbouw	41
2.5.5 Deelnemersaantallen	41
2.5.6 Deelnemers naar district	42
2.5.7 Gediplomeerden	43
2.5.8 BPV-markt scheeps- en jachtbouw	43
2.5.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	44

3	Beroepsgoederenvervoer	45
3.1	Inleiding	45
3.2	Arbeidsmarkt beroepsgoederenvervoer	45
3.2.1	Aantal vestigingen	45
3.2.2	Werkgelegenheid	46
3.2.3	Vacatures	47
3.3	Onderwijsmarkt beroepsgoederenvervoer	48
3.3.1	Deelnemersaantallen	49
3.3.2	Deelnemers naar district	50
3.3.3	Gediplomeerden	51
3.4	BPV-markt beroepsgoederenvervoer	52
3.5	Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	52
4	Logistieke dienstverlening	55
4.1	Inleiding	55
4.2	Arbeidsmarkt logistieke dienstverlening	55
4.2.1	Aantal vestigingen	55
4.2.2	Werkgelegenheid	56
4.2.3	Vacatures	57
4.3	Onderwijsmarkt logistieke dienstverlening	58
4.3.1	Deelnemersaantallen	59
4.3.2	Deelnemers naar district	60
4.3.3	Gediplomeerden	60
4.4	BPV-markt logistieke dienstverlening	61
4.5	Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	62
5	Personenvervoer	63
5.1	Inleiding	63
5.2	Arbeidsmarkt personenvervoer	63
5.2.1	Aantal vestigingen	63
5.2.2	Werkgelegenheid	64
5.2.3	Vacatures	65
5.3	Onderwijsmarkt personenvervoer	66
5.3.1	Deelnemersaantallen	67
5.3.2	Deelnemers naar district	68
5.3.3	Gediplomeerden	69
5.4	BPV-markt personenvervoer	69
5.5	Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	70
6	Haven, op- en overslag	71
6.1	Inleiding	71
6.2	Arbeidsmarkt haven, op- en overslag	71
6.2.1	Aantal vestigingen	71
6.2.2	Werkgelegenheid	72
6.2.3	Vacatures	73
6.3	Onderwijsmarkt haven, op- en overslag	74
6.3.1	Deelnemersaantallen	74

6.3.2	Deelnemers naar district	75
6.3.3	Gediplomeerden	76
6.4	BPV-markt haven, op- en overslag	77
6.5	Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	78
7	Binnenvaart	79
7.1	Inleiding	79
7.2	Arbeidsmarkt binnenvaart	79
7.2.1	Aantal vestigingen	79
7.2.2	Werkgelegenheid	80
7.2.3	Vacatures	81
7.3	Onderwijsmarkt binnenvaart	82
7.3.1	Deelnemersaantallen	82
7.3.2	Deelnemers naar district	83
7.3.3	Gediplomeerden	84
7.4	BPV-markt binnenvaart	84
7.5	Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	85
8	Vervoer door de lucht	87
8.1	Inleiding	87
8.2	Arbeidsmarkt vervoer door de lucht	87
8.2.1	Aantal vestigingen	87
8.2.2	Werkgelegenheid	88
8.2.3	Vacatures	89
8.3	Onderwijsmarkt vervoer door de lucht	89
8.3.1	Deelnemersaantallen	90
8.3.2	Deelnemers naar district	91
8.3.3	Gediplomeerden	91
8.4	BPV-markt vervoer door de lucht	92
8.5	Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	93
9	Vervoer per spoor	95
9.1	Inleiding	95
9.2	Arbeidsmarkt vervoer per spoor	95
9.2.1	Aantal vestigingen	95
9.2.2	Werkgelegenheid	96
9.2.3	Vacatures	97
9.3	Onderwijsmarkt vervoer per spoor	97
9.3.1	Deelnemersaantallen	97
9.3.2	Deelnemers naar district	98
9.3.3	Gediplomeerden	99
9.4	BPV-markt vervoer per spoor	99
9.5	Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt	100
	Bijlage: deelnemersaantallen	101
	Bijlage: aantal opleidingsinstellingen per district per deelsector	105

Bijlage: Nederland verdeeld in UWV-districten 107

Over Ecorys 109

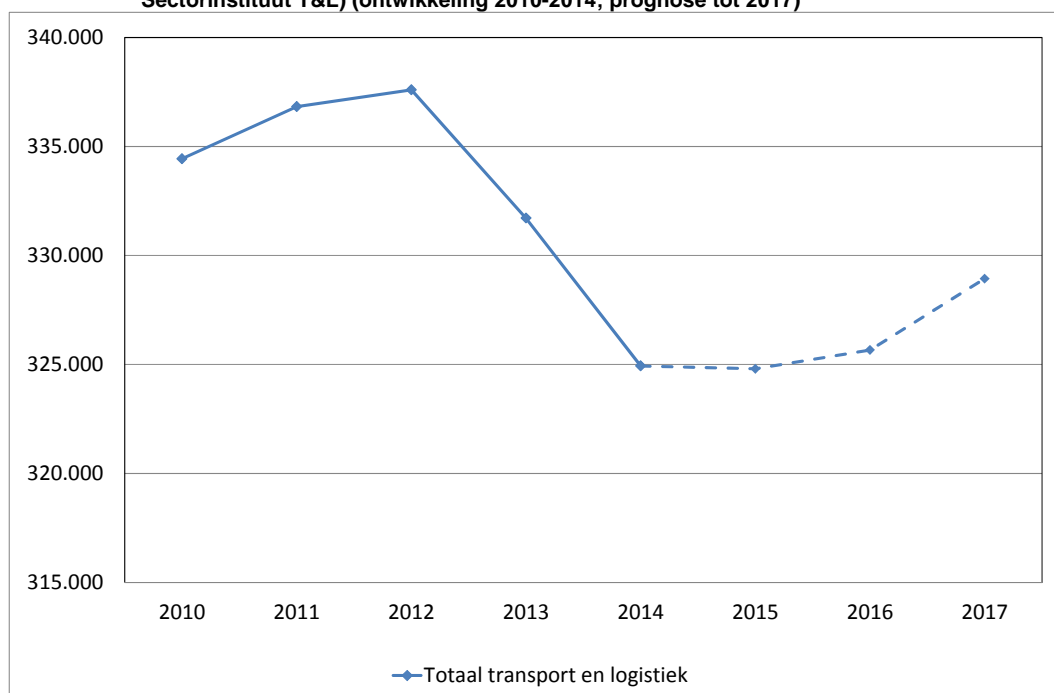
Managementsamenvatting

De arbeidsmarkt

Werkgelegenheid kent daling, verwachtingen zijn positiever

Figuur M1 toont de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de periode 2010-2014 in de sector transport en logistiek (T&L) en de verwachting na 2015. Na een kleine stijging van de werkgelegenheid tussen 2010 en 2012, kende de sector een sterke daling tussen 2012 en 2014. Vanaf 2015 wordt een stijging van de werkgelegenheid verwacht.

Figuur M1 Aantal werkzame personen transport en logistiek (alle sectoren vallend onder het Sectorinstituut T&L) (ontwikkeling 2010-2014; prognose tot 2017)



De daling van de werkgelegenheid tussen 2012 en 2014 is vooral te zien in het beroepsgoederenvervoer, personenvervoer en vervoer door de lucht. De koopvaardij, de waterbouw, de logistieke dienstverlening en de haven- op en overslag laten juist een toename van de werkgelegenheid zien.

De positieve verwachtingen voor de toekomst (na 2015) gaan op voor onder meer de koopvaardij, het beroepsgoederenvervoer en de binnenvaart. Voor de logistieke dienstverlening, de waterbouw en de haven- op en overslag zal de groei in werkgelegenheid van de afgelopen jaren zich naar verwachting verder voortzetten.

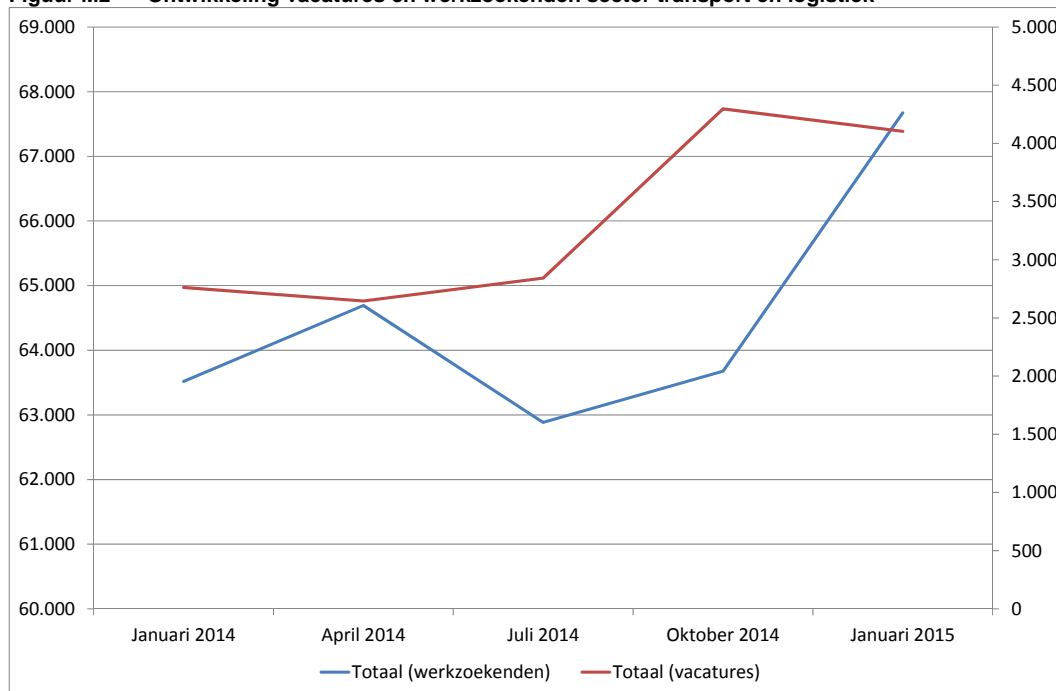
Toename vacatures

De afname in werkgelegenheid in de diverse deelsectoren betekent niet dat er geen vraag is naar nieuwe medewerkers. De vraag naar personeel wordt namelijk niet alleen bepaald door de groei van werkgelegenheid, oftewel uitbreidingsvraag, maar ook door de behoefte aan vervanging van bestaand personeel (vervangingsvraag) als gevolg van vergrijzing en personeelsverloop. Zo kent

het beroepsgoederenvervoer een vergrijsd personeelsbestand. Werknemers die uitstromen naar pensioen moeten vervangen worden, waardoor er vraag is naar personeel. Dit bepaalt in belangrijke mate de baanperspectieven voor schoolverlaters.

Figuur M2 laat een groei van het aantal vacatures in de T&L-sector zien, met een piek in de oktobermaand. Daarentegen neemt het aantal niet-werkende werkzoekenden tussen januari 2014 en januari 2015 ook toe. Dat betekent dat er meer concurrentie onder de werkzoekenden op de arbeidsmarkt is. Dit is indicatief aangezien de vacatures en de werkzoekenden niet één op één op elkaar hoeven aan te sluiten, onder meer door verschillen in gevraagd en aangeboden kwalificatieniveau en door regionale verschillen. Daarnaast zijn onderstaande gegevens enkel gebaseerd op de bij UWV bekende vacatures; dit databestand bevat niet alle beschikbare vacatures in de sector transport en logistiek.

Figuur M2 Ontwikkeling vacatures en werkzoekenden sector transport en logistiek



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

Het onderwijs

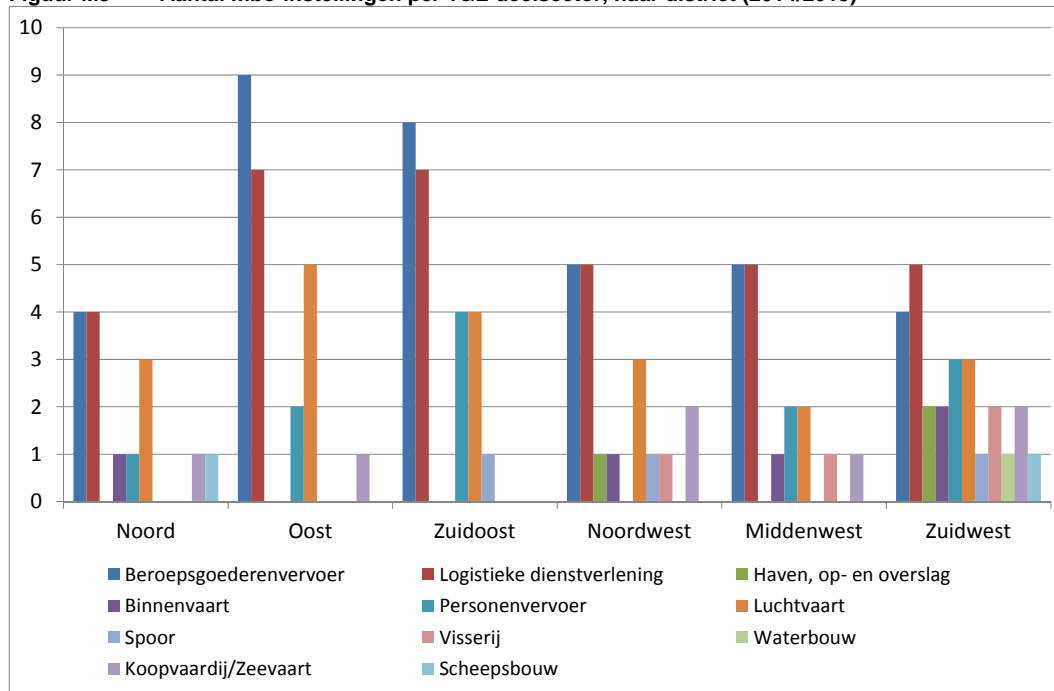
Onderwijsinstellingen

In het schooljaar 2014/2015 zijn er 38 bekostigde mbo-instellingen waar specifieke beroepsopleidingen voor de T&L-sectoren gevolgd kunnen worden (zie figuur M3). De meeste instellingen geven opleidingen gericht op het beroepsgoederenvervoer, gevolgd door de logistieke dienstverlening en de luchtvaart. Voor scheeps- en jachtbouw, haven-, op- en overslag en vervoer per spoor kunnen leerlingen terecht bij twee bekostigde opleidingsinstellingen, voor waterbouw bij één. Overigens geldt voor de meeste sectoren dat de instroom van nieuw personeel niet alleen afkomstig hoeft te zijn uit deze sectorspecifieke opleidingen.

Gekeken naar de dekking van de opleidingen per deelsector en per district, is te zien dat opleidingen voor de beroepsgoederenvervoer, logistieke dienstverlening en luchtvaart in alle districten worden aangeboden in schooljaar 2014-2015. De opleidingen voor de andere

deelsectoren zijn in een beperkt aantal districten te volgen. Zo worden de opleidingen voor de scheepsbouw alleen aangeboden in districten Noord en Zuidwest. District Zuidwest is tevens het enige district waar opleidingen voor alle deelsectoren aangeboden.

Figuur M3 Aantal mbo-instellingen per T&L-deelsector, naar district (2014/2015)



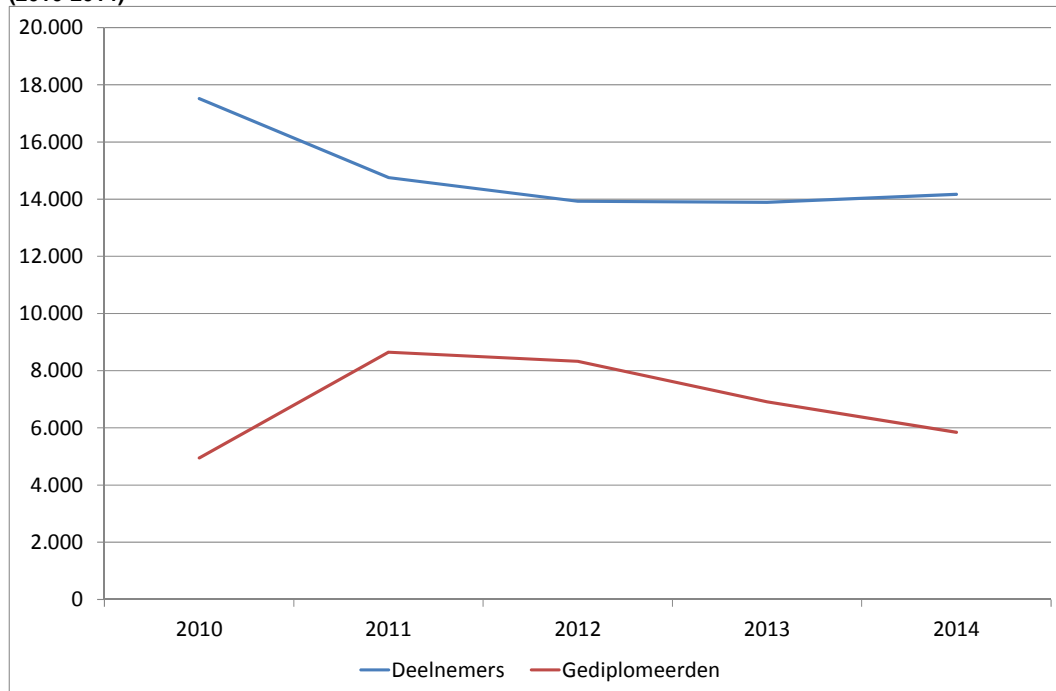
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

Aantal deelnemers blijft gelijk, aantal gediplomeerden daalt

Het aantal deelnemers binnen de mbo- kwalificaties voor de sector T&L is tussen 2012 en 2014 relatief stabiel gebleven (zie figuur M4). In 2010 was er een piek in het aantal deelnemers, wat mede beïnvloed werd doordat een deel van de werkenden in het beroepsgoederenvervoer en het personenvervoer voor bijscholing ingeschreven is geweest als bbl'er. Dit verklaart tevens de piek in gediplomeerden in 2011.

Tussen 2011 en 2014 is het aantal gediplomeerden gedaald. De verwachting is dat dit aantal weer zal toenemen, aangezien het aantal deelnemers relatief stabiel is sinds 2012.

Figuur M4 Ontwikkeling aantal deelnemers en gediplomeerden in kwalificaties transport en logistiek (2010-2014)



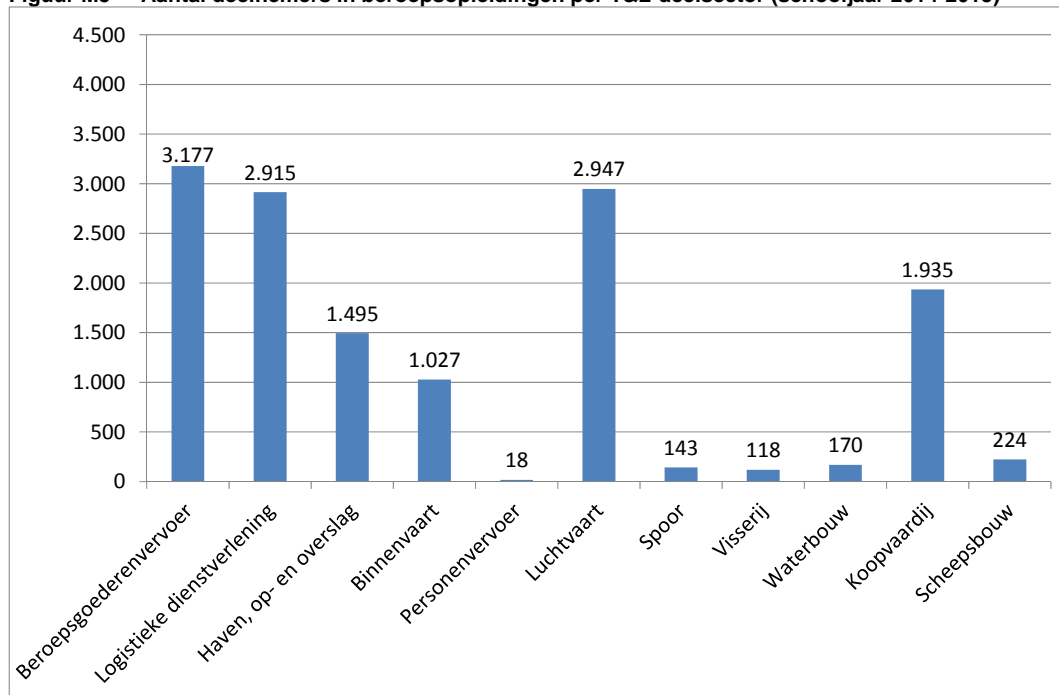
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

Meeste deelnemers in beroepsgoederenvervoer, luchtvaart en logistieke dienstverlening

In het schooljaar 2014-2015 zijn er 14.169 deelnemers ingeschreven voor een opleiding in de sector T&L (zie figuur M5). Hiermee is het aantal deelnemers in vergelijking met 2013 met twee procent toegenomen. 22 Procent van de deelnemers volgt een opleiding binnen het beroepsgoederenvervoer. Hiermee is deze deelsector in termen van aantal deelnemers aan mbo-opleidingen de grootste deelsector, gevolgd door de luchtvaart (21% van het totaal) en de logistieke dienstverlening (21%).

Ondanks dat het aantal deelnemers binnen het beroepsgoederenvervoer het hoogst is, is het aantal deelnemers binnen deze deelsector met 10 procent afgenomen vergeleken met schooljaar 2013-2014. Binnen het personenvervoer is het aantal deelnemers het meeste gedaald. Het aantal deelnemers daalde van 302 in schooljaar 2013-2014 naar 18 in 2014-2015. Binnen de haven-, open overslag en de koopvaardij is het aantal deelnemers het sterkst toegenomen, vergeleken met vorig schooljaar (beide +13%).

Figuur M5 Aantal deelnemers in beroepsopleidingen per T&L-deelsector (schooljaar 2014-2015)

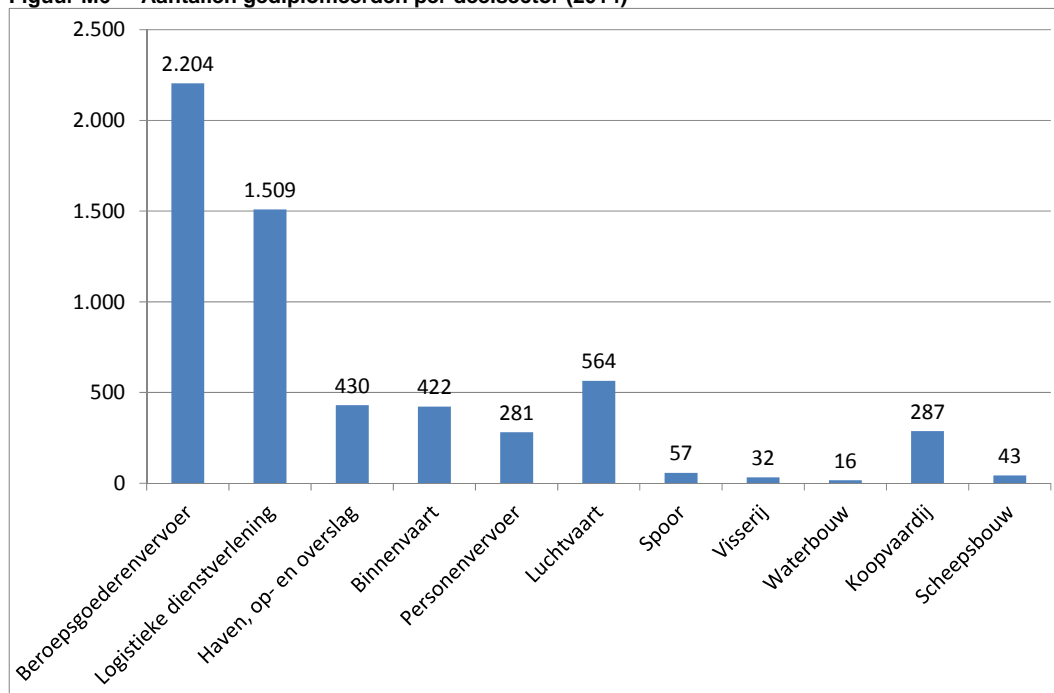


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

Veel gediplomeerden in beroepsgoederenvervoer en logistieke dienstverlening

In 2014 hebben in totaal 5.845 gediplomeerden een kwalificatie binnen de T&L-sector behaald (zie figuur M6). De meeste gediplomeerden behaalden een diploma voor het beroepsgoederenvervoer (38% van het totaal) en de logistieke dienstverlening (26%). De daling van het aantal gediplomeerden ten op zichte van vorig jaar is voornamelijk een gevolg van de daling van het aantal gediplomeerden binnen het personenvervoer. Binnen deze deelsector nam het aantal gediplomeerden af van 1.202 in 2013 naar 281 in 2014 (-77%).

Figuur M6 Aantallen gediplomeerden per deelsector (2014)



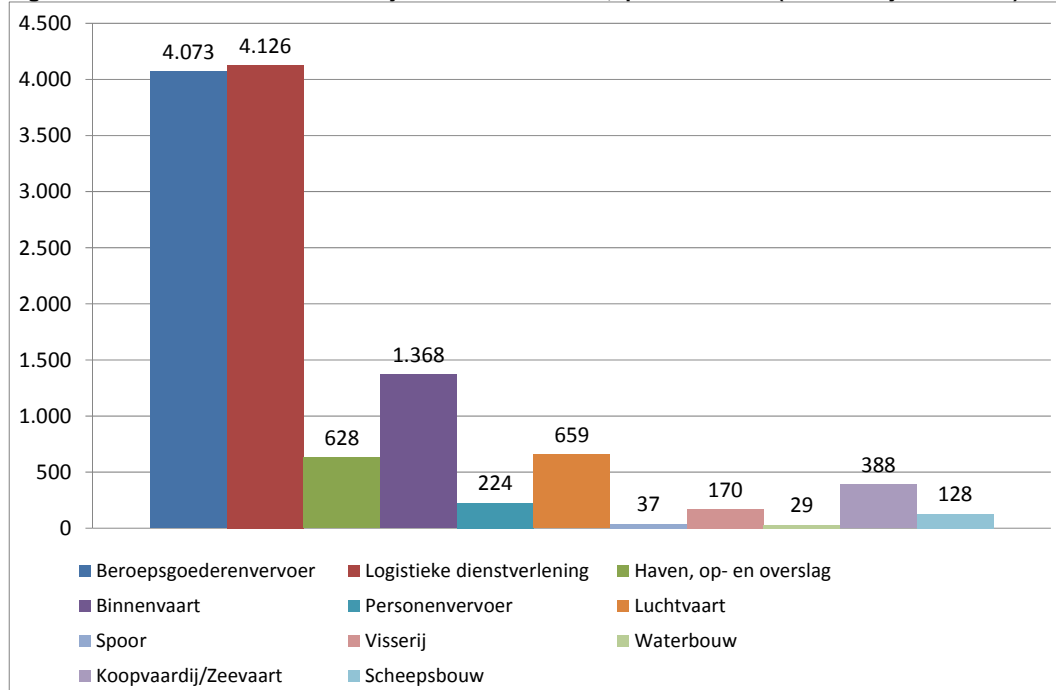
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

BPV-markt

Aantal erkende leerbedrijven

Op 1 januari 2015 waren er in de T&L-sector 9.123 bedrijfsvestigingen erkend als leerbedrijf (zie figuur M7); 280 hiervan waren gevestigd in het buitenland. De meeste leerbedrijven zijn erkend voor kwalificaties in de logistieke dienstverlening (4.126) en het beroepsgoederenvervoer (4.073). Tussen de verschillende deelsectoren is sprake van een zekere overlap qua leerbedrijven: een leerbedrijf kan erkende stageplaatsen bieden voor meerdere deelsectoren. Hierdoor zijn de totalen per sector in onderstaande grafiek niet zonder meer op te tellen tot een totaal voor heel Nederland.

Figuur M7 Aantal erkende leerbedrijven in de T&L-sector, per deelsector (bestand 1 januari 2015)¹



Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

Arbeidsmarktperspectieven in de T&L-sectoren voor gediplomeerde schoolverlaters

Over het algemeen zijn de kansen op werk binnen de T&L-sectoren goed voor gediplomeerde schoolverlaters. Dit komt met name door de vervangingsvraag in diverse sectoren, zoals het beroepsgoederenvervoer, binnenvaart en vervoer per spoor. Per regio kan de kans op werk echter verschillen. Zo is de kans om werk te vinden voor gediplomeerden in het beroepsgoederenvervoer groter in de Randstad, Limburg en de Duitse grens dan in het Noorden van het land.

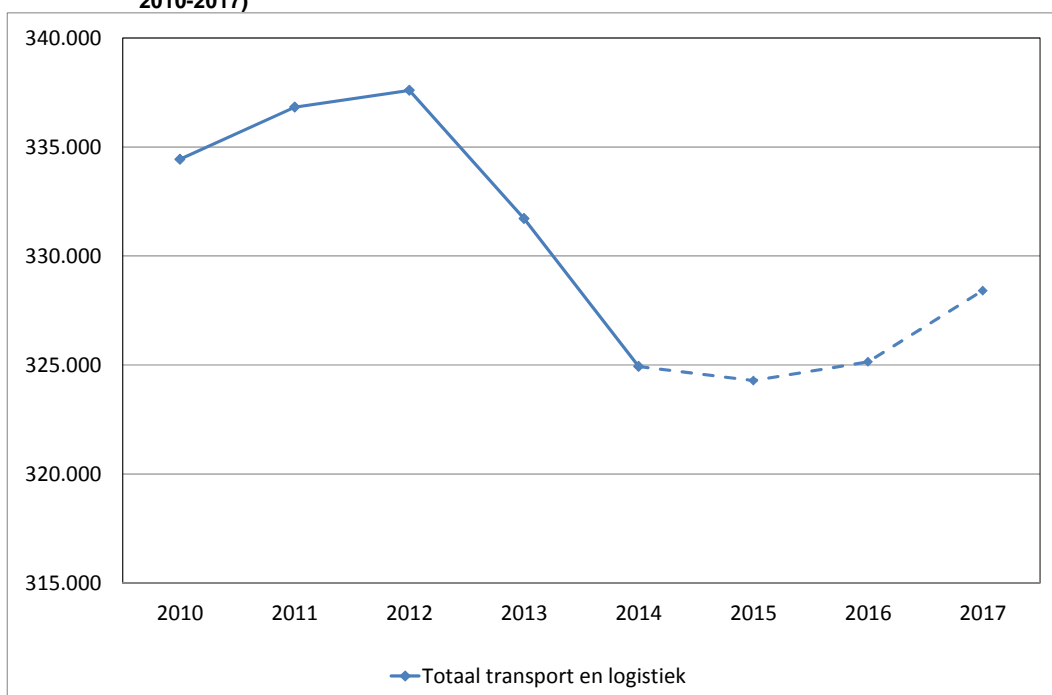
De positieve verwachtingen qua kans op werk, gaan vooral op voor de gediplomeerden op mbo-niveau 3 en 4. De vraag verschuift steeds meer naar hoger opgeleid personeel, waardoor de kansen voor personeel op niveau 2 slechter zijn. De vraag naar hoger opgeleid personeel komt veelal voort door automatisering van werkprocessen. Dit is bijvoorbeeld het geval in de logistieke dienstverlening en de haven-, op- en overslag.

¹ Aantallen zijn inclusief leerbedrijven die in het buitenland gevestigd zijn.

1 Inleiding

Tussen begin 2012 en begin 2014 is het aantal werkzame personen in transport en logistiek gedaald van 338.000 naar 325.000 personen, in een breed scala van deelsectoren. Tussen begin 2014 en 2015 hielden een krimp in met name het taxivervoer en de visserij en aarzelend herstel in de meeste overige sectoren elkaar in balans. Gedurende 2015 blijft het herstel van de werkgelegenheid aarzelend om gedurende 2016 echt in te zetten met een toename van 325.000 naar 328.000.

Figuur 1.1 Aantal werkzame personen transport en logistiek (alle Sectorinstituut T&L-sectoren) (april 2010-2017)



Bron: Pensioenfonds Vervoer (beroepsgoederenvervoer), Maritieme Monitor 2014 (nautisch, binnenvaart, haven, op- en overslag), LISA (logistieke dienstverlening, personenvervoer, vervoer de lucht, vervoer per spoor)

2 De nautische branches

2.1 Inleiding

Er zijn in dit rapport vier nautische deelsectoren onderscheiden die relevant zijn voor kwalificaties van het Sectorinstituut Transport en Logistiek. Het gaat om:

- Koopvaardij;
- Visserij;
- De waterbouw;
- De scheeps- en jachtbouw.

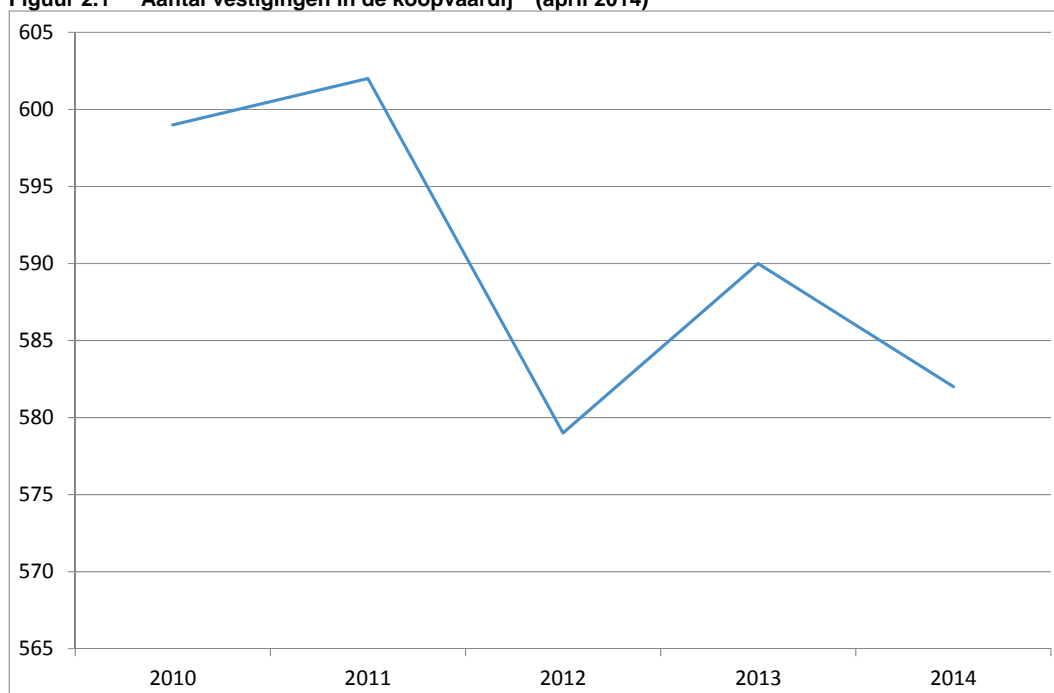
Het gaat in deze deelsectoren over het algemeen om varende functies met vaak een belangrijke technische component. Te denken valt aan kapiteins, stuurlieders, scheepswerktuigkundigen en technisch baggerpersoneel. Alleen in de scheeps- en jachtbouw gaat het om een technische functie aan land.

2.2 Koopvaardij

2.2.1 Aantal vestigingen

Het aantal vestigingen in de koopvaardij is de afgelopen jaren per saldo afgenomen tot iets minder dan 600 (zie Figuur 2.1). Deze daling is toe te schrijven aan de zee- en kustsleepvaart in Rotterdam, waarbij mogelijk de verbeterde wegverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen ten koste is gegaan van het aantal duwboten dat langs de kust tussen beide steden vaart.

Figuur 2.1 Aantal vestigingen in de koopvaardij^{a)} (april 2014)

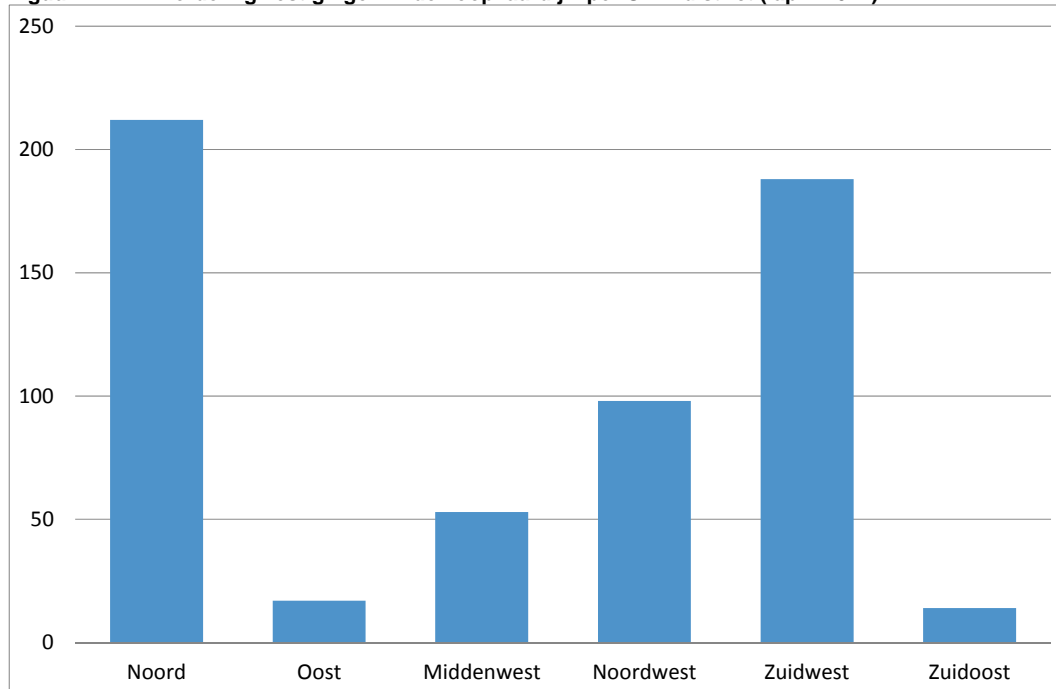


Bron: LISA, bewerking door Ecorys; a) Inclusief zee- en kustsleepvaart.

Hoewel de grootste rederijen in district Zuidwest (met name Rotterdam en Dordrecht) zijn gevestigd, zijn in district Noord (met name Eemshaven) de meeste rederijen gevestigd (Figuur 2.2).

Dit kan een administratieve oorzaak hebben, als reders hun schepen als aparte ondernemingen registreren; de meeste werkgelegenheid is in ieder geval in district Zuidwest te vinden.

Figuur 2.2 Verdeling vestigingen in de koopvaardij ^{a)} per UWV-district (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys; a) Inclusief zee- en kustsleepvaart.

2.2.2 Werkgelegenheid in de koopvaardij

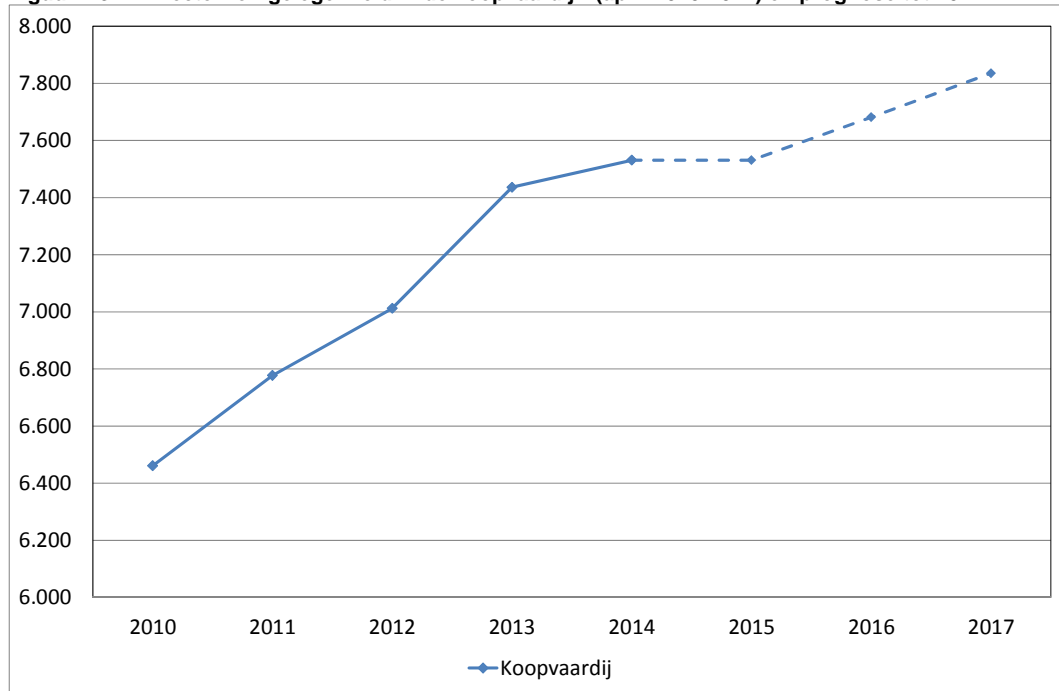
Het aantal Nederlanders dat werkt in de koopvaardij is de laatste jaren sterk toegenomen, van circa 6.400 begin 2010 naar circa 7.600 begin 2014. Naast Nederlandse bemanning werken circa 23.000 buitenlanders in dienst van Nederlandse reders. Deze cijfers zijn (net als vorig jaar) gebaseerd op de Maritieme Monitor (Ecorys, 2014). De stijging van de werkgelegenheid in de afgelopen jaren is vooral te danken aan een groter aantal schepen onder Nederlands beheer en specifiek onder Nederlandse vlag. Dit is het geval in zowel de koopvaardij als in de zee- en kustsleepvaart. Het aantal reders is, zoals in de vorige sectie beschreven, iets afgenomen, maar zijn gemiddeld wel groter geworden.

Figuur 2.3 geeft de groei van de werkgelegenheid van de Nederlanders in de koopvaardij grafisch weer. Hierbij betreft het aantal werkzame personen begin 2015 tot begin 2017 prognoses. De verwachte ontwikkeling is mede afhankelijk van de vrachtprijs, die in 2009 sterk is gedaald. Daarnaast zijn er ook andere invloeden van toepassing, zoals de olieprijs, die op twee manieren die een tegengesteld effect kan hebben.² Aan de ene kant is een lage olieprijs gunstig voor de reguliere koopvaardij, vanwege de lagere brandstofkosten. Aan de andere kant pakt een lage olieprijs negatief uit voor de rederijen die een nauwe relatie met de offshore hebben. Voor deze bedrijven waren de gevolgen van de lage olieprijs in het eerste kwartaal van 2015 al merkbaar.³

² Interview KVNR.

³ Interview KVNR.

Figuur 2.3 Directe werkgelegenheid in de koopvaardij^{a)} (april 2010-2014) en prognose tot 2017



Bron: Maritieme Monitor 2014 / LISA, bewerking Ecorys.

a) Inclusief zee- en kustsleepvaart

Meer gedetailleerde gegevens van LISA geven aan dat de werkgelegenheid de afgelopen jaren met name is toegenomen in de koopvaardij, en stabiel is gebleven in de zee- en kustsleepvaart. Met name in 2012 is de werkgelegenheid toegenomen, door een sterke groei in Amsterdam, in het agribulk segment.⁴ De gegevens van LISA duiden op een afname van de groei gedurende 2013, en ook voor 2014 zijn er geen signalen van groei. Met de aantrekkende groei en wereldhandel wordt de komende jaren echter weer een groei van de werkgelegenheid verwacht.

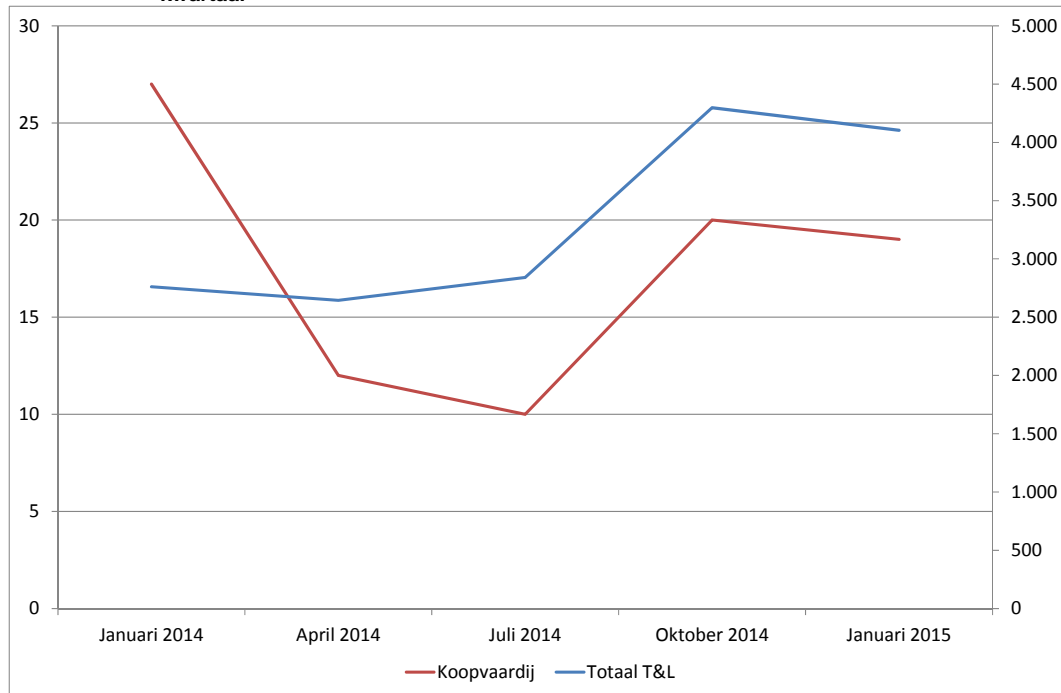
2.2.3 Vacatures

In de periode januari 2014 - januari 2015 telt de koopvaardij gemiddeld 18 vacatures in de UWV registratie. Wanneer het aantal vacatures in januari 2014 met het aantal vacatures in januari 2015 vergeleken wordt, is er een daling te zien in het aantal vacatures binnen de deelsector van 27 naar 19 vacatures (zie Figuur 2.4). Binnen de totale sector transport en logistiek is een stijging in het aantal vacatures te zien (+49%, zie Figuur 2.4). Uit interview blijkt echter dat er genoeg vraag naar werknemers is en de arbeidsmarktkansen goed tot zeer goed zijn.⁵

⁴ <http://www.portofamsterdam.com/Eng/business-english/business-news/business-news-Newsletter-RePort-Newsletter-Report-RePort-45/ECE-2013-Amsterdam,-largest-regional-agribulk-port.html>

⁵ Interview STC

Figuur 2.4 Openstaande vacatures in de koopvaardij en totaal T&L NL 2014, standcijfer bij aanvang kwartaal



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

2.2.4 Onderwijsmarkt koopvaardij

Voor de koopvaardij zijn er zeven beroepskwalificaties, te weten:

1. Schipper / machinist beperkt werkgebied, niveau 2;
2. Koopvaardij officier kleine schepen, niveau 3; met uitstroom stuurman werktuigkundige kleine schepen, werktuigkundige kleine schepen en stuurman kleine schepen;
3. Koopvaardij officier alle schepen, niveau 4; met uitstroom maritiem officier alle schepen, werktuigkundige alle schepen en stuurman alle schepen;

Deelnemers aan deze opleidingen volgen de BOL-variant.

Er zijn zeven instellingen in Nederland waar beroepskwalificaties (op mbo-niveau) voor de koopvaardij kunnen worden behaald, namelijk:

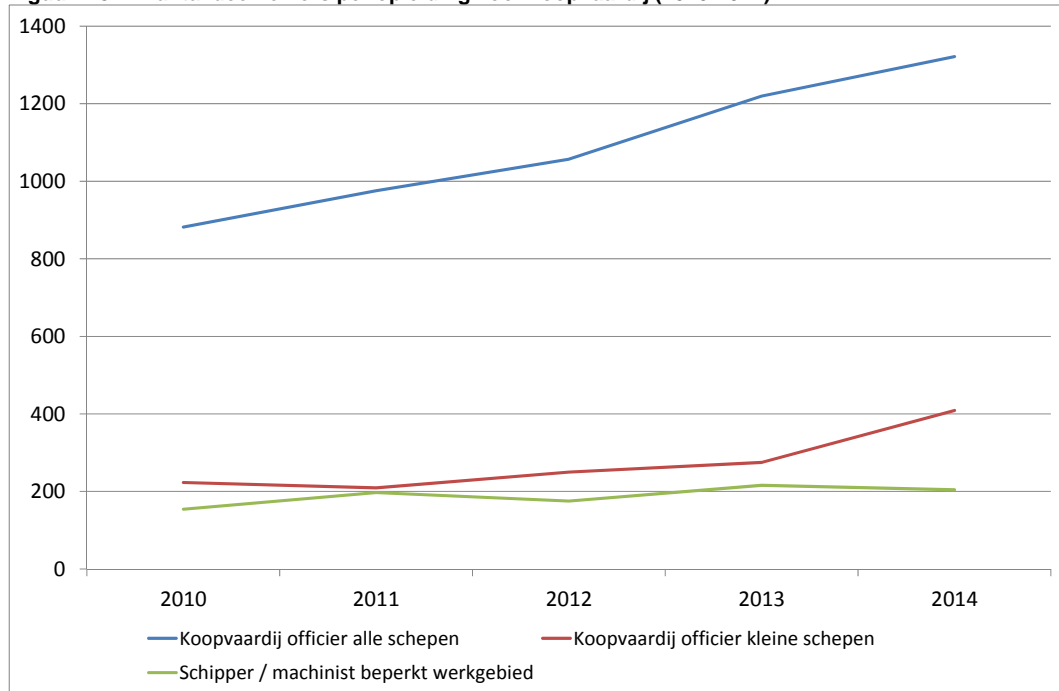
- ROC Friese Poort;
- Deltion College (samen met STC);
- Noorderpoort, ROC Kop van Noord-Holland;
- ROC Nova College;
- Scalda Maritiem en Logistiek College De Ruyter;
- Scheepvaart en Transport College (STC).

2.2.5 Deelnemersaantallen

In het schooljaar 2013/2014 tellen de opleidingen in de deelsector koopvaardij 1.935 deelnemers. Met 79 procent van het totaal aantal deelnemers in de nautische deelsectoren, telt de koopvaardij de meerderheid van het aantal deelnemers in deze sector. Het aantal deelnemers binnen de koopvaardij is sinds 2010 elk jaar toegenomen (zie Figuur 2.5). Dit komt voornamelijk door de toename van het aantal deelnemers binnen de kwalificatie koopvaardij officier alle schepen. De overige twee kwalificaties zijn in absolute zin minder toegenomen in de periode 2010-2014.

Opvallend is tot slot dat het aantal deelnemers van de kwalificatie koopvaardij officier kleine schepen tussen 2013 en 2014 met 49 procent is toegenomen van 275 naar 409 deelnemers.

Figuur 2.5 Aantal deelnemers per opleiding voor koopvaardij (2010-2014)

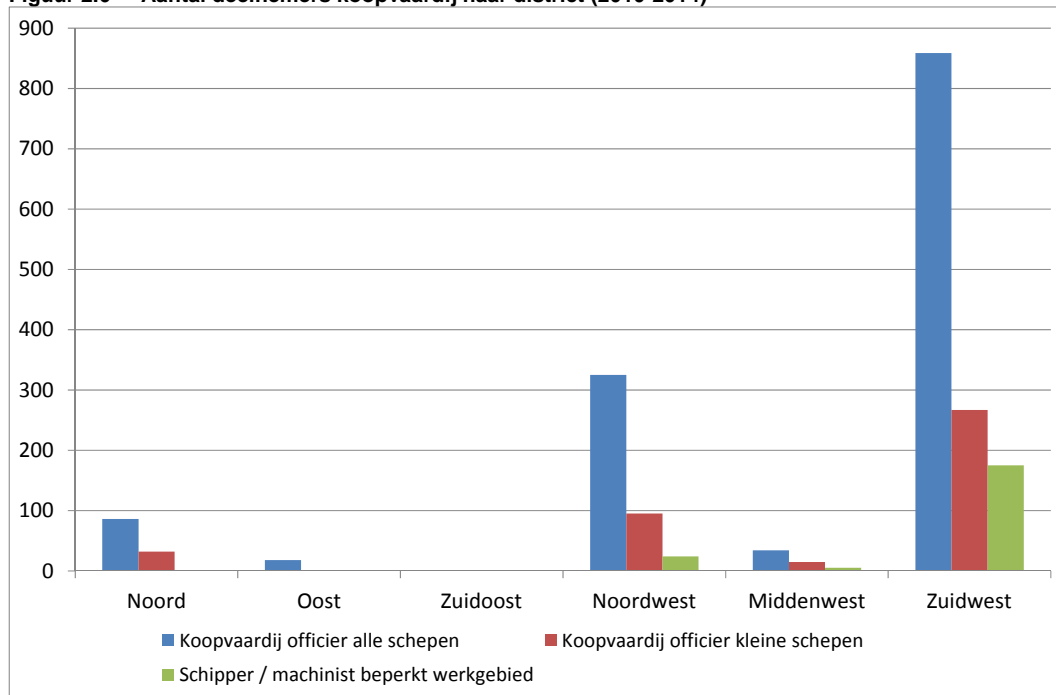


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.2.6 Deelnemers naar district

In alle districten, op district zuidoost na, kunnen deelnemers opleidingen binnen de koopvaardij volgen (zie Figuur 2.6). In de districten met twee instellingen zijn tevens het aantal deelnemers het grootst (Noordwest en Zuidwest). Met name de kwalificatie koopvaardij officier alle schepen in district Zuidwest kent naar verhouding veel deelnemers (859). Daarnaast zijn alle drie de kwalificaties in deze districten te volgen. In districten Noord, Oost en Middenwest is één instelling gevestigd.

Figuur 2.6 Aantal deelnemers koopvaardij naar district (2010-2014)



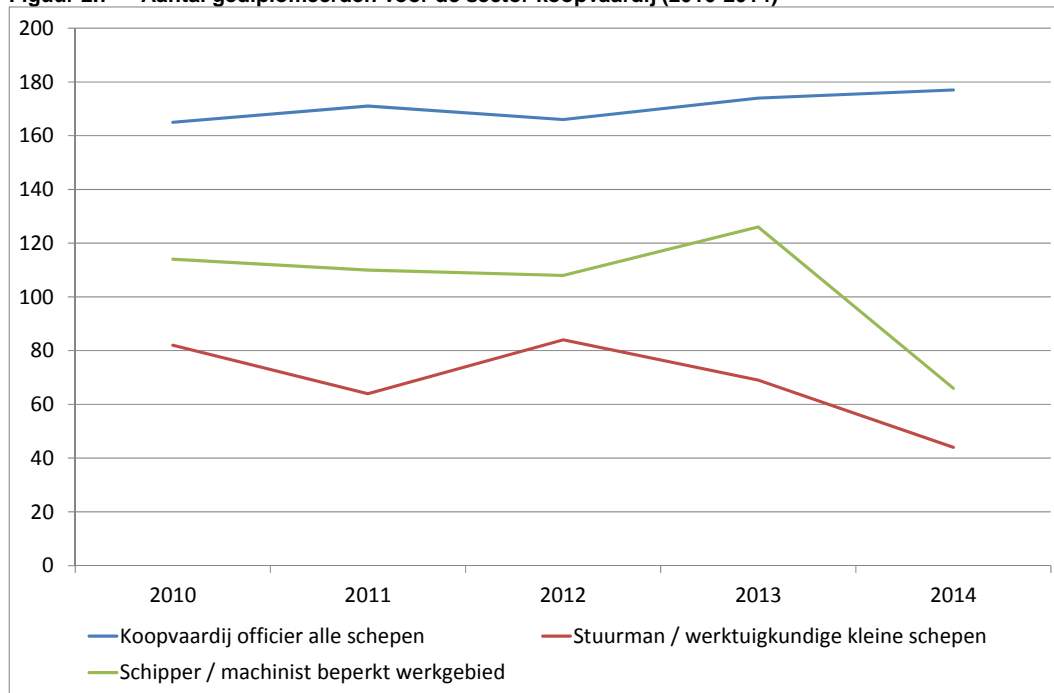
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.2.7 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden binnen de deelsector is tussen 2013 en 2014 afgenomen met 22 procent (zie Figuur 2.7). Deze afname vindt plaats binnen de kwalificaties schipper / machinist beperkt werkgebied en stuurman / werktuigkundige kleine schepen. Binnen de kwalificatie koopvaardij officier alle schepen is sprake van een lichte toename (+2%).

Gezien de toename van het aantal deelnemers binnen deze kwalificaties, is de verwachting dat het aantal gediplomeerden in de toekomst zal toenemen.

Figuur 2.7 Aantal gediplomeerden voor de sector koopvaardij (2010-2014)



Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.2.8 BPV-markt koopvaardij

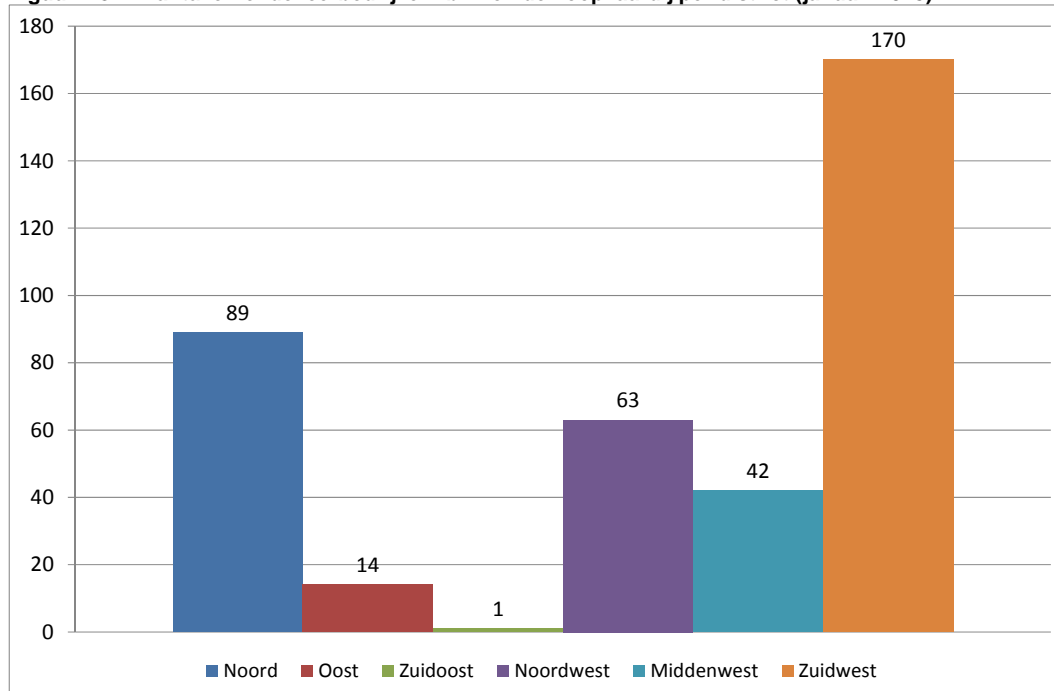
Er zijn 388 leerbedrijven die stageplaatsen bieden voor deelnemers van opleidingen binnen de deelsector koopvaardij; 9 van deze leerbedrijven zijn gevestigd in het buitenland. De meerderheid van de leerbedrijven is gevestigd in district Zuidwest (170, zie Figuur 2.8). In districten Oost en Zuidoost is het aantal leerbedrijven het laagst.

De instroom in de mbo-opleidingen voor de koopvaardij is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Het aantal bpv-plaatsen is momenteel (voorjaar 2015) ongeveer even groot als het aantal deelnemers aan de opleidingen.⁶ Dit betekent dat studenten harder, en soms ook creatiever, moeten zoeken naar een stageplaats; het kost ook meer tijd om een stageplaats te vinden. Het grote aantal deelnemers maakt het voor de bedrijven mogelijk selectiever te zijn.⁷

⁶ Interview KVNR.

⁷ Interview KVNR.

Figuur 2.8 Aantal erkende leerbedrijven⁸ binnen de koopvaardij per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

2.2.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

Uit interview met het STC komt naar voren dat de perspectieven van gediplomeerde schoolverlaters in de koopvaardij goed zijn: zo'n 90 procent gaat meteen varen. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat een aanzienlijk gedeelte van de schoolverlaters na een aantal jaar (circa 5) aan de wal gaat werken.

De redersvereniging KVNR geeft een baangarantie aan iedereen die van de opleiding komt in de eerder genoemde beroepskwalificaties.⁹ Lastiger is dit voor de kwalificatie schipper machinist beperkt werkgebied (smbw). Als gevolg van ontwikkelingen in de koopvaardij naar meer geavanceerde en zwaardere schepen is er voor deze beroepskwalificatie (op niveau 2) steeds minder werkgelegenheid. In dit licht is het goed dat een deel van de gediplomeerden smbw doorstroomt naar de opleiding voor stuurman/werktuigkundige kleine schepen.¹⁰ Voor een gediplomeerde smbw is het mogelijk om in 13 weken (in combinatie met 300 dagen stage) het diploma van de stuurman/werktuigkundige kleine schepen te halen. Met dit diploma is het toegestaan om te varen op schepen tot 3.000 GT.

De schipper/machinist beperkt werkgebied kan met zijn kwalificatie nog wel steeds terecht in de visserij, waterbouw en de sleepvaart (voornamelijk in de havens). Maar ook in deze sectoren gelden steeds hogere eisen aan het kwalificatieniveau.¹¹

⁸ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

⁹ Interview KVNR.

¹⁰ Interview KVNR.

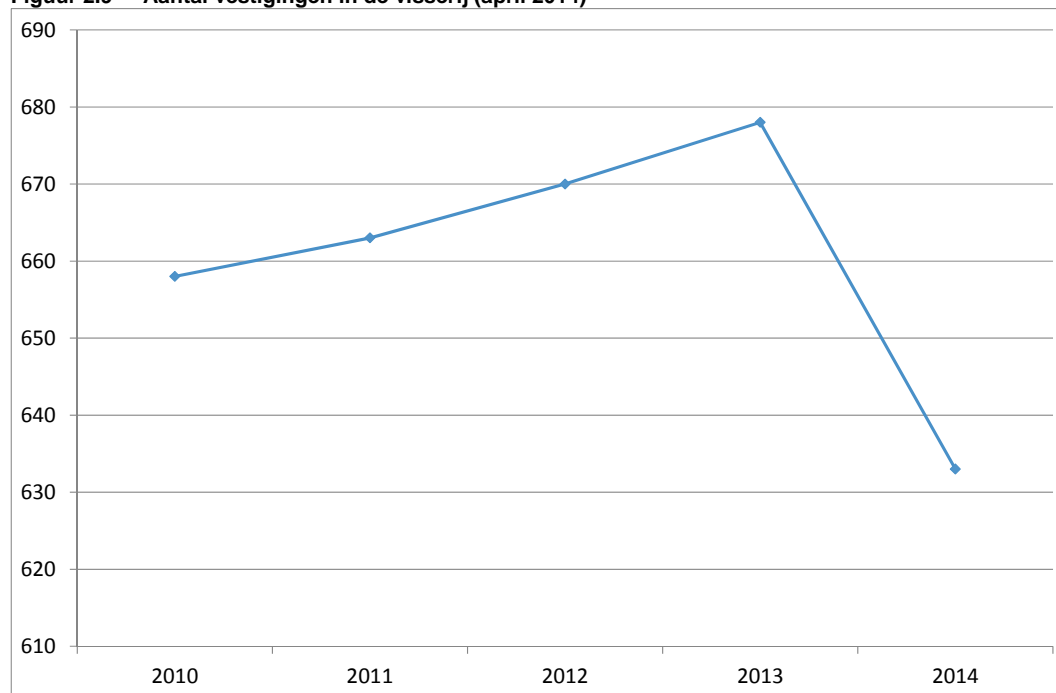
¹¹ Interview KVNR.

2.3 Visserij

2.3.1 Aantal vestigingen

In de periode 2010-2013 is het aantal vestigingen in de visserij steeds licht gestegen (Figuur 2.9). Nadere analyse van LISA gegevens leert dat deze ontwikkeling is toe te schrijven aan een toenemend aantal eenmanszaken. Kennelijk laten steeds meer vissers zich als zelfstandige inhuren. Deze toename maskeert de daling van het aantal grotere visserijbedrijven.

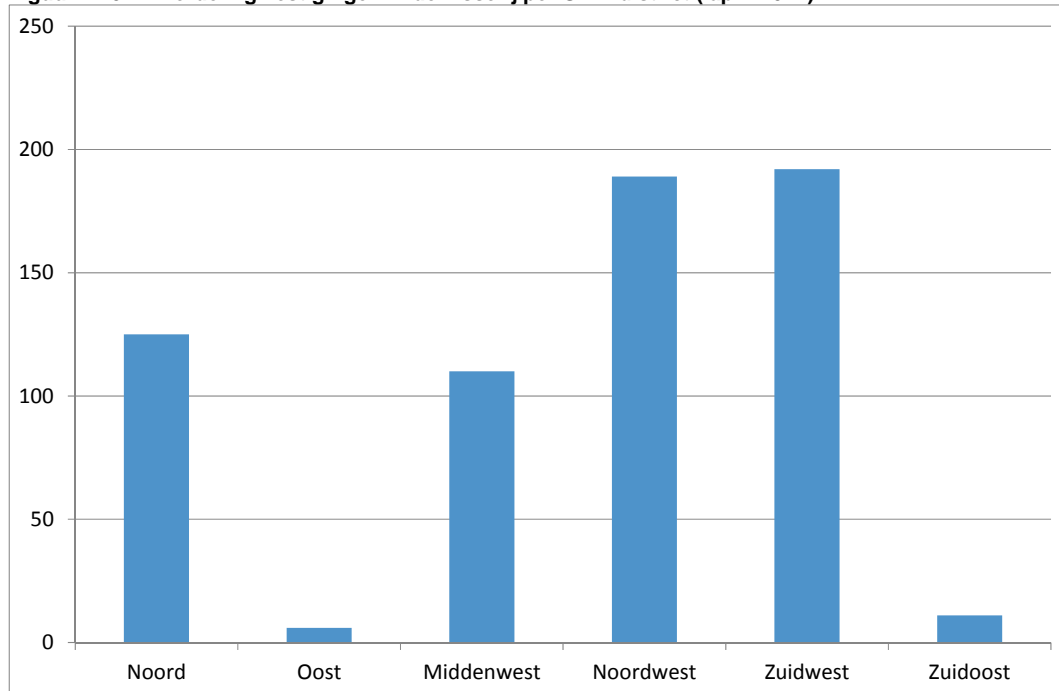
Figuur 2.9 Aantal vestigingen in de visserij (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

Veel visserijbedrijven zijn te vinden de districten Noordwest (bijvoorbeeld Volendam en Marken), Zuidwest (zowel Zeeland als Scheveningen en Katwijk), Noord (met name Friesland) en Middenwest (met name Urk).

Figuur 2.10 Verdeling vestigingen in de visserij per UWV-district (april 2014)

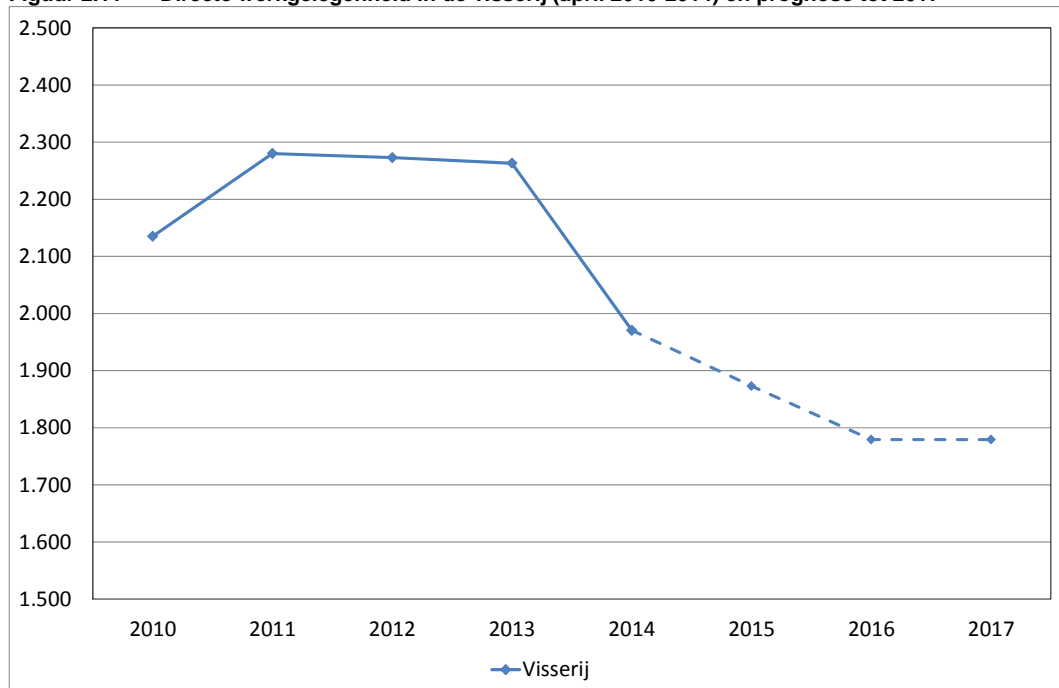


Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

2.3.2 Werkgelegenheid in de visserij

In de visserij werken bijna 2.000 personen. Dit betreft de totale werkgelegenheid in de zeevisserij, binnenvisserij (met name IJsselmeer), garnalenbranche en aquacultuur samen. Figuur 2.11 laat de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de tijd zien. Opvallend is de forse afname van de werkgelegenheid gedurende 2013. Dit is mogelijk het gevolg van de periodieke vangstverboden op het IJsselmeer. Vooral vissers in Flevoland en Noord-Holland werden hierdoor getroffen, zoals in Urk en Volendam. Ook in 2014 zijn er volgens nieuwsberichten IJsselmeervissers gestopt.

Figuur 2.11 Directe werkgelegenheid in de visserij (april 2010-2014) en prognose tot 2017



Bron: Maritieme Monitor 2014 / LISA, bewerking Ecorys.

Voor de zeevisserij geldt dat de Nederlandse visquota's in recente jaren door de bank genomen waren verruimd, echter in 2014 zijn de Nederlandse visquota's voor haring met 2 procent naar beneden bijgesteld. De impact hierop op de werkgelegenheid zal waarschijnlijk beperkt zijn, ook omdat visquota's voor een aantal jaren vooruit worden vastgesteld en dus te verwachten is dat deze in 2016 en 2017 stabiel blijven. De garnalenvisserij heeft een aantal jaren goede vangsten gehad en heeft dus goede vooruitzichten voor de werkgelegenheid; echter de aquacultuur heeft te lijden onder de sterke internationale concurrentie met lage prijzen.¹²

2.3.3 Vacatures

Het aantal bij UWV bekende vacatures binnen de visserij is lager dan 10 per kwartaal en om deze reden niet in een figuur gepresenteerd. Aangezien het UWV slechts een beperkt beeld geeft van de kansen op de arbeidsmarkt (voorwaarde is dat de vacature online staat en/of bij UWV aangemeld wordt), worden de perspectieven voor leerlingen in kaart gebracht op basis van de ontwikkeling in de omvang van werkgelegenheid en wat er bekend is over de vervangingsvraag in de deelsector.

2.3.4 Onderwijsmarkt visserij

Voor de visserij bestaan vijf kwalificaties binnen het onderwijs, te weten:

1. Stuurman / werktuigkundige zeevisvaart: stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW6, niveau 2 en stuurman / werktuigkundige zeevisvaart, niveau 2;
2. Visserijofficier met uitstroombekwalificaties: stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW5, niveau 3; stuurman zeevisvaart S4, niveau 4 en scheepswerktuigkundige zeevisvaart W4, niveau 4.

Deelnemers aan deze opleidingen volgen de BOL-variant.

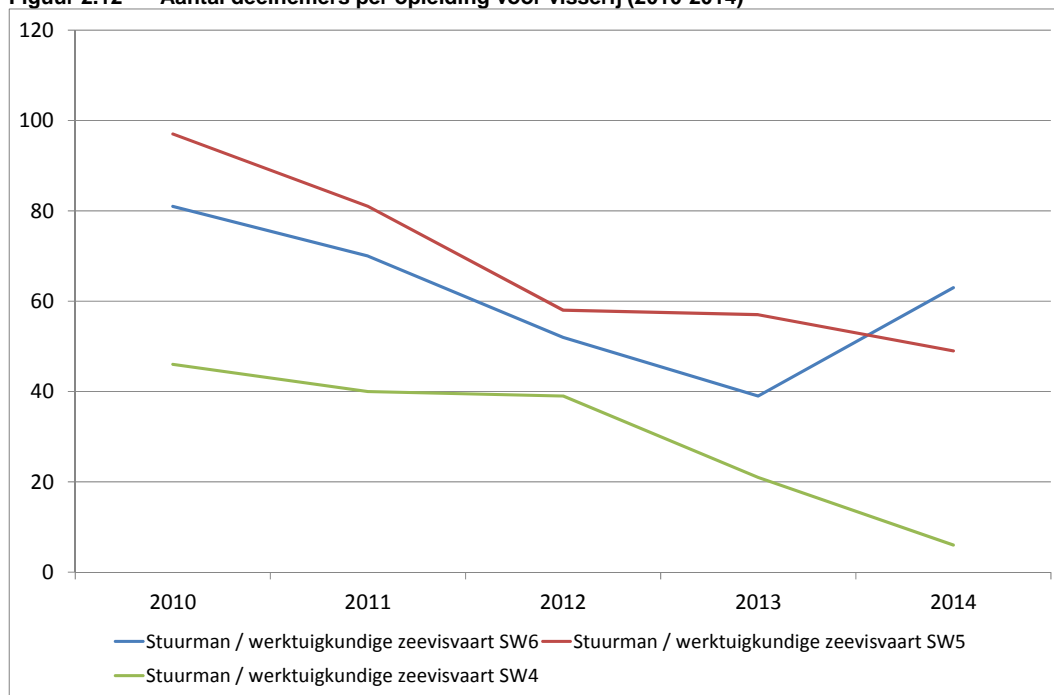
Er zijn in Nederland vier bekostigde onderwijsinstellingen die opleidingen bieden voor de visserij, namelijk het Berechja College, ROC Kop van Noord-Holland, Scalda en het STC.

2.3.5 Deelnemersaantallen

Het aantal deelnemers van opleidingen binnen de visserij is tussen 2013-2014 redelijk stabiel gebleven: in 2013 telde het aantal deelnemers binnen deze deelsector 117, in 2014 was dit 118. Binnen de opleidingen zelf zijn grotere veranderingen waar te nemen. Zo is het aantal deelnemers voor de opleiding stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW4 afgenomen naar 6 deelnemers in 2014 en zijn het aantal deelnemers van de opleiding stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW5 bijna gehalveerd (zie Figuur 2.12). Daar tegenover staat de toename van het aantal deelnemers voor de opleiding stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW6 (+62%, zie Figuur 2.12).

¹² <http://meat-co.nl/portfolio-item/nederlandspeeltmarginalerol/>; <https://insights.abnamro.nl/visie-op-sectoren/visie-op-handel-en-bewerking-van-vis/>

Figuur 2.12 Aantal deelnemers per opleiding voor visserij (2010-2014)

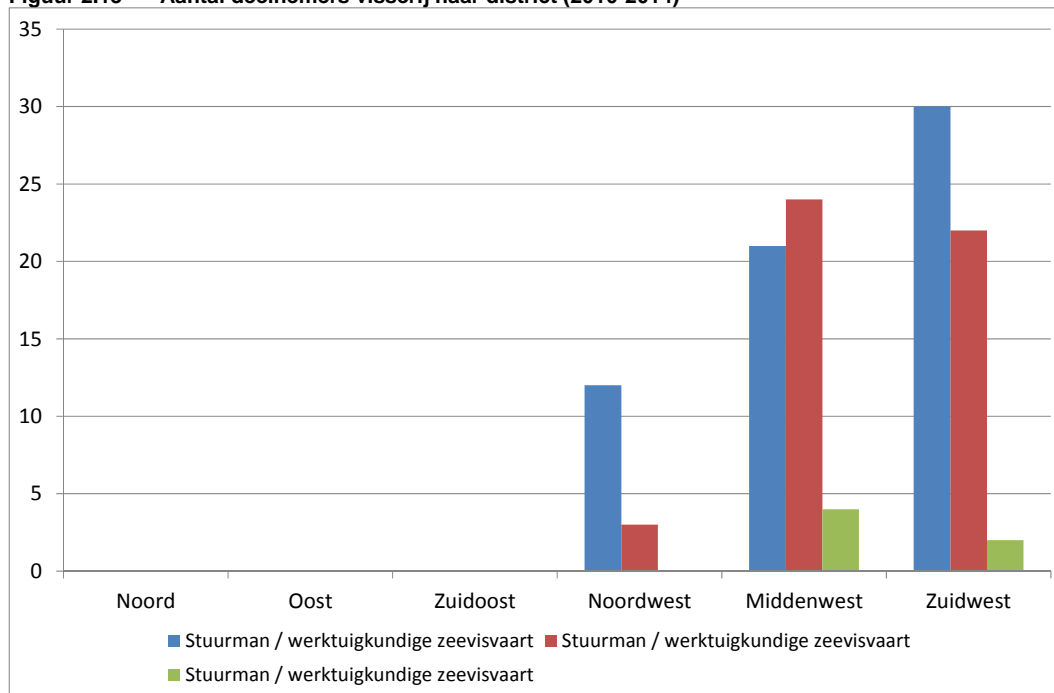


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.3.6 Deelnemers naar district

De opleidingen binnen de deelsector visserij worden in district Noordwest, Middenwest en Zuidwest aangeboden. In zowel district Noordwest en Middenwest bevindt zich één instelling. In district Zuidwest zijn twee instellingen gevestigd (STC en Scalda). Hier bevinden zich tevens de meeste deelnemers, zie Figuur 2.13.

Figuur 2.13 Aantal deelnemers visserij naar district (2010-2014)

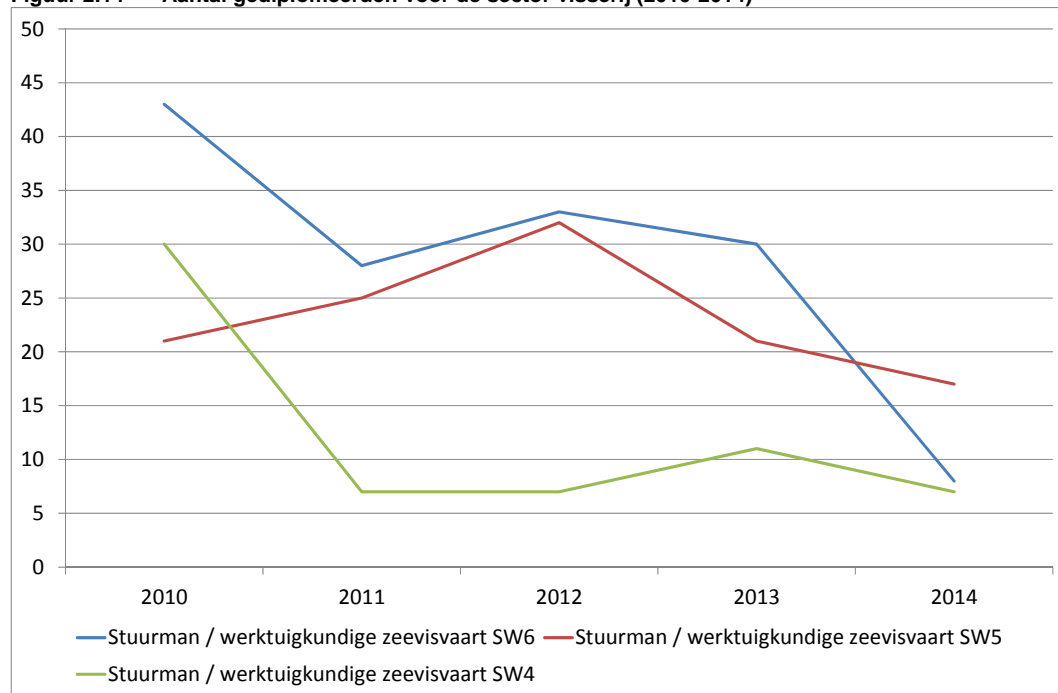


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.3.7 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden binnen de deelsector visserij is gedaald van 62 in 2013 naar 32 in 2014 (zie Figuur 2.14). Deze daling is vooral zichtbaar voor de opleiding stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW6 (-73%).

Figuur 2.14 Aantal gediplomeerden voor de sector visserij (2010-2014)

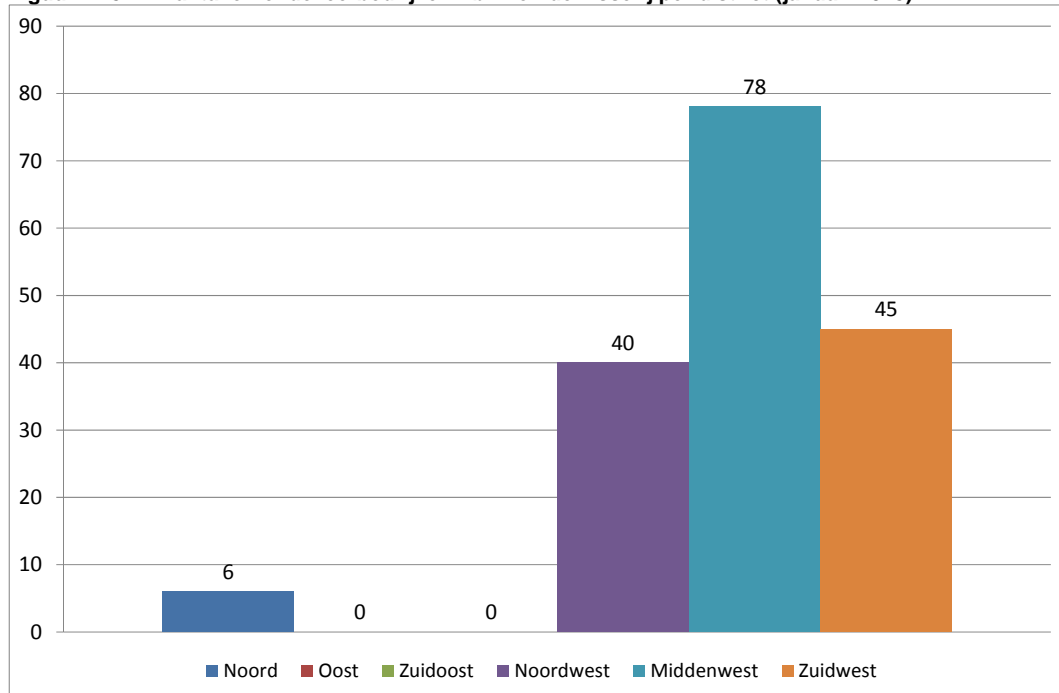


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.3.8 BPV-markt visserij

Er zijn 170 leerbedrijven die stageplaatsen bieden voor deelnemers van opleidingen binnen de deelsector visserij. 1 hiervan is gevestigd in het buitenland. De meerderheid van de Nederlandse leerbedrijven bevindt zich in district Middenwest (78, zie Figuur 2.15). In districten Zuidwest (45), Noordwest (40) en Noord (6) zijn ook leerbedrijven gevestigd. In districten Oost en Zuidoost zijn geen bedrijven gevestigd die erkende BPV-plaatsen bieden voor de visserij.

Figuur 2.15 Aantal erkende leerbedrijven¹³ binnen de visserij per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

2.3.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

Ondanks de afgenomen werkgelegenheid in de deelsector, is de verwachting dat het voor gediplomeerde schoolverlaters relatief eenvoudig is om werk te vinden. In 2014 waren er 'slechts' 32 gediplomeerden en ook in sectoren met een afgenomen werkgelegenheid is sprake van vervangingsvraag.

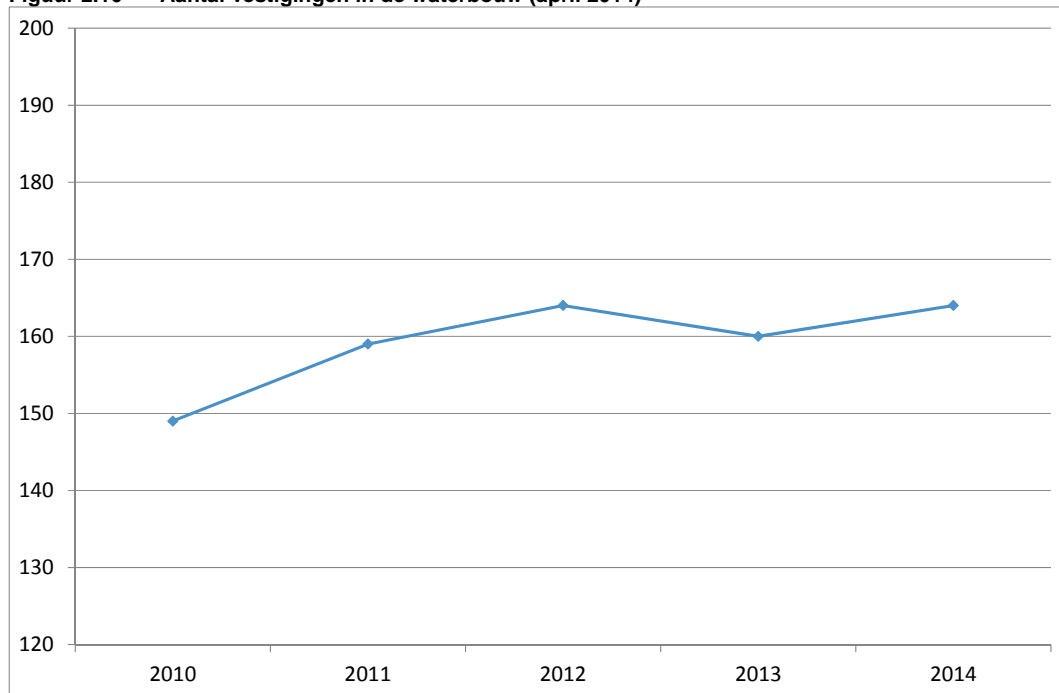
2.4 Waterbouw

2.4.1 Aantal vestigingen

Het aantal vestigingen in de natte waterbouw is tussen begin 2010 en 2014 toegenomen van 149 tot 164, met een eenmalige onderbreking in 2013 (Figuur 2.16). In vergelijking met de rest van de bouwsector heeft de natte waterbouw de crisisjaren al met al goed doorstaan.

¹³ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

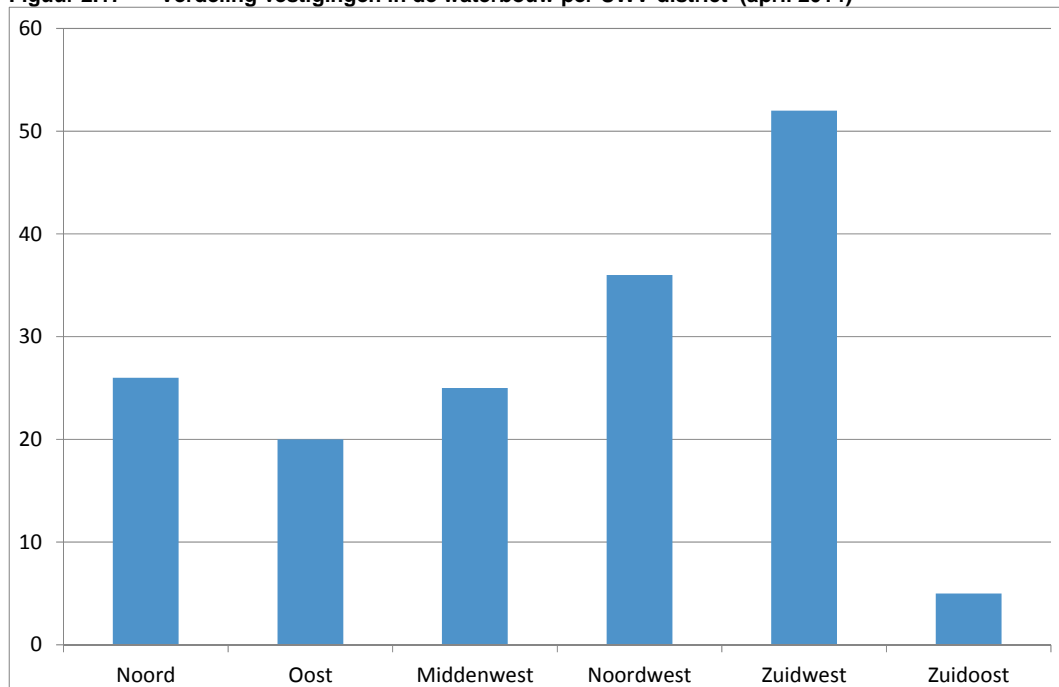
Figuur 2.16 Aantal vestigingen in de waterbouw (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

Circa een op drie vestigingen in de waterbouw is te vinden in district Zuidwest, namelijk 52 van de 164 (Figuur 2.17), waaronder de twee grootste bedrijven in deze sector (Boskalis in Papendrecht en Van Oord in Rotterdam). Waterbouwers zijn echter langs de hele kust te vinden en zelfs in district Oost, namelijk rond de monding van de IJssel in het IJsselmeer.

Figuur 2.17 Verdeling vestigingen in de waterbouw per UWV-district (april 2014)



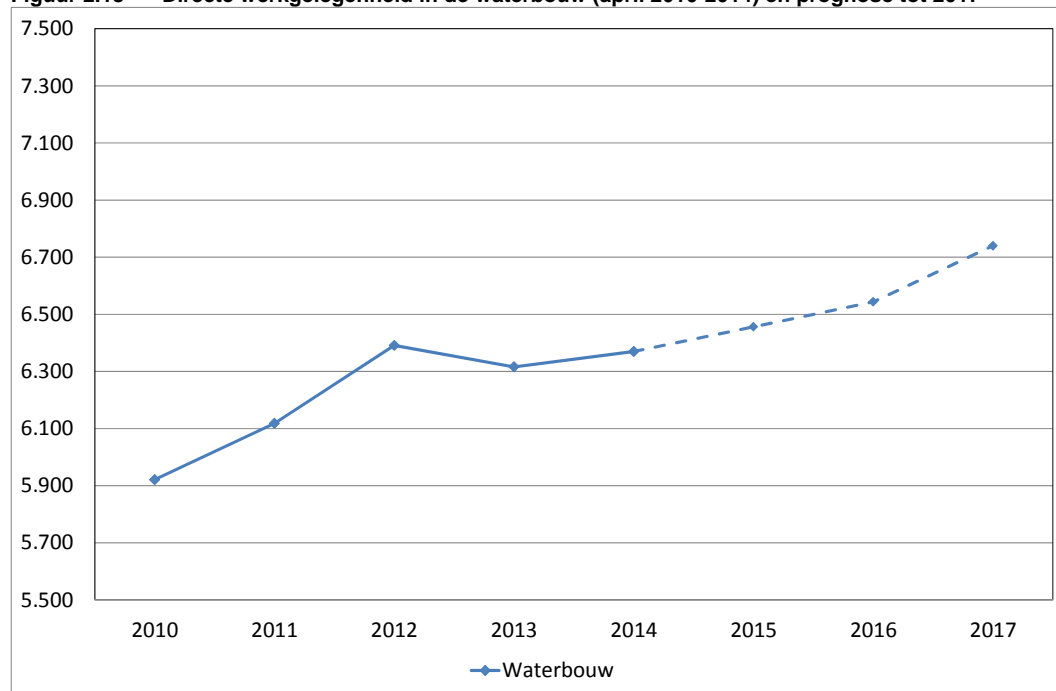
Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

2.4.2 Werkgelegenheid in de waterbouw

De periode 2010-2012 werd gekenmerkt door een vrij sterke groei van de werkgelegenheid van de waterbouw in Nederland (Figuur 2.18). De oplevering van Maasvlakte II heeft deze sector destijds veel werk opgeleverd, zowel bij de grote bedrijven als bij MKB-bedrijven die als onderaannemer hebben gewerkt. In de periode 2012-2014 was er sprake van consolidatie van de werkgelegenheid. Als gevolg van de economische crisis waren bedrijven in deze jaren terughoudend met het nemen van economische beslissingen.¹⁴

Voor de komende jaren wordt een lichte groei van de werkgelegenheid verwacht.¹⁵ Deze groei zal zich naar verwachting vooral voordoen in de aanpalende offshore sector, waarbij het accent vanwege de lage olieprijs naar verwachting verschuift van oliewinning naar windenergie. Het zijn vooral de grote bedrijven (Boskalis en Van Oord) die een rol spelen op deze deelmarkten.

Figuur 2.18 Directe werkgelegenheid in de waterbouw (april 2010-2014) en prognose tot 2017



Bron: Maritieme Monitor 2014 / LISA, bewerking Ecorys.

2.4.3 Vacatures

Het aantal vacatures in de waterbouw dat bekend is bij UWV is laag. Het aantal vacatures in het begin van het eerste kwartaal van 2015 was met 11 net wat lager dan in het eerste kwartaal van 2014. In de overige kwartalen waren er minder dan 10 vacatures binnen deze deelsector bekend bij het UWV. Door deze lage aantallen zijn vacatures bij UWV voor deze deelsector waarschijnlijk geen goede indicatie van ontwikkeling van de vraag naar arbeid.

2.4.4 Onderwijsmarkt waterbouw

Er bestaan twee kwalificaties binnen de deelsector waterbouw met in totaal drie uitstroomprofielen, te weten:

1. Maritiem waterbouwer met uitstroomprofielen: scheepswerktuigkundige waterbouw, niveau 4 en stuurman waterbouw, niveau 4;
2. Baggermeester, niveau 4.

¹⁴ Interview Vereniging van Waterbouwers.

¹⁵ Interview Vereniging van Waterbouwers.

De waterbouwopleidingen zijn alleen in de BOL-variant te volgen. De opleiding tot scheepswerktuigkundige en de opleiding tot stuurman zijn uitstroomprofielen die behoren tot het dossier maritiem waterbouwer. In het vervolg van deze paragraaf worden ze wel als afzonderlijk gepresenteerd.

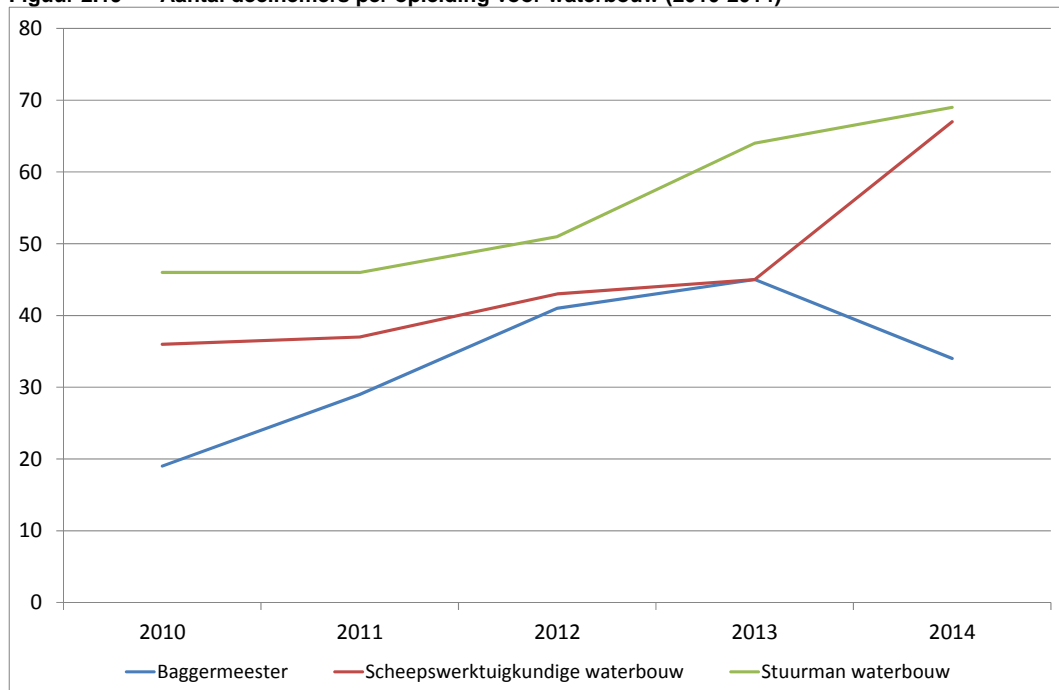
Er is één publiek bekostigde onderwijsinstelling die opleidingen voor de waterbouw aanbiedt, namelijk het Scheepvaart en Transportcollege (STC).

2.4.5 Deelnemersaantallen

Het aantal deelnemers van waterbouw-opleidingen is sinds 2010 elk jaar toegenomen. Opvallend is de sterke toename van het aantal deelnemers tussen 2013 en 2014 voor de opleiding scheepswerktuigkundige waterbouw (+49%, zie Figuur 2.19). Daarnaast valt op, dat het aantal deelnemers voor de opleiding baggermeester gedaald is (-24%), na continue te zijn toegenomen vanaf 2010.

De groei in het aantal deelnemers wordt door de Vereniging van Waterbouwers gezien als een gevolg van de gunstige werkgelegenheidsontwikkeling in de sector in de afgelopen jaren en de gunstige vooruitzichten. Het toegenomen aantal deelnemers aan de waterbouwopleidingen in de afgelopen jaren heeft geleid tot een zekere onevenwichtigheid in de vraag naar en het aanbod van BPV-plaatsen. Er is op dit moment meer vraag dan aanbod van stageplaatsen. Dit betekent dat de deelnemers aan de opleidingen er rekening mee moeten houden dat zij een deel van hun stageplaats niet in de traditionele waterbouw kunnen vervullen, maar in de offshore.

Figuur 2.19 Aantal deelnemers per opleiding voor waterbouw (2010-2014)

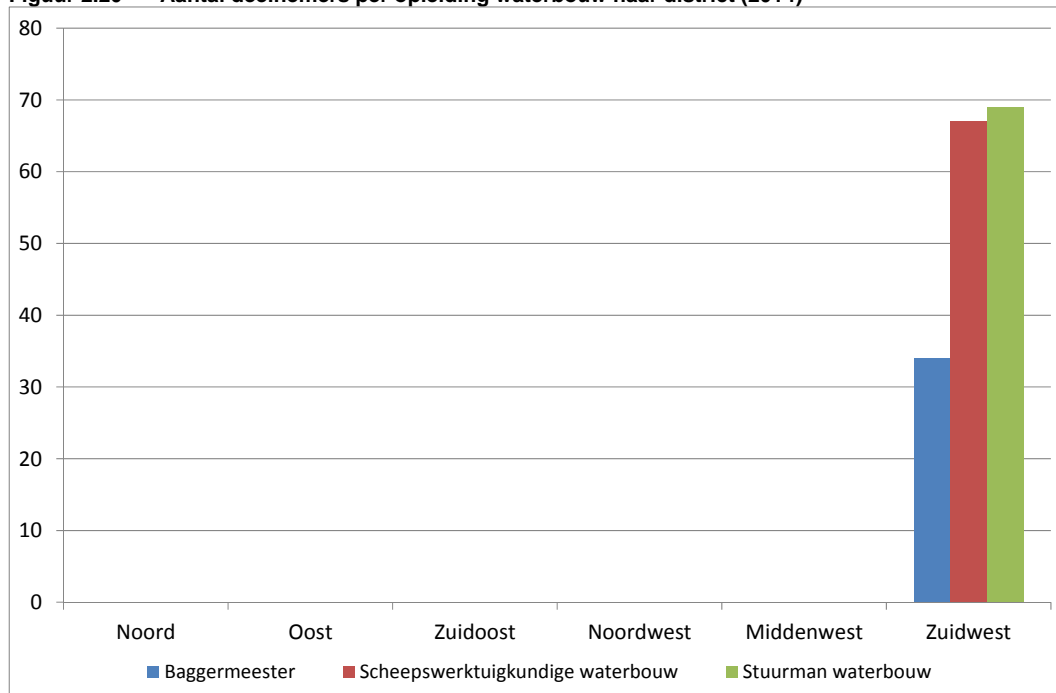


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.4.6 Deelnemers naar district

Het STC is de enige bekostigde instelling die opleidingen biedt voor de deelsector waterbouw. Om deze reden zijn alle deelnemers geconcentreerd in district Zuidwest, waar het STC gevestigd is (zie Figuur 2.20).

Figuur 2.20 Aantal deelnemers per opleiding waterbouw naar district (2014)

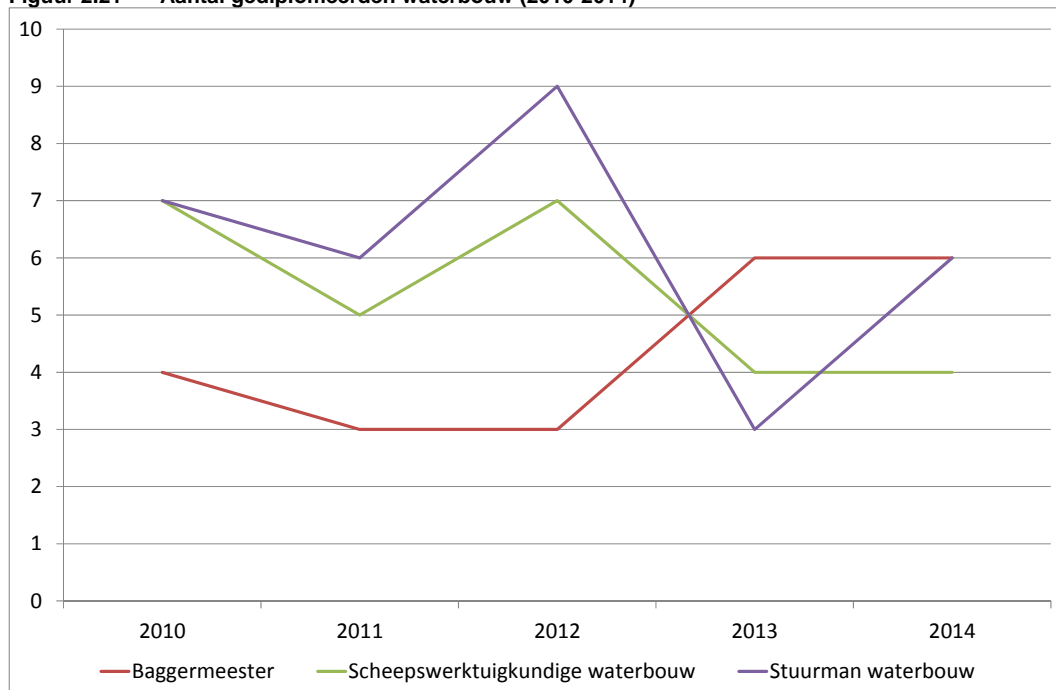


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.4.7 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden van de opleiding stuurman waterbouw is gegroeid van 3 naar 6 tussen 2013 en 2014 (zie Figuur 2.21). Het aantal gediplomeerden voor de opleidingen baggermeester en scheepswerktuigkundige waterbouw is vergeleken met 2013 gelijk gebleven. Hiermee is het aantal gediplomeerden voor opleidingen binnen de waterbouw per saldo toegenomen.

Figuur 2.21 Aantal gediplomeerden waterbouw (2010-2014)



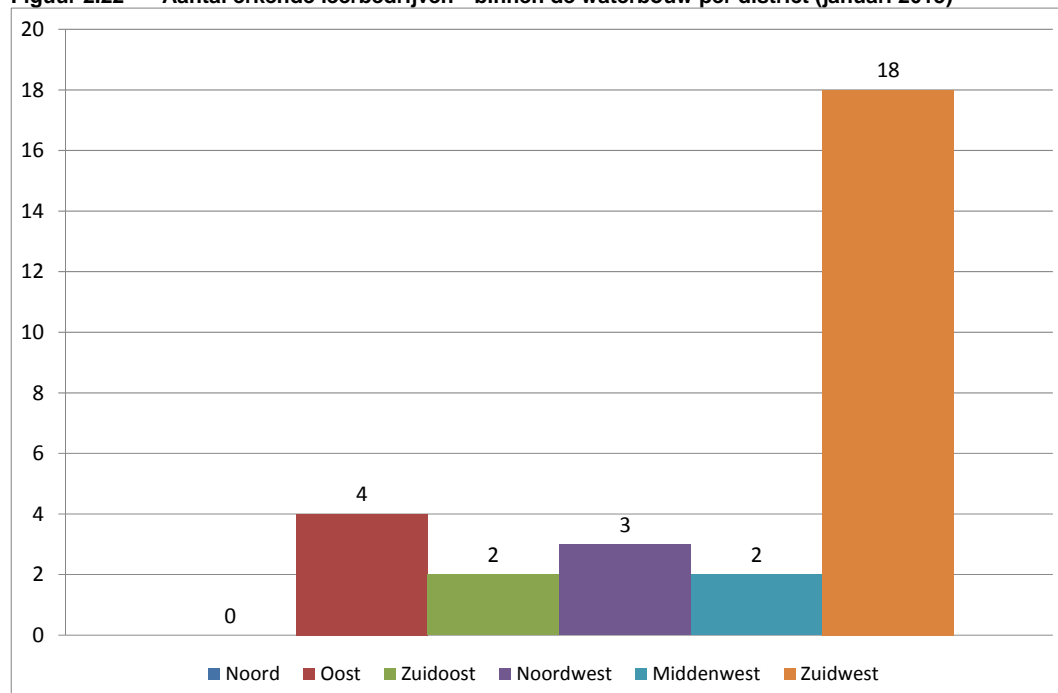
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.4.8 BPV-markt waterbouw

In 2015 bieden 29 bedrijven erkende BPV-plaatsen voor leerlingen die een opleiding in de waterbouw volgen. De meerderheid van deze bedrijven, is gevestigd in district Zuidwest (zie Figuur 2.22). In district Noord zijn geen bedrijven gevestigd die erkende BPV-plaatsen voor opleidingen binnen de waterbouw.

Door de groei van het aantal deelnemers in de afgelopen jaren bestaat er op dit moment een onevenwichtigheid op de bpv-markt; er is meer vraag dan aanbod van bpv/stage-plaatsen. Studenten moeten er hierdoor rekening mee houden dat een deel van hun stage niet in de traditionele waterbouw plaatsvindt, maar in een aanpalende sector als de offshore, waar waterbouwbedrijven ook steeds vaker actief zijn

Figuur 2.22 Aantal erkende leerbedrijven¹⁶ binnen de waterbouw per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

2.4.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

De deelsector zelf geeft aan dat de vooruitzichten op de arbeidsmarkt in het algemeen prima zijn. Wel moet het personeel bereid zijn (ook) op andere vaartuigen of projecten te werken dan de traditionele waterbouw, zoals bijvoorbeeld in de offshore.¹⁷

De arbeidsmarktperspectieven voor scheepswerktuigkundigen zijn goed, die voor stuurlieden redelijk stabiel. Voor gediplomeerden van de opleiding tot baggermeester is het perspectief op de arbeidsmarkt zeer beperkt; zij kunnen hun perspectieven alleen substantieel verbeteren indien zij een vaarbevoegdheidsbewijs voor de zeevaart behalen. Multi-inzetbaarheid van personeel geldt in het algemeen als een belangrijk leidraad in het HR-beleid van de meeste waterbouwbedrijven.

¹⁶ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

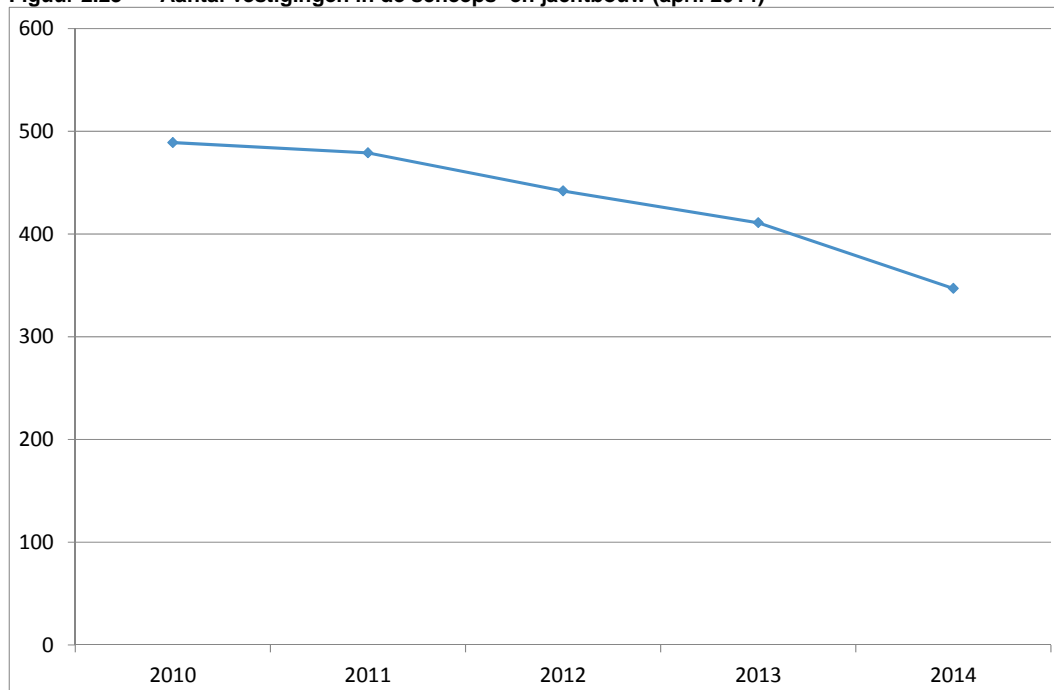
¹⁷ Interview Vereniging van Waterbouwers.

2.5 Scheeps- en jachtbouw

2.5.1 Aantal vestigingen

Het aantal vestigingen in de scheeps- en jachtbouw is tussen 2010 en 2014 fors afgenomen, van bijna 500 naar circa 350. Deze daling heeft zich in vrijwel alle regio's in Nederland voltrokken, maar het sterkst bij de relatief kleine scheepsbouwers in en rond Amsterdam.

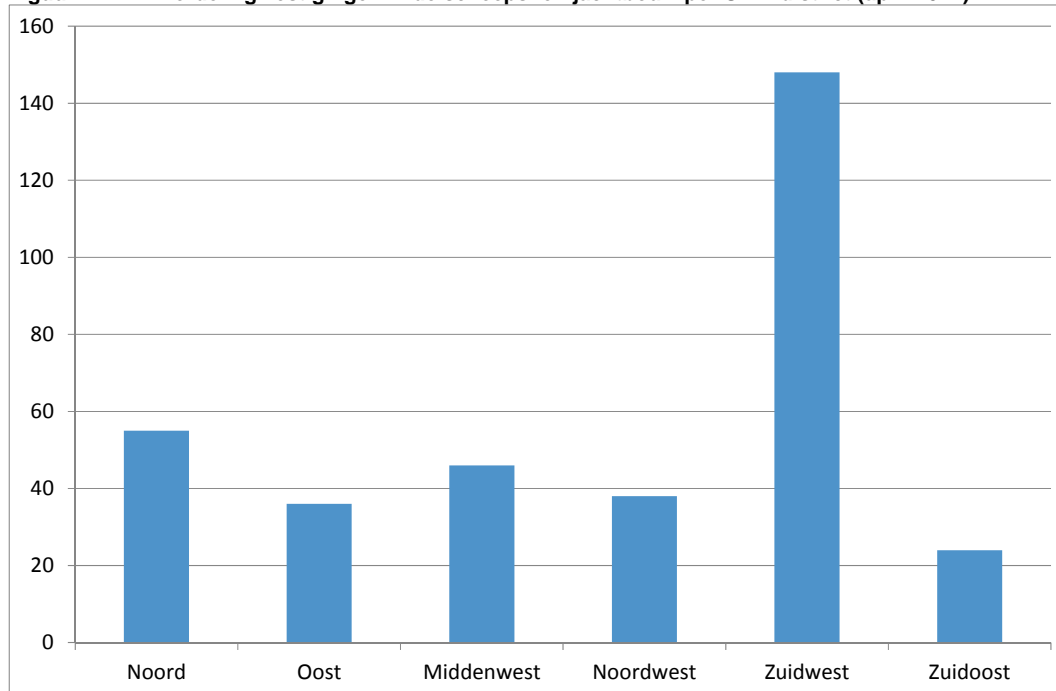
Figuur 2.23 Aantal vestigingen in de scheeps- en jachtbouw (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys

Ruim twee op de vijf scheeps- en jachtbouwers zijn gevestigd in district Zuidwest, namelijk 148 van de 347 (zie Figuur 2.24). In dit district zijn ook de hoofdkantoren van enkele van de grootste scheepsbouwers in Nederland gevestigd, zoals Damen, IHC Merwede en Keppel Verolme.

Figuur 2.24 Verdeling vestigingen in de scheeps- en jachtbouw per UWV-district (april 2014)

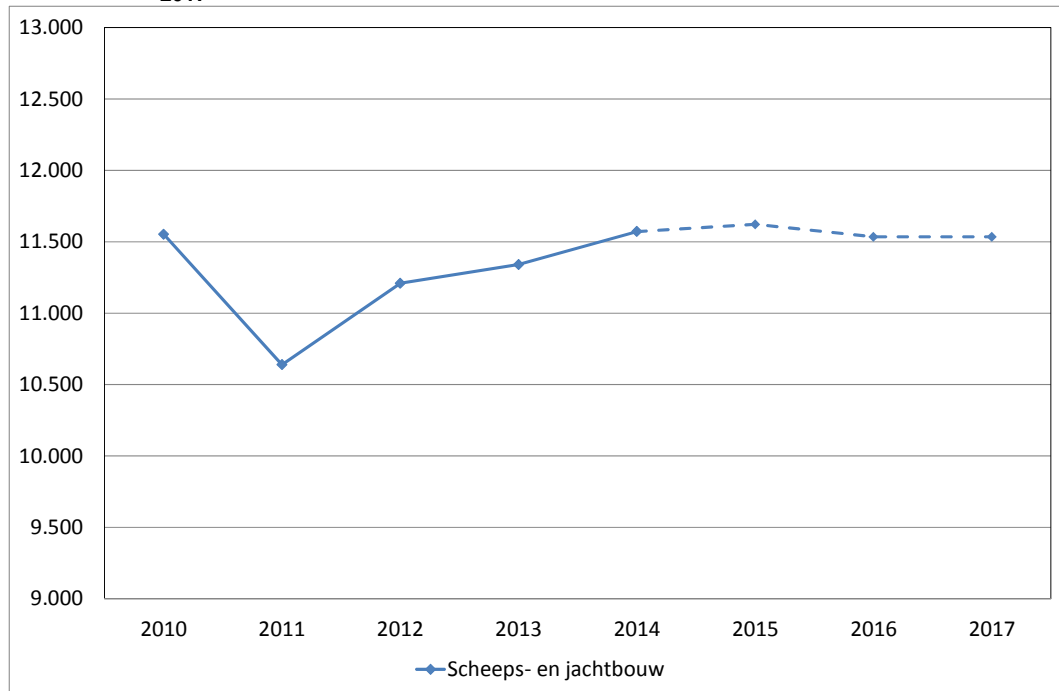


Bron: LISA, bewerking door Ecorys

2.5.2 Werkgelegenheid in de scheeps- en jachtbouw

Na een sterke daling gedurende 2010 is de werkgelegenheid in de scheeps- en jachtbouw de afgelopen jaren gegroeid tot het niveau van begin 2010, toen net iets meer dan 11.500 mensen in deze sector werkzaam waren (Figuur 2.25). Deze ontwikkeling is tegengesteld aan de ontwikkeling van het aantal vestigingen, echter het zijn vooral kleinere werven die sinds 2011 de poorten hebben gesloten. Voor de nabije toekomst wordt een stabilisatie van de werkgelegenheid verwacht omdat enkele grote orders aflopen en door de lage olieprijs staan orders voor de offshore onder druk, een belangrijk segment voor de branche. Deze verwachting wordt bevestigd in een interview met de branchevereniging Netherlands Maritieme Technology. Daarentegen leveren de toenemende eisen voor schepen, onder andere op het gebied van duurzaamheid, en technologische innovaties, de sector wellicht ook meer werk op. Daarnaast valt met de opleving van de economie mogelijk een toename van de werkgelegenheid in de jachtbouw te verwachten. Uit het interview met het STC komt naar voren dat de werkgelegenheid in de kleinere scheepsbouw dalende is. In de grote scheeps- en jachtbouw zou juist sprake zijn van een toename van de werkgelegenheid in de afgelopen jaren.

Figuur 2.25 Directe werkgelegenheid in de scheeps- en jachtbouw (april 2010-2014), prognose tot 2017



Bron: Maritieme Monitor 2014 / LISA, bewerking Ecorys.

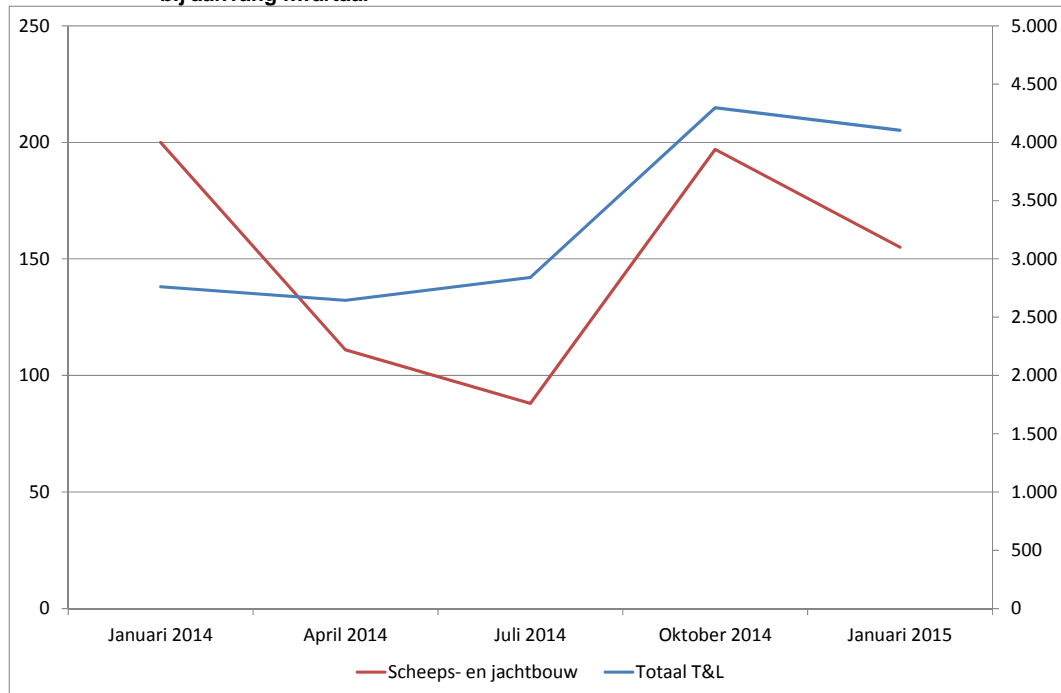
2.5.3 Vacatures

Het aantal geregistreerde vacatures in de scheeps- en jachtbouw bij UWV fluctueert sterk per kwartaal. Zo is er in januari 2014 sprake van een piek van 200 vacatures en vindt er een dip plaats in het aantal vacatures in april en juli 2014 (zie Figuur 2.26). In de monitor *De Nederlandse maritieme arbeidsmarkt 2014* wordt op basis van een bedrijvenenquête in het najaar van 2014 geconstateerd dat het aantal vacatures in de watersportindustrie en jachtbouw nihil is,¹⁸ terwijl in de scheepsbouw het aantal openstaande vacatures voor technische functies juist aanzienlijk is.¹⁹ De vacatures in de scheepsbouw liggen op het terrein van productie, ontwerp en engineering. Bij ontwerp en engineering gaat het relatief vaak om moeilijk vervulbare vacatures.

¹⁸ *De Nederlandse maritieme arbeidsmarkt 2014. Sectorrapportage watersportindustrie*, Ecorys i.s.m Hiswa Vereniging, 2015.

¹⁹ *De Nederlandse maritieme arbeidsmarkt 2014. Sectorrapportage scheepsbouw*, Ecorys i.s.m Netherlands Maritime technology, 2015.

Figuur 2.26 Openstaande vacatures in de scheeps- en jachtbouw en totaal T&L NL 2014, standcijfer bij aanvang kwartaal



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

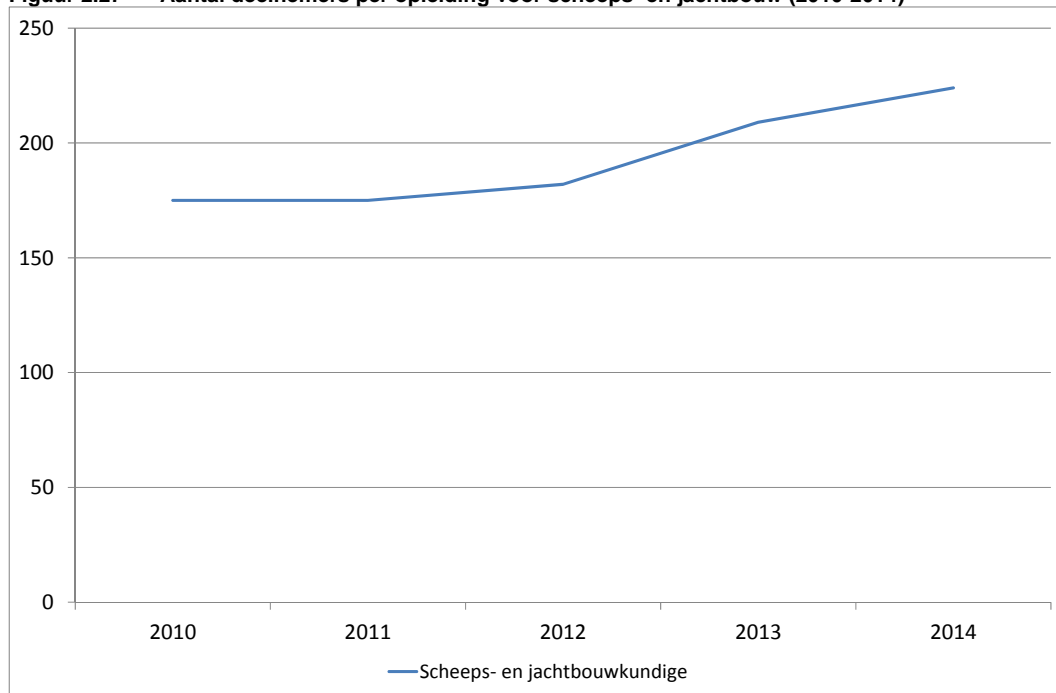
2.5.4 *Onderwijsmarkt scheeps- en jachtbouw*

Voor de deelsector scheeps- en jachtbouw bestaat er één kwalificatie binnen het publiek bekostigd onderwijs, te weten scheeps- en jachtbouwkundige, niveau 4. Deze kwalificatie wordt alleen in de BOL-variant aangeboden. ROC Friese Poort en het STC zijn de twee instellingen die deze opleiding aanbieden.

2.5.5 *Deelnemersaantallen*

Het aantal deelnemers van de opleiding scheeps- en jachtbouwkundige neemt sinds 2010 toe (zie Figuur 2.27). In 2014 telt de opleiding 224 deelnemers, tegenover 175 deelnemers in 2010 (+28 procent).

Figuur 2.27 Aantal deelnemers per opleiding voor scheeps- en jachtbouw (2010-2014)

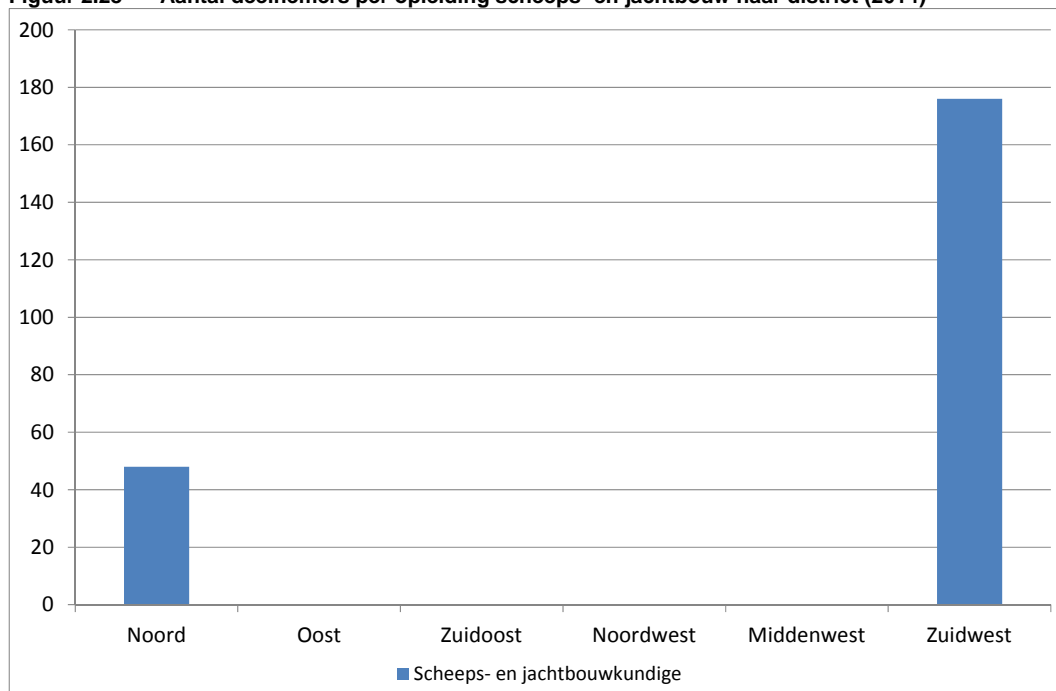


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.5.6 Deelnemers naar district

In 2014 staan er 48 deelnemers geregistreerd bij ROC Friese Poort, welke gevestigd is in district Noord (zie Figuur 2.28). Bij het STC, gevestigd in district Zuidwest, staan er in 2014 176 deelnemers geregistreerd.

Figuur 2.28 Aantal deelnemers per opleiding scheeps- en jachtbouw naar district (2014)

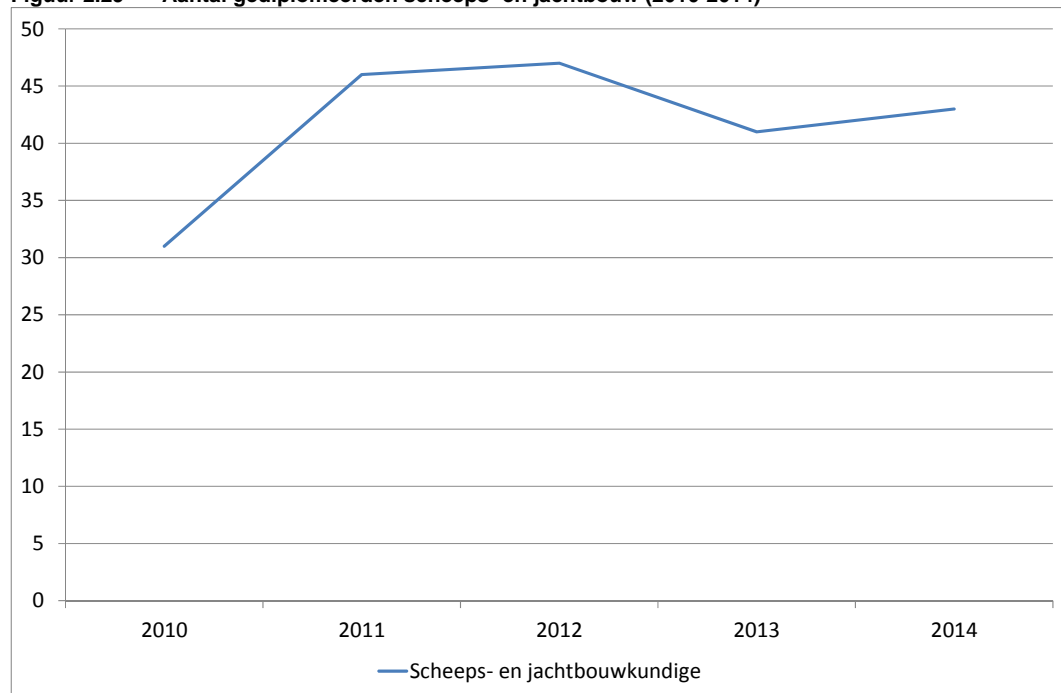


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.5.7 Gediplomeerden

Na een daling van het aantal gediplomeerden in 2013, is het aantal gediplomeerden in 2014 weer toegenomen (+5%, zie Figuur 2.29). Aangezien het aantal deelnemers is toegenomen in de periode 2010-2014 is de verwachting dat het aantal gediplomeerden tevens toe zal nemen.

Figuur 2.29 Aantal gediplomeerden scheeps- en jachtbouw (2010-2014)



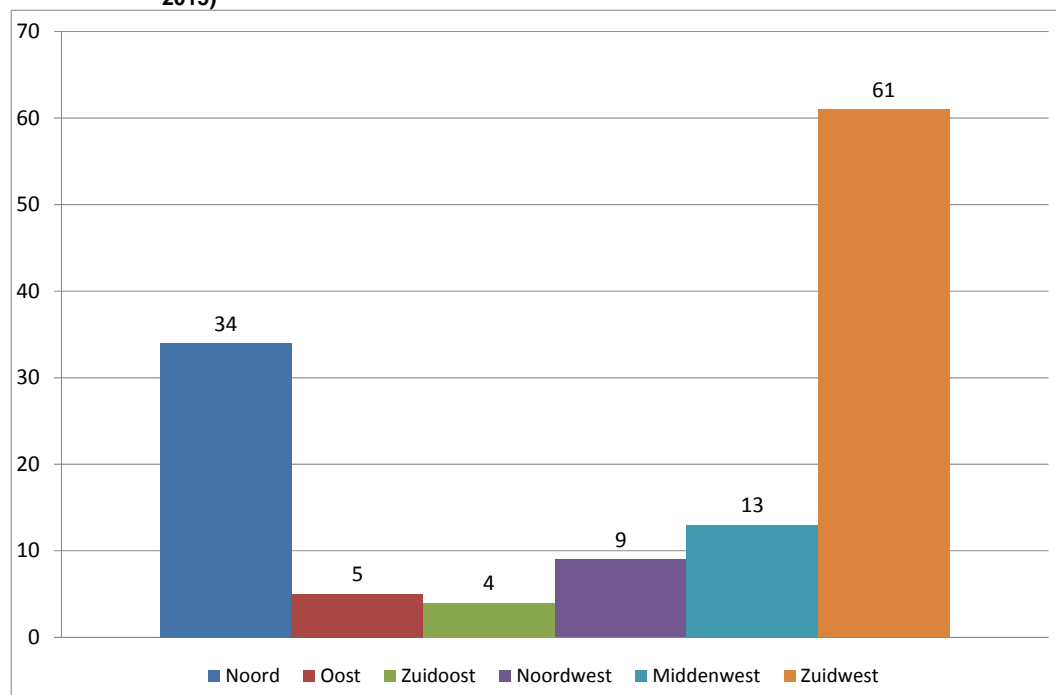
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

2.5.8 BPV-markt scheeps- en jachtbouw

Er zijn 128 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor leerlingen die deze opleiding binnen de scheeps- en jachtbouw volgen. Twee van deze bedrijven zijn gevestigd in het buitenland. De meerderheid van de Nederlandse bedrijven is gevestigd in district Zuidwest (zie Figuur 2.30). Er worden geen problemen voor leerlingen ervaren in het vinden van BPV-plaatsen.²⁰

²⁰ Interviews STC en Maritime Technology

Figuur 2.30 Aantal erkende leerbedrijven²¹ binnen de scheeps- en jachtbouw per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

2.5.9 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

Uit de interviews blijkt dat de perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters in de sector goed zijn. Gediplomeerden hebben bij het verlaten van een studie in 2015 een arbeidscontract, dan wel studeren verder; ongeveer de helft stroomt door naar de opleiding scheepsbouw op hbo-niveau.²²

²¹ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

²² Interview STC en Netherlands Maritime Technology

3 Beroepsgoederenvervoer

3.1 Inleiding

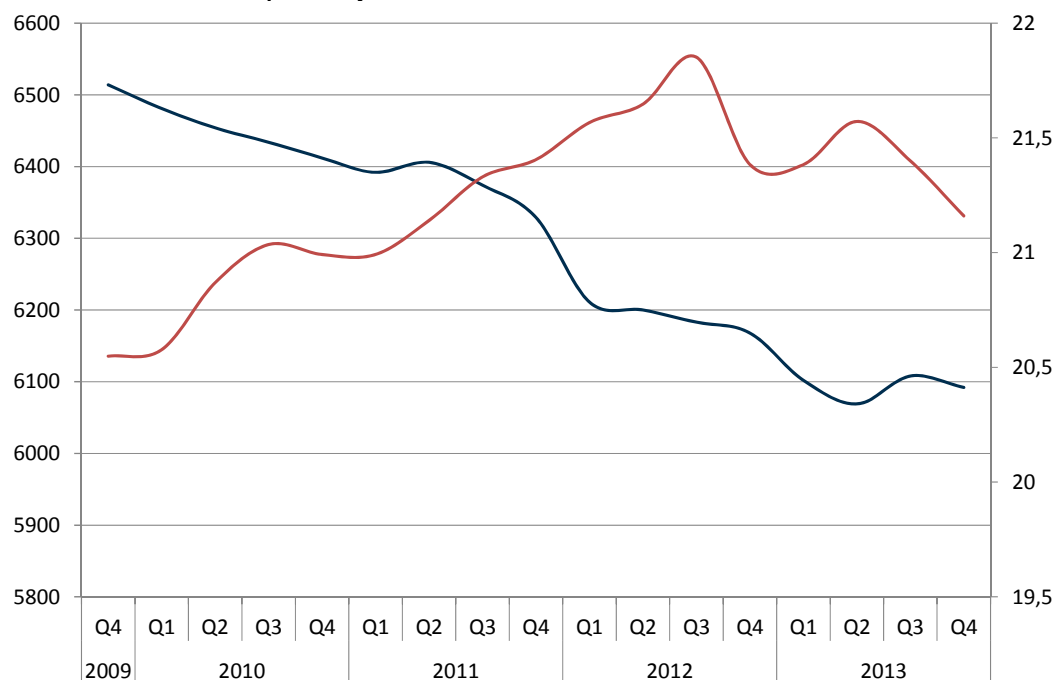
In dit hoofdstuk staan de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt en in de mbo-opleidingen voor de deelsector beroepsgoederenvervoer centraal. Bedrijven in het beroepsgoederenvervoer voeren transport over de weg uit voor derden. Deze bedrijven waar dit hoofdstuk betrekking op heeft, zijn aangesloten bij de cao Beroepsgoederenvervoer. Cijfers zijn onder meer afkomstig van het Sectorinstituut Transport en Logistiek, op basis van analyses van het Pensioenfonds Vervoer.

3.2 Arbeidsmarkt beroepsgoederenvervoer

3.2.1 Aantal vestigingen

Het beroepsgoederenvervoer kent de laatste jaren een gestage afname van het aantal bedrijven (Figuur 3.1). Tussen eind 2009 en 2013 is het aantal bedrijven per saldo afgenomen met ruim 6 procent. Deze daling in aantal bedrijven werd tot de tweede helft van 2012 gecompenseerd door een toenemend aantal werknemers per bedrijf. Dit is een indicatie dat vooral de kleinere bedrijven in het beroepsgoederenvervoer de gevolgen van de crisis ondervonden. Sinds het vierde kwartaal van 2012 nam echter ook het aantal werknemers per bedrijf af. Pas vanaf dat moment is de werkgelegenheid in deze sector gedaald (zie verder paragraaf 3.2.2).

Figuur 3.1 Aantal bedrijven in het beroepsgoederenvervoer (excl. zzp'ers) en het gemiddeld aantal werknemers per bedrijf



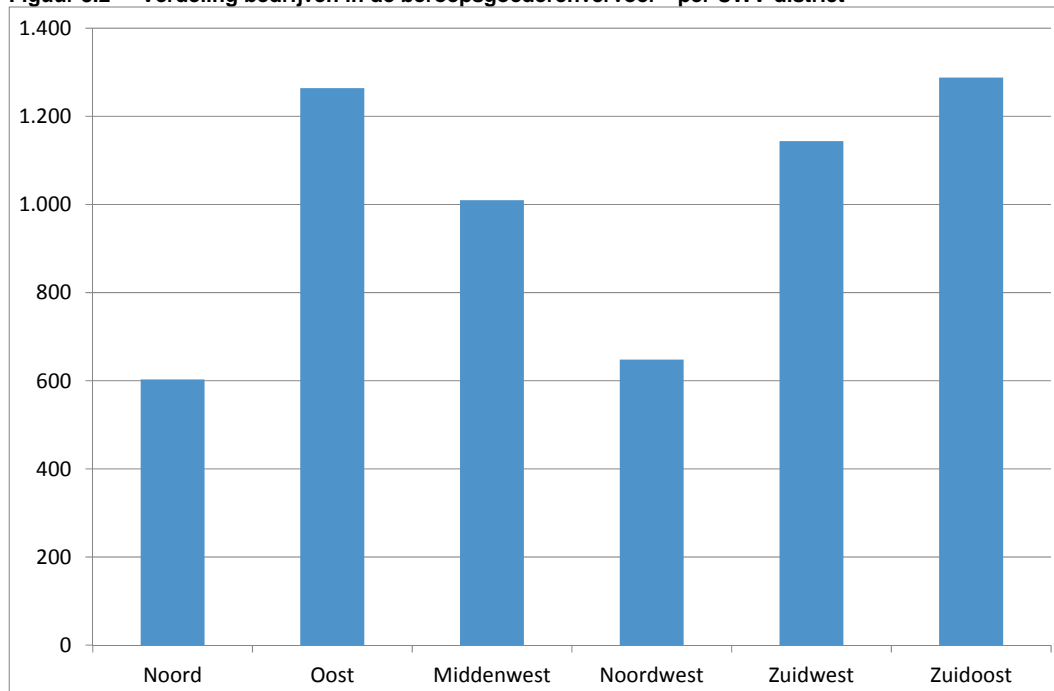
Aantal bedrijven (linkeras), gemiddeld aantal werknemers (rechteras).

Bron: Pensioenfonds vervoer, bewerking door Sectorinstituut T&L.

Het aantal bedrijven in het beroepsgoederenvervoer is het grootst in districten Zuidoost en Oost (Figuur 3.2). Deze districten liggen iets gunstiger ten opzichte van Duitsland, hebben iets meer eendaags internationaal vervoer (VTL arbeidsmarktrapport van 2009) en tellen samen ruim 2.500 bedrijven in het beroepsgoederenvervoer. Maar ook andere districten kennen een sterke

vertegenwoordiging van de deelsector. Alleen districten Noord en Noordwest blijft verhoudingsgewijs iets achter in het aantal bedrijven.

Figuur 3.2 Verdeling bedrijven in de beroepsgoederenvervoer²³ per UWV-district



Bron: Sectorinstituut T&L, bewerking door Ecorys.

3.2.2 Werkgelegenheid

Hoewel de crisis aanvankelijk niet aan de werkgelegenheid in het beroepsgoederenvervoer was af te lezen, is de werkgelegenheid tussen begin 2012 en begin 2014 gedaald van 135.500 naar 128.900 personen, een daling van vijf procent in twee jaar tijd. In beide jaren verwachtten meer transportbedrijven hun personeel in te krimpen dan uit te breiden.²⁴ Daarnaast nam ook het aantal faillissementen toe van 168 in 2011 naar ruim 200 in zowel 2012 als 2013.²⁵

Aan het begin van 2014 verwachtte 18 procent van de transportbedrijven het personeelsbestand uit te breiden en 10 procent het in te krimpen. Voor 2015 is deze verhouding 20 tot 8 procent²⁶ en daarmee op het niveau van 2011 toen de werkgelegenheid nog met 0,8 procent toenam. In 2014 was het aantal van 176 faillissementen slechts licht hoger dan de 168 van 2011. Daarnaast waren het in 2014 vooral kleinere tot middelgrote bedrijven die failliet gingen, met Goes Transport als een van de grootste met 200 medewerkers. Ook de economische groei en de lagere olieprijs waren gunstige ontwikkelingen in 2014, maar dat vertaalt zich eerst in een hogere bezettingsgraad en een hogere marge bij gelijke (lage) prijzen. Vooral internationale distributeurs verwachtten hun personeel uit te breiden, echter in het containervervoer verwachtten iets meer bedrijven hun personeelsbestand in te krimpen dan uit te breiden.²⁷

Per saldo wordt voor 2014 een lichte groei van 0,4 procent verwacht voor de werkgelegenheid, om in 2015 aan te trekken tot 0,8 procent en in 2016 tot 1,0 procent. Begin 2017 werken naar verwachting echter nog altijd 2.000 personen minder in het beroepsgoederenvervoer.

²³ Het gaat hier om bedrijven die zijn aangesloten bij SOOB.

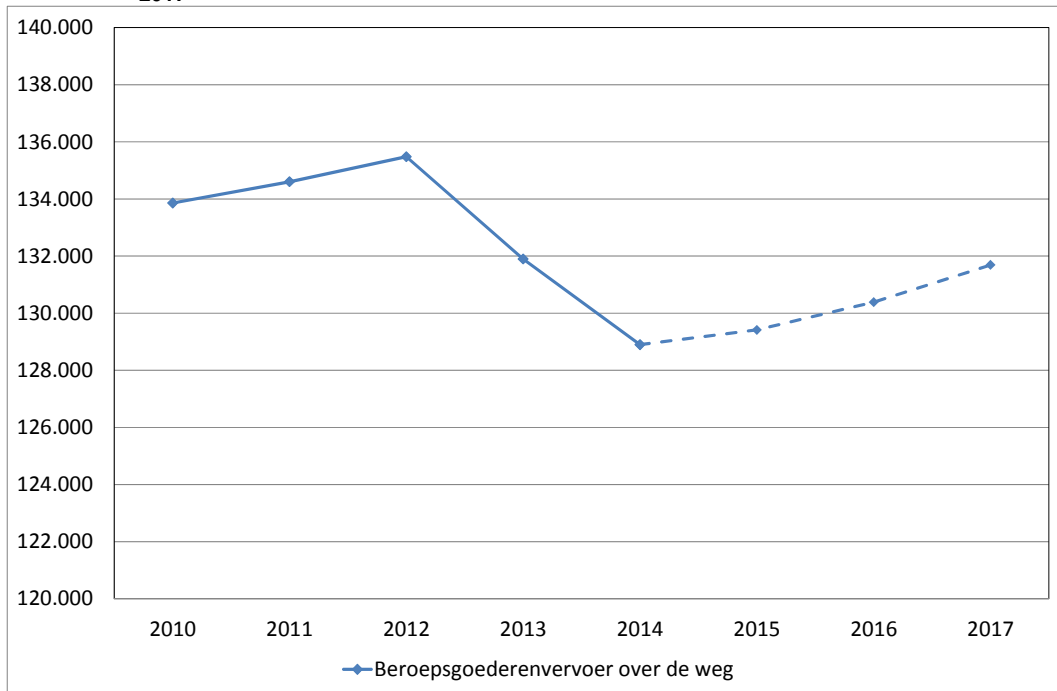
²⁴ TLN Conjunctuurbericht 2014Q4, blz. 12.

²⁵ TLN Conjunctuurbericht 2014Q4, blz. 13.

²⁶ TLN Conjunctuurbericht 2014Q4, blz. 12.

²⁷ TLN Conjunctuurbericht 2014Q4, blz. 17.

Figuur 3.3 Directe werkgelegenheid in het beroepsgoederenvervoer (april 2010-2014), prognose tot 2017



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

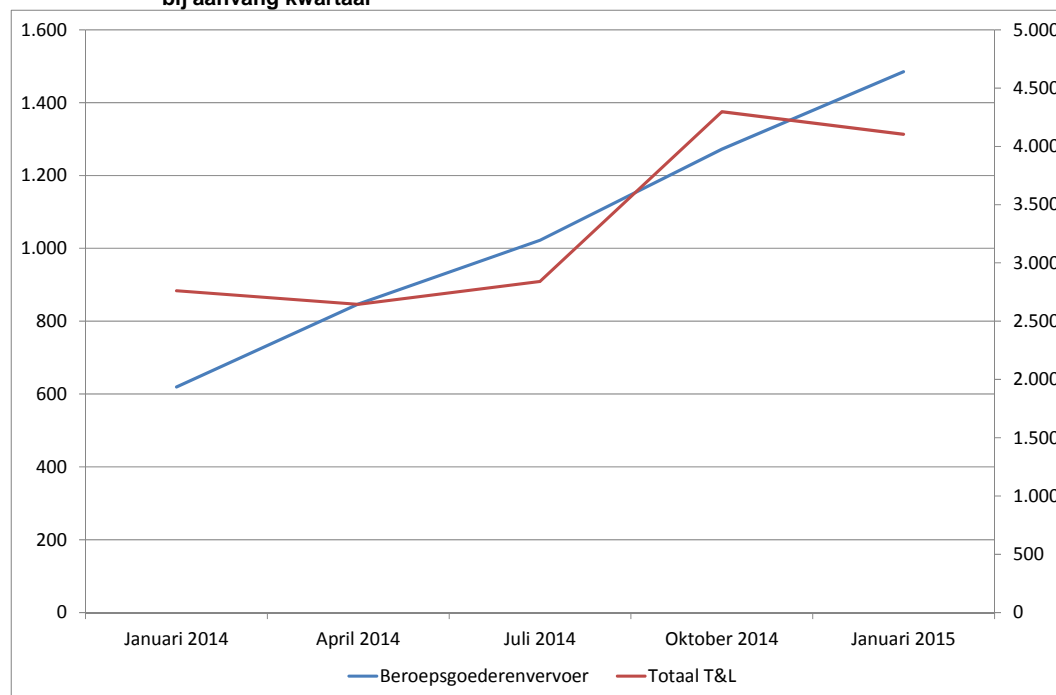
3.2.3 Vacatures

Het aantal vacatures in de beroepsgoederenvervoer dat bekend is bij UWV, is vanaf januari 2014 tot aan januari 2015 continue gestegen (zie Figuur 3.4)

Het aantal vacatures nam in deze periode toe van 619 naar 1.485 (+140%).

Uit interview met TLN komt tevens naar voren dat er in het beroepsgoederenvervoer vraag is naar nieuw personeel, gezien de vergrijzing in de sector. Verwachting is dat binnen nu en 5 jaar een grote vraag naar personeel zal zijn, waarbij ook naar zij-instroom gekeken zal worden. Op termijn zal er namelijk door de vergrijzing een tekort ontstaan.

Figuur 3.4 Openstaande vacatures in beroepsgoederenvervoer en totaal T&L NL 2014, standcijfer bij aanvang kwartaal



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

3.3 Onderwijsmarkt beroepsgoederenvervoer

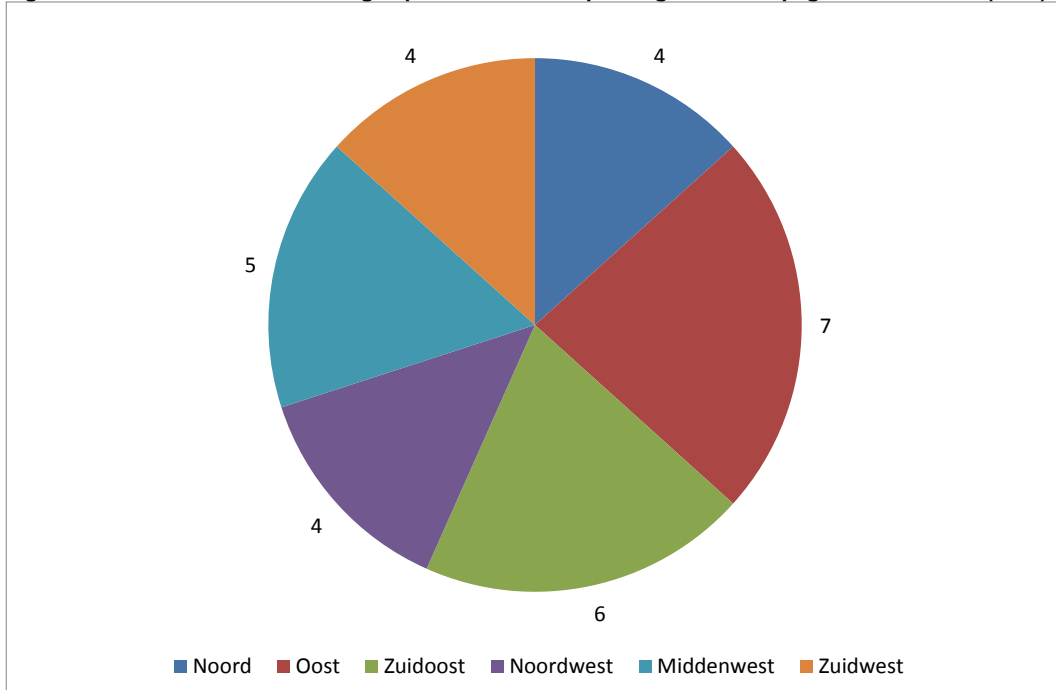
Het beroepsgoederenvervoer kent drie kwalificaties binnen het publiek bekostigd onderwijs, te weten:

1. Chauffeur goederenvervoer, niveau 2;
2. Planner wegtransport, niveau 3;
3. Manager transport en logistiek, niveau 4.

De kwalificaties worden in zowel de BOL- als BBL-variant aangeboden.

Er zijn 30 publiek bekostigde onderwijsinstellingen die opleidingen voor beroepsgoederenvervoer bieden. Het grootst aantal instellingen bevindt zich in de districten Oost (7) en Zuidoost (6).

Figuur 3.5 Aantal mbo-instellingen per district voor opleidingen in beroepsgoederenvervoer (2014)



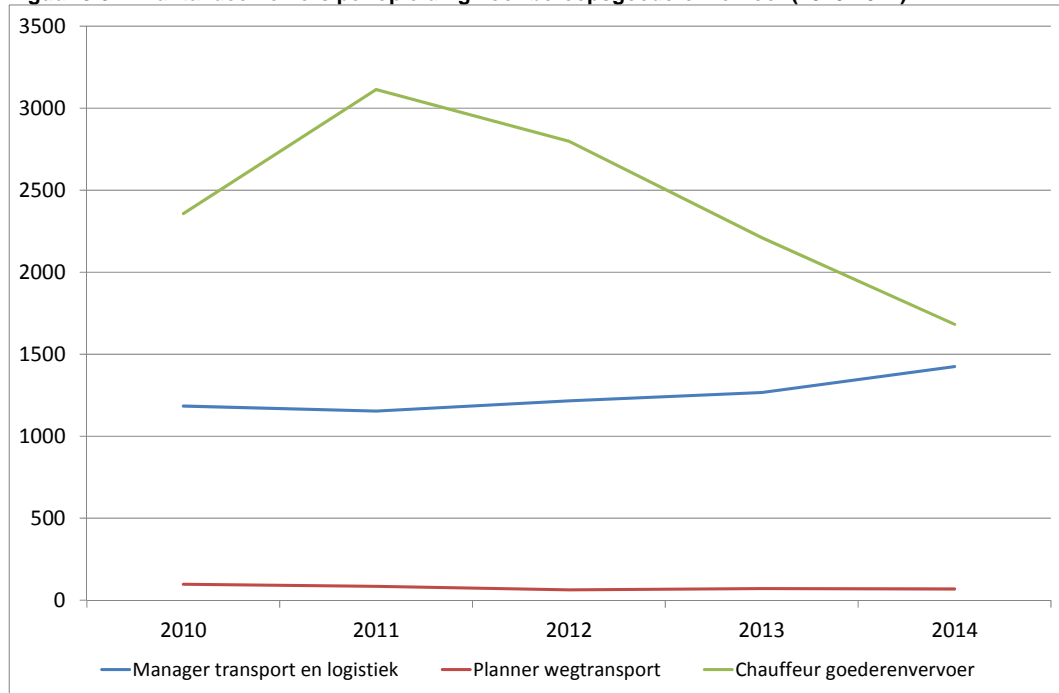
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

3.3.1 Deelnemersaantallen

Na een piek in het aantal deelnemers van opleidingen in het beroepsgoederenvervoer in 2011, is het aantal deelnemers tussen 2011 en 2014 afgenomen (zie Figuur 3.6). De oorzaak van deze daling is de daling in het aantal deelnemers voor de opleiding chauffeur goederenvervoer. Het aantal deelnemers van deze opleiding nam tussen 2011 en 2014 af met 46 procent.

Het aantal deelnemers van de opleiding manager transport en logistiek nam daarentegen wel toe tussen 2011 en 2014 van 1.153 naar 1.425 (+24%). Binnen de opleiding planner wegtransport is het aantal deelnemers tussen 2011 en 2014 afgenomen van 85 naar 69 deelnemers.

Figuur 3.6 Aantal deelnemers per opleiding voor beroepsgoederenvervoer (2010-2014)²⁸



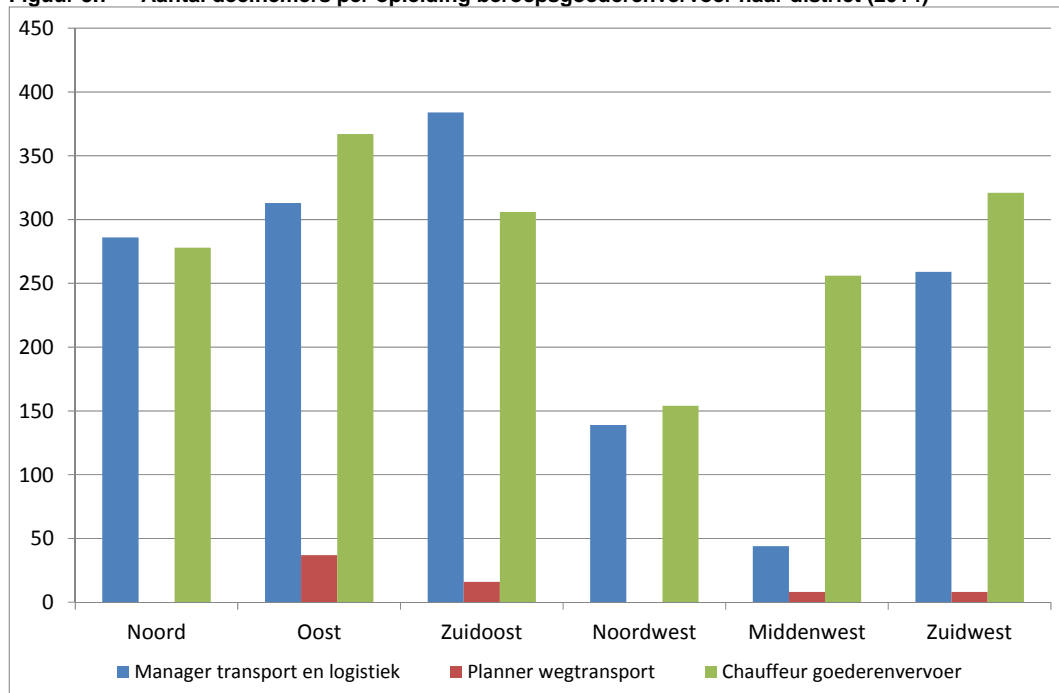
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

3.3.2 Deelnemers naar district

Districten Oost (717) en Zuidoost (706) tellen in 2014 de meeste deelnemers voor opleiding binnen het beroepsgoederenvervoer (zie Figuur 3.7). In districten Noordwest (293) en Middenwest (308) zijn naar verhouding het minst aantal deelnemers te vinden. De opleidingen manager transport en logistiek en chauffeur goederenvervoer worden in alle districten aangeboden. De opleiding tot planner wegtransport wordt in districten Noord en Noordwest niet aangeboden.

²⁸ In 2011 was er een sterke stijging te zien ten opzichte van 2010 bij de opleiding chauffeur goederenvervoer. Een verklaring hiervoor is dat een deel van de deelnemers in de opleiding zittende werknemers zijn. Deze werknemers worden nageschoold in het kader van code 95. Zonder nascholing zouden er ongeveer 2.000 deelnemers zijn in 2011, vergelijkbaar met het niveau van 2009.

Figuur 3.7 Aantal deelnemers per opleiding beroepsgoederenvervoer naar district (2014)

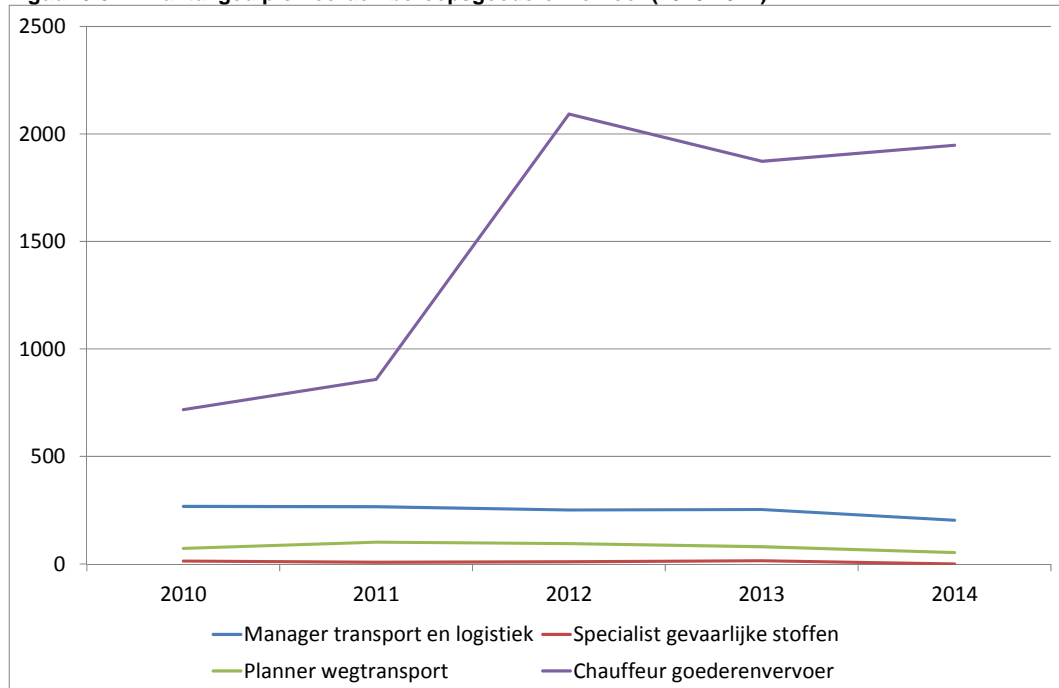


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

3.3.3 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden binnen het beroepsgoederenvervoer is tussen 2014 en 2013 afgenomen van 2.221 naar 2.204 gediplomeerden (zie Figuur 3.8). De daling van het aantal gediplomeerden vond plaats binnen de opleidingen manager transport en logistiek (-20%), planner wegtransport (-34%) en specialist gevaarlijke stoffen (daling van 15 gediplomeerden in 2013 naar 0 in 2014).

Figuur 3.8 Aantal gediplomeerden beroepsgoederenvervoer (2010-2014)



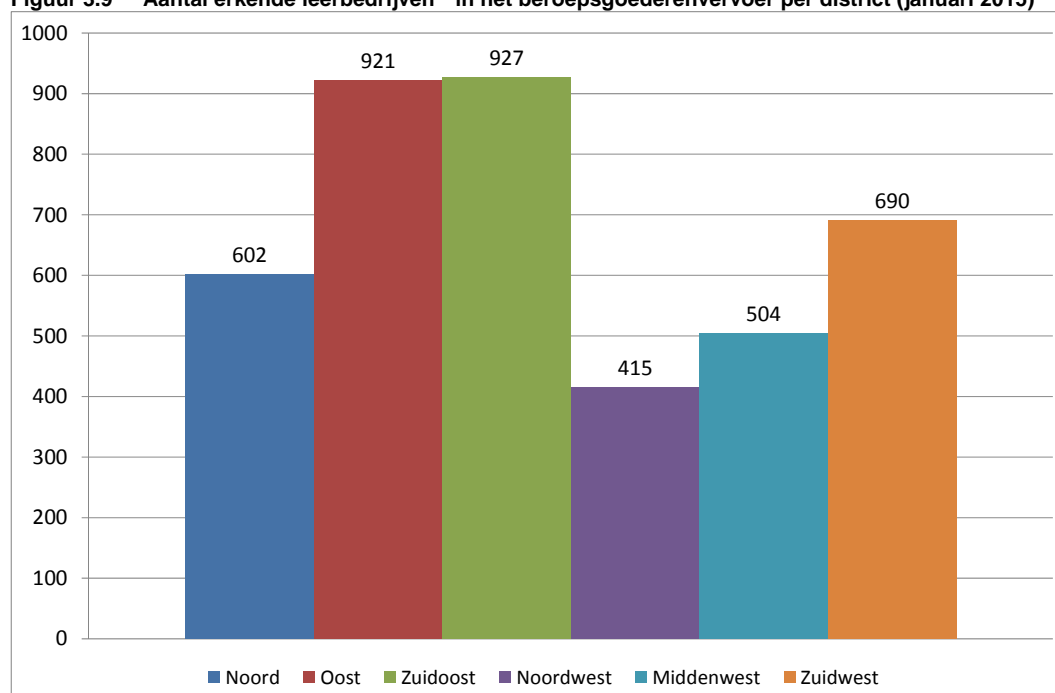
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

3.4 BPV-markt beroepsgoederenvervoer

Er zijn 4.073 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor leerlingen die opleidingen volgen binnen het beroepsgoederenvervoer. 14 van deze bedrijven zijn gevestigd in het buitenland. Bijna de helft van de leerbedrijven is gevestigd in districten Oost (921) en Zuidoost (927) (zie Figuur 3.9). In districten Noordwest (415) en Middenwest (504) zijn naar verhouding het minst aantal leerbedrijven. Het aantal deelnemers van opleidingen binnen het beroepsgoederenvervoer is in deze districten tevens lager dan in de andere districten.

Uit interview met TLN blijkt dat het voor leerlingen relatief makkelijk is om een stageplaats te vinden. De kans op stage volgt tevens nauw de kans op werk, aangezien het in de sector gebruikelijk is om bbl-ers aan te nemen en deze na hun bbl-contract een arbeidscontract te bieden na de afronding van hun opleiding.

Figuur 3.9 Aantal erkende leerbedrijven²⁹ in het beroepsgoederenvervoer per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

3.5 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

Het is voor gediplomeerde schoolverlaters relatief gemakkelijk een baan te vinden in het beroepsgoederenvervoer. Wel zijn er verschillen op regionaal vlak. Zo is het voor gediplomeerde schoolverlaters makkelijker een baan te vinden in de Randstad, bij de Duitse grens en Limburg. In gebieden als Noord-Holland (boven Amsterdam) en bijvoorbeeld Groningen is dit lastiger.³⁰

De gunstige perspectieven voor schoolverlaters in deze deelsector hebben tevens te maken met de grote vervangingsvraag in de deelsector: het gaat namelijk om een sterk vergrijsde sector. Werkgevers denken bij hun personeelsplanning ook na over de langere termijn. Als zij dan bijvoorbeeld in hun personeelsbestand zien dat iemand met een jaar of 2 met pensioen gaat, nemen zij bijvoorbeeld een bbl-er in dienst die zij dan weer aan deze werknemer koppelen. Op die

²⁹ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

³⁰ Interview TLN

manier hebben zij vervanging als de betreffende persoon met pensioen is, wordt diegene ontlast door de bbl-er en kan er tevens kennisoverdracht plaats vinden.³¹

Verwachting is dat er in ieder geval de komende vijf jaar goede kansen zullen zijn voor gediplomeerde schoolverlaters.³²

³¹ Interview TLN

³² Interview TLN

4 Logistieke dienstverlening

4.1 Inleiding

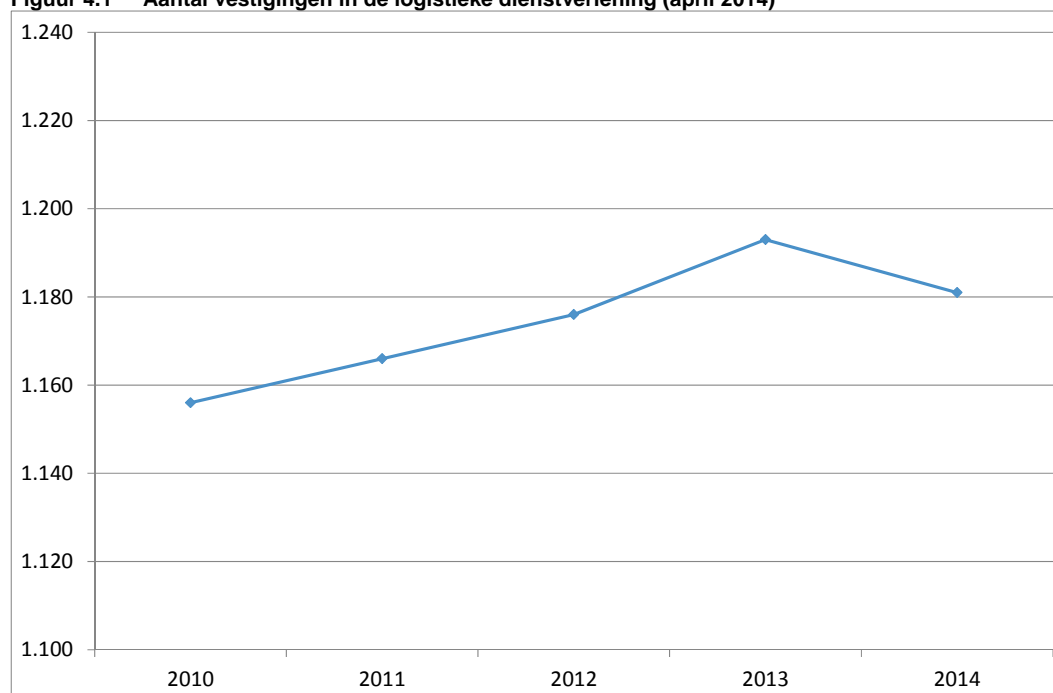
Logistieke dienstverlening is een activiteit die door bedrijven uit verschillende deelsectoren wordt uitgevoerd. Veel bedrijven uit het beroepsgoederenvervoer over de weg en de haven bieden logistieke dienstverlening aan. Daarnaast hebben groothandels vaak uitgebreide logistieke processen en bijbehorende distributiecentra. In dit hoofdstuk richten wij ons op de logistieke dienstverlening als sector: bedrijven die logistieke dienstverlening als hoofdactiviteit hebben. Het gaat om distributiecentra, opslag in tanks en koelhuizen. De beroepen die hier centraal staan zijn onder meer logistiek medewerkers, teamleiders en supervisors.

4.2 Arbeidsmarkt logistieke dienstverlening

4.2.1 Aantal vestigingen

De logistieke sector telt net iets minder dan 1.200 vestigingen (Figuur 4.1). Hiervan zijn driekwart distributiecentra (900 vestigingen) en de rest koelhuizen (200 vestigingen) en opslagtanks (100 vestigingen). Het aantal vestigingen is van begin 2010 tot begin 2013 met circa tien per jaar toegenomen om vervolgens gedurende 2013 van 1.193 tot 1.181. Deze daling van het aantal vestigingen lijkt deels een gevolg van bundeling van logistieke activiteiten in grote distributiecentra. Met name retail bedrijven zoals Action, Spar en V&D verplaatsten hun distributiecentra van het noorden naar het centrum of het zuiden van Nederland, waardoor het aantal vestigingen afnam in Groningen, Noord-Holland Noord en Flevoland en stabiel bleef in de rest van Nederland.

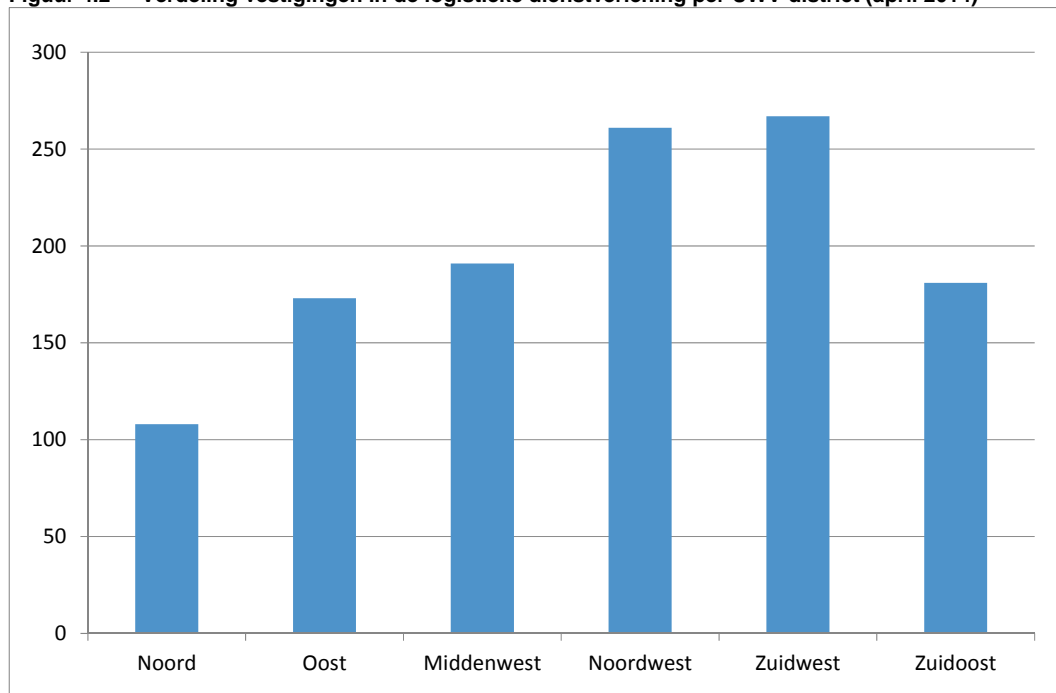
Figuur 4.1 Aantal vestigingen in de logistieke dienstverlening (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys

Ondanks de bundeling van logistieke activiteiten in regio's als Oost-Utrecht, Midden-Brabant en Venlo, zijn de meeste logistieke bedrijven nog altijd in de traditionele havengebieden gevestigd, waaronder met name Rijnmond en Groot Amsterdam maar ook Zeeland, West-Brabant en rond Zaanstad en Alkmaar.

Figuur 4.2 Verdeling vestigingen in de logistieke dienstverlening per UWV-district (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys

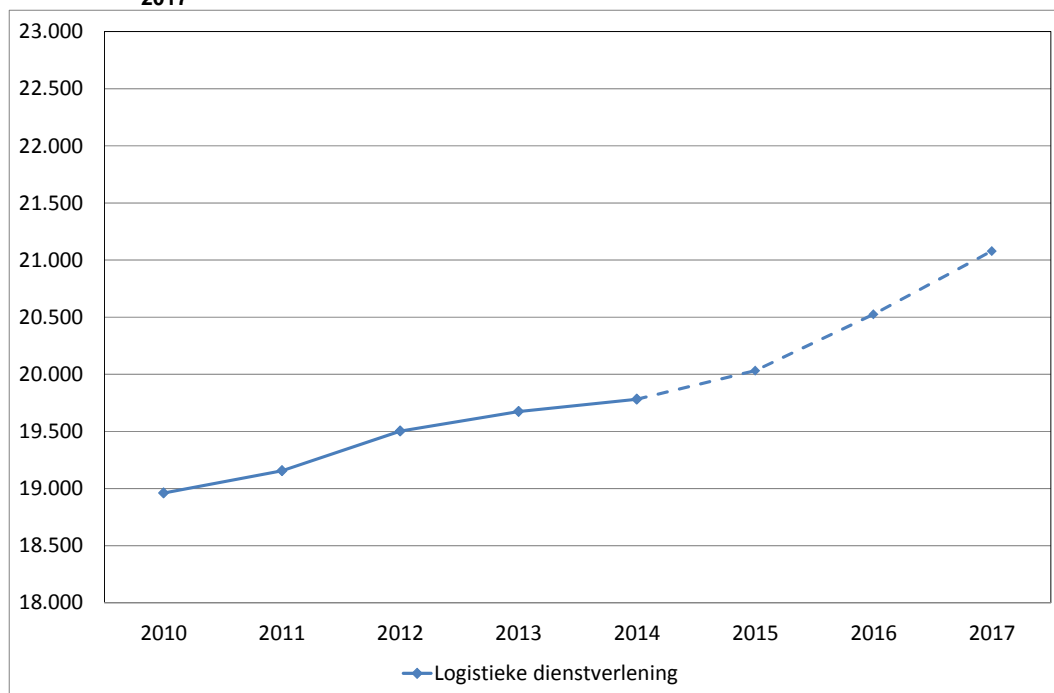
4.2.2 Werkgelegenheid

De werkgelegenheid in de logistieke dienstverlening groeit al jaren (zie Figuur 4.3), met name in Rijnmond. In Rijnmond groeide de werkgelegenheid in 2013 met ruim 200 personen dankzij de opening van Maasvlakte II, maar ook in de jaren daarvoor was het aantal werkzame personen in de logistiek in deze regio steeds toegenomen. Ook in Midden-Limburg is de logistieke werkgelegenheid de afgelopen jaren toegenomen, met name in 2013 dankzij de verplaatsing en uitbreiding van Action in Venlo en de komst van Sligro, Microsoft, Philips en Moduslink in Venray.³³

Ook in 2015 staan nieuwe openingen van Europese distributiecentra op stapel, waaronder in Oss (Vos Logistics), Venlo (DSV en UPS), Eindhoven (Huawei) en Maasvlakte II (o.a. Canon en Nippon Express). Te verwachten valt daarom dat de werkgelegenheid in de eerst komende jaren met honderden per jaar toeneemt.

³³ www.logistiek.nl/warehousing/nieuws/2013/12/logistiek-vastgoed-xxl-dc-landmark-wehkamp-en-lpm-10114018

Figuur 4.3 Directe werkgelegenheid in de logistieke dienstverlening (april 2010-2014), prognose tot 2017

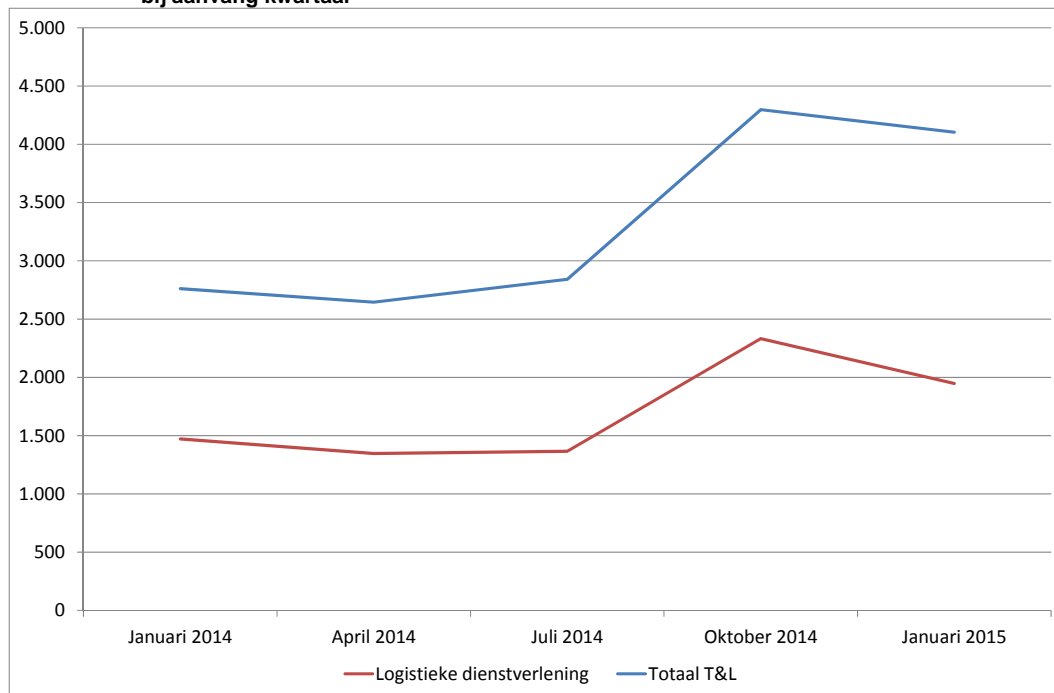


Bron: LISA, bewerking door Ecorys

4.2.3 Vacatures

Het aantal vacatures geregistreerd bij het UWV bestaat voor zo'n 50 procent uit vacatures binnen de logistieke dienstverlening (zie Figuur 4.4). De ontwikkeling van het aantal vacatures bij UWV voor de sector T&L wordt hierdoor in grote mate beïnvloed door de ontwikkeling van de vacatures binnen de logistieke dienstverlening. In Figuur 4.4 is te zien dat het aantal vacatures tussen januari 2014 en januari 2015 is toegenomen van 1.472 naar 1.948.

Figuur 4.4 Openstaande vacatures in de logistieke dienstverlening en totaal T&L NL 2014, standcijfer bij aanvang kwartaal



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

4.3 Onderwijsmarkt logistieke dienstverlening

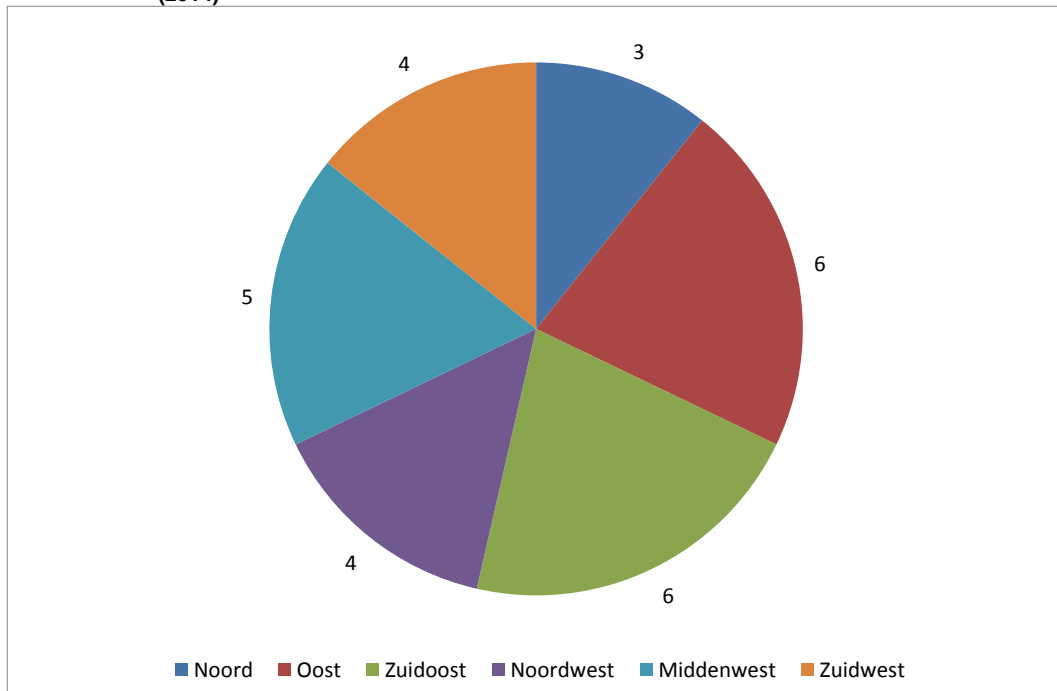
De logistieke dienstverlening kent vier kwalificaties binnen de deelsector:

1. Assistent logistiek medewerkers, niveau 1;
2. Logistiek medewerker, niveau 2;
3. Logistiek teamleider, niveau 3;
4. Logistiek supervisor, niveau 4.

Alle vier de opleidingen worden in zowel de BOL- als de BBL-variant aangeboden.

Er zijn 28 publiek bekostigde onderwijsinstellingen die opleidingen voor de logistieke dienstverlening aanbieden. Het grootste aantal onderwijsinstellingen bevindt zich in de districten Oost en Zuidoost (beiden 6, zie Figuur 4.5).

Figuur 4.5 Aantal mbo-instellingen per district voor opleidingen in de logistieke dienstverlening (2014)

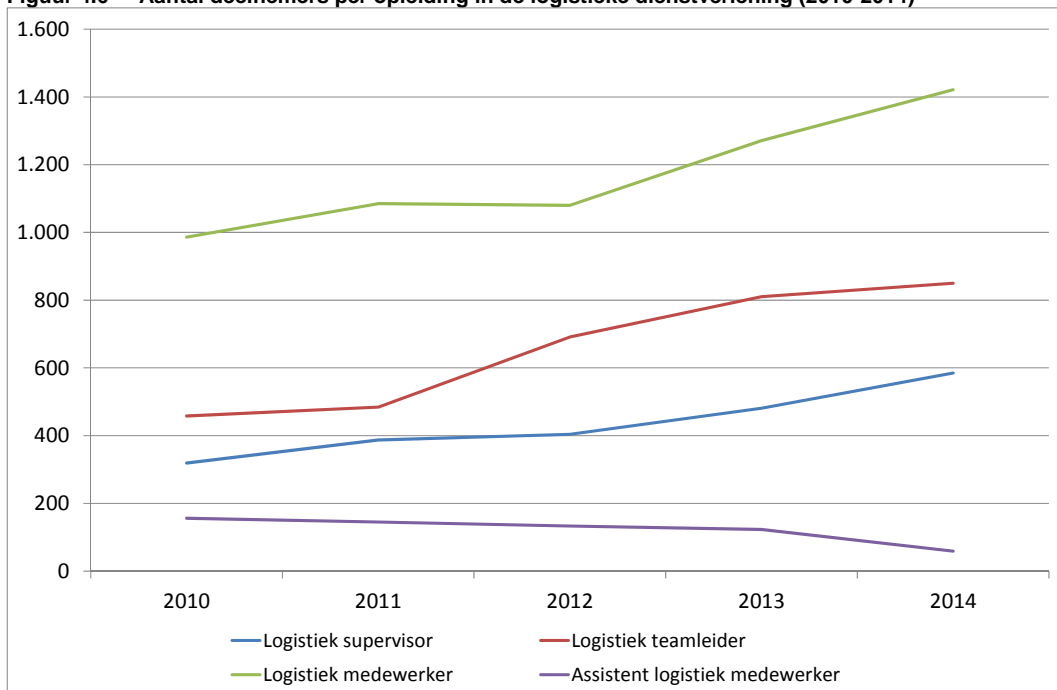


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

4.3.1 Deelnemersaantallen

Sinds 2010 is het aantal deelnemers voor opleidingen in de logistieke dienstverlening elk jaar toegenomen (zie Figuur 4.6). Met name het aantal deelnemers van de opleidingen logistiek supervisor (+83%) en logistiek teamleider (+86%) is sterk toegenomen tussen 2010 en 2014. Het aantal deelnemers van de opleiding logistiek medewerker nam in die periode toe met 44 procent. De opleiding assistent logistiek medewerker kende daarentegen een daling van 62 procent tussen 2010 en 2014.

Figuur 4.6 Aantal deelnemers per opleiding in de logistieke dienstverlening (2010-2014)

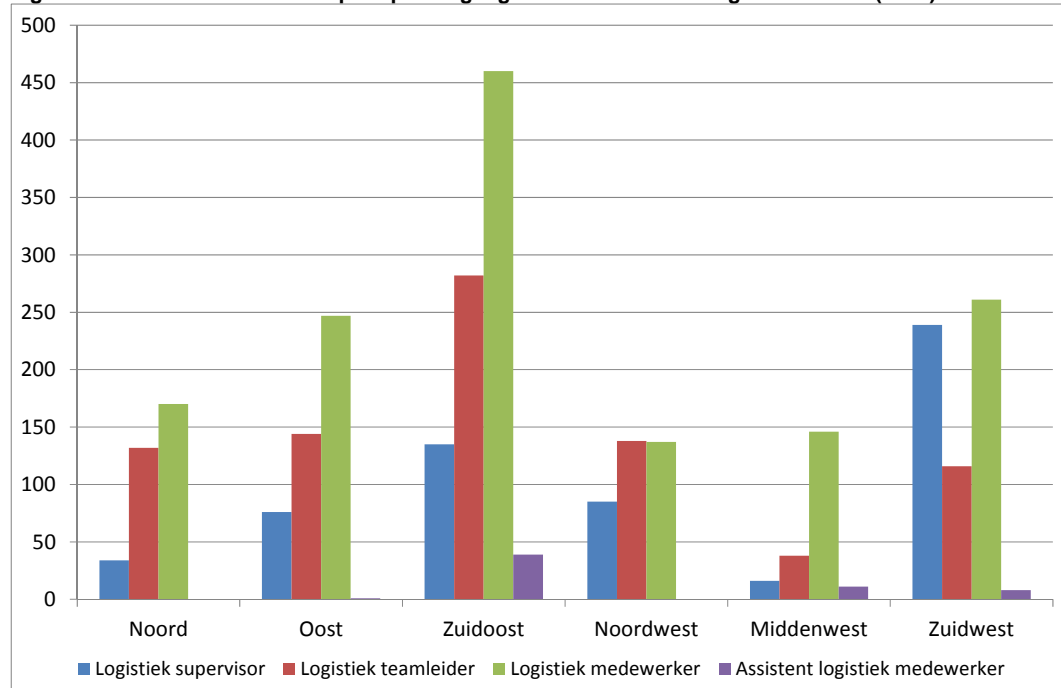


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

4.3.2 Deelnemers naar district

De opleidingen voor de logistieke dienstverlening worden gevolgd in praktisch alle districten. Uitzondering hierop is de opleiding assistent logistiek medewerker die alleen gegeven wordt in de districten Zuidoost, Middenwest en Zuidwest. De meeste deelnemers bevinden zich in district Zuidoost (916) en Zuidwest (624).

Figuur 4.7 Aantal deelnemers per opleiding logistieke dienstverlening naar district (2014)

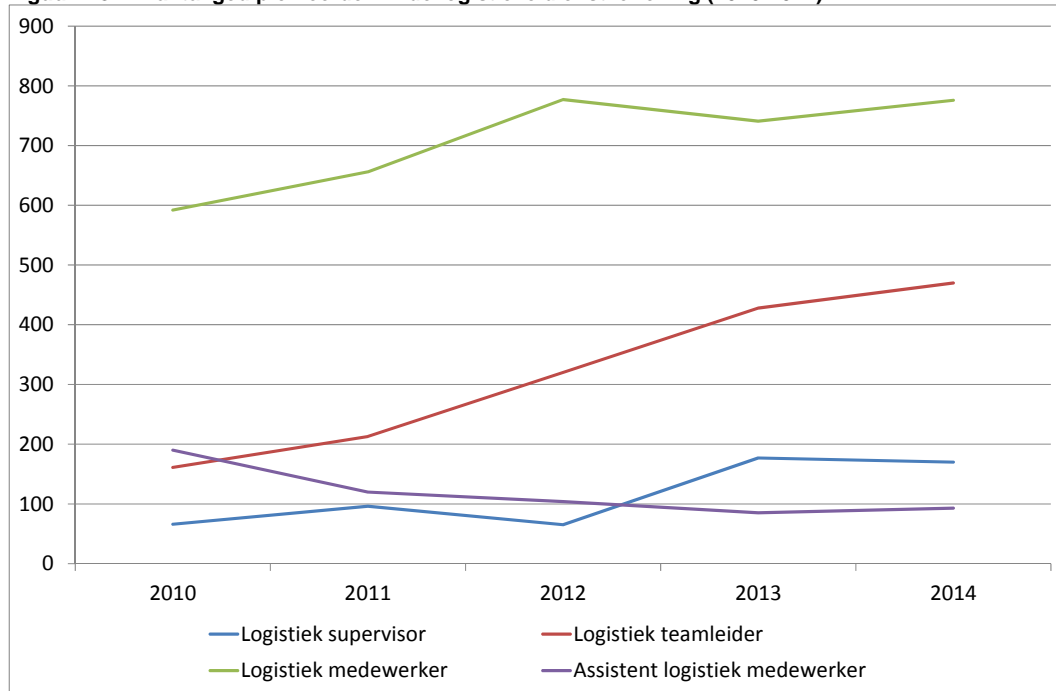


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

4.3.3 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden binnen de opleidingen voor de logistieke dienstverlening is tussen 2013 en 2014 toegenomen van 1.431 naar 1.509 gediplomeerden (zie figuur 4.8). Het aantal gediplomeerden nam vooral toe voor de opleidingen logistiek teamleider (+10%) en assistent logistiek medewerker (+9%). Voor de opleiding logistiek medewerker nam het aantal gediplomeerden tussen 2013 en 2014 toe met 5 procent. Het aantal gediplomeerden voor de opleiding logistiek supervisor daalde tussen 2013 en 2014 met 4 procent, na een stijging van 162 procent tussen 2012 en 2013.

Figuur 4.8 Aantal gediplomeerden in de logistieke dienstverlening (2010-2014)



Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

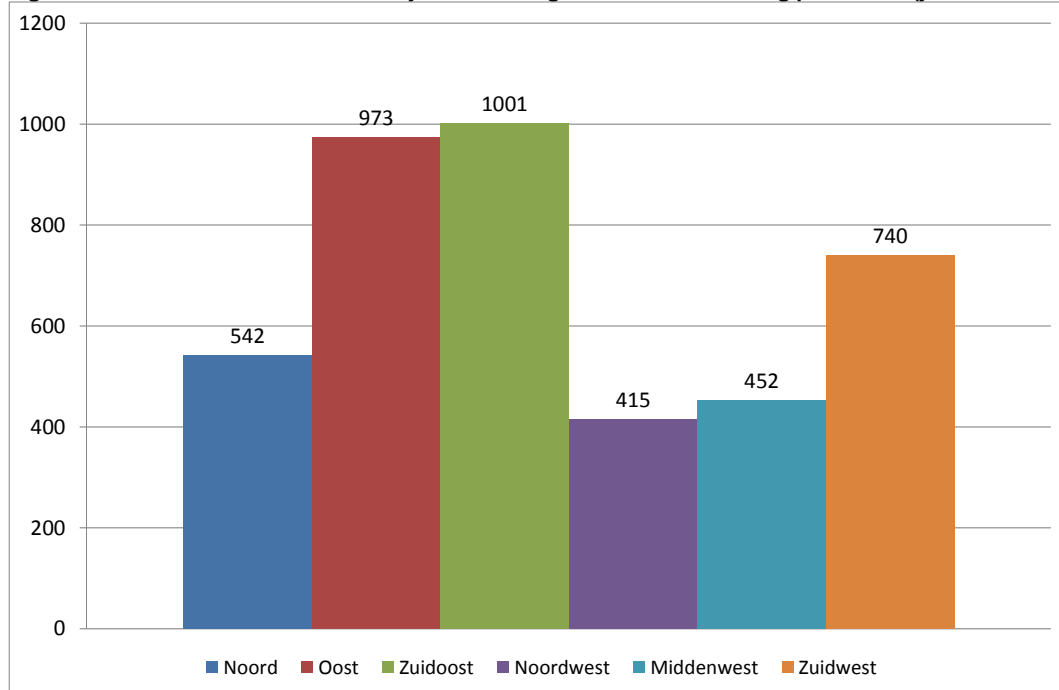
4.4 BPV-markt logistieke dienstverlening

Er zijn 4.126 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor leerlingen die opleidingen binnen de logistieke dienstverlening volgen. 3 van deze bedrijven zijn gevestigd in het buitenland. In Nederland zijn de meeste leerbedrijven te vinden in districten Oost (973) en Zuidoost (1.001) (zie figuur 4.9). Dit zijn tevens de districten waar de meeste onderwijsinstellingen zich bevinden. In districten Noordwest (415) en Middenwest (452) zijn naar verhouding het minst aantal leerbedrijven te vinden.

Voor leerlingen op niveau 3 en 4 zijn er goede kansen op stage. Voor leerlingen die een opleiding op mbo2 volgen is dit lastiger. De mbo2 functies nemen namelijk af in de deelsector door automatisering. Daarnaast is er concurrentie van MOE-landers voor deze functies. Verwachting is dat er binnen 10 jaar een drastische daling zal zijn in het aantal banen op mbo2 binnen de logistieke dienstverlening, die zijn weerslag ook heeft op het aantal stageplaatsen. Regionaal gezien is het voor leerlingen in het Noorden lastiger om een stageplaats te vinden. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld Groningen, Noord-Holland (boven Amsterdam) en Flevoland. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het Noorderpoort College in Groningen op dit moment een locatie heeft bewerkstelligd voor opleidingen in de richting transport en logistiek. Mogelijk biedt dit meer kansen voor leerlingen.³⁴

³⁴ Interview TLN

Figuur 4.9 Aantal erkende leerbedrijven³⁵ in de logistieke dienstverlening per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

4.5 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

In de logistieke dienstverlening is veel vraag naar werknemers/gediplomeerden. Het gaat hierbij echter wel met name om de schoolverlaters met mbo3 of 4 kwalificaties. Niveau 2 is eigenlijk te laag om goede kans te maken op de arbeidsmarkt. Door automatisering en de concurrentie met MOE-landers zijn hier steeds minder banen in te vinden.³⁶

Vraag en aanbod zijn in de logistieke dienstverlening, op het aanbod op niveau 2 na, goed in evenwicht. Dit komt tevens doordat veel werk in de deelsector door uitzendkrachten uitgevoerd kan worden (lagere aanbod vanuit de opleiding dan de vraag).³⁷

Banen zijn vooral te vinden in de zogenaamde 'logistieke banaan': deze loopt van de grens van Duitsland door naar Limburg met een uitloper naar Rotterdam. Daarnaast zijn er ook bedrijven in de logistieke dienstverlening gevestigd bij Schiphol.³⁸

³⁵ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

³⁶ Interview TLN

³⁷ Interview TLN

³⁸ Interview TLN

5 Personenvervoer

5.1 Inleiding

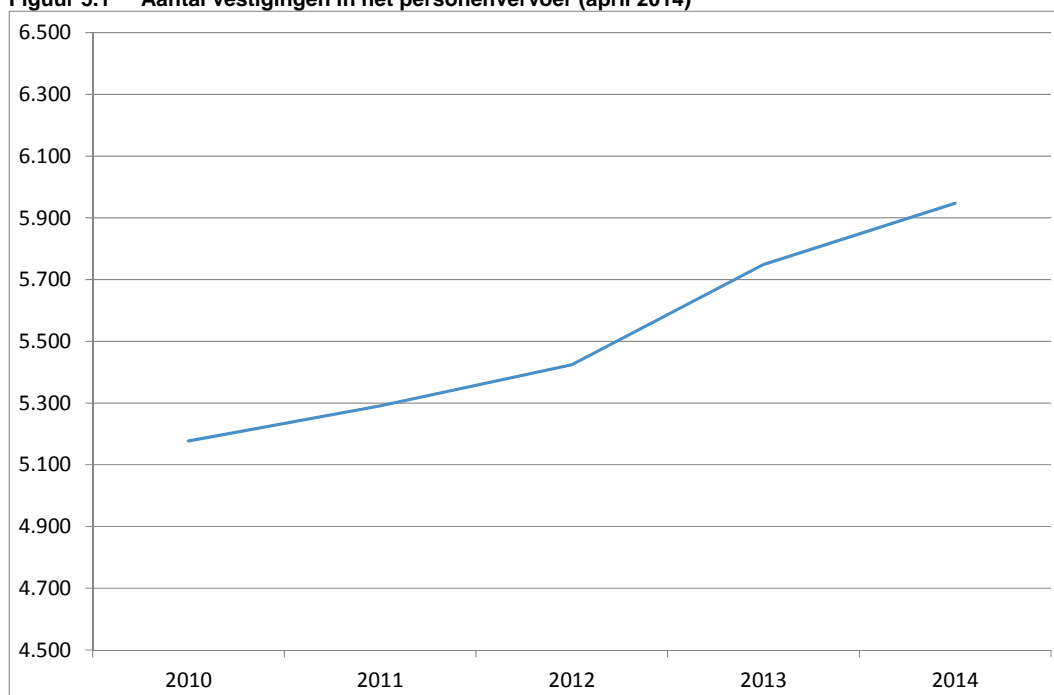
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de onderwijs- en arbeidsmarkt voor buschauffeurs in het openbaar vervoer en de touringcarbranche en chauffeurs in het taxivervoer.

5.2 Arbeidsmarkt personenvervoer

5.2.1 Aantal vestigingen

In het personenvervoer is het aantal vestigingen de afgelopen jaren steeds gegroeid (figuur 5.1). De groei zit vrijwel uitsluitend in het aantal eenmansbedrijven, dat van april 2010 tot april 2014 toenam van circa 2.700 tot circa 3.600, met name bij taxibedrijven (+600) en bij touringcars (+200). Ook het aantal vestigingen met 2 t/m 9 werkzame personen nam licht toe van 1.540 tot 1.620. Echter het aantal vestigingen met 10 of meer werkzame personen nam af van 900 tot 750, opnieuw bij taxibedrijven (-124) en touringcars (-21). Dit is een indicatie dat veel mensen na sluiting van het bedrijf waar zij in dienst waren voor zichzelf zijn begonnen. Daarnaast is het aantal grote personenvervoerders afgenomen door fusies en overnames.

Figuur 5.1 Aantal vestigingen in het personenvervoer (april 2014)

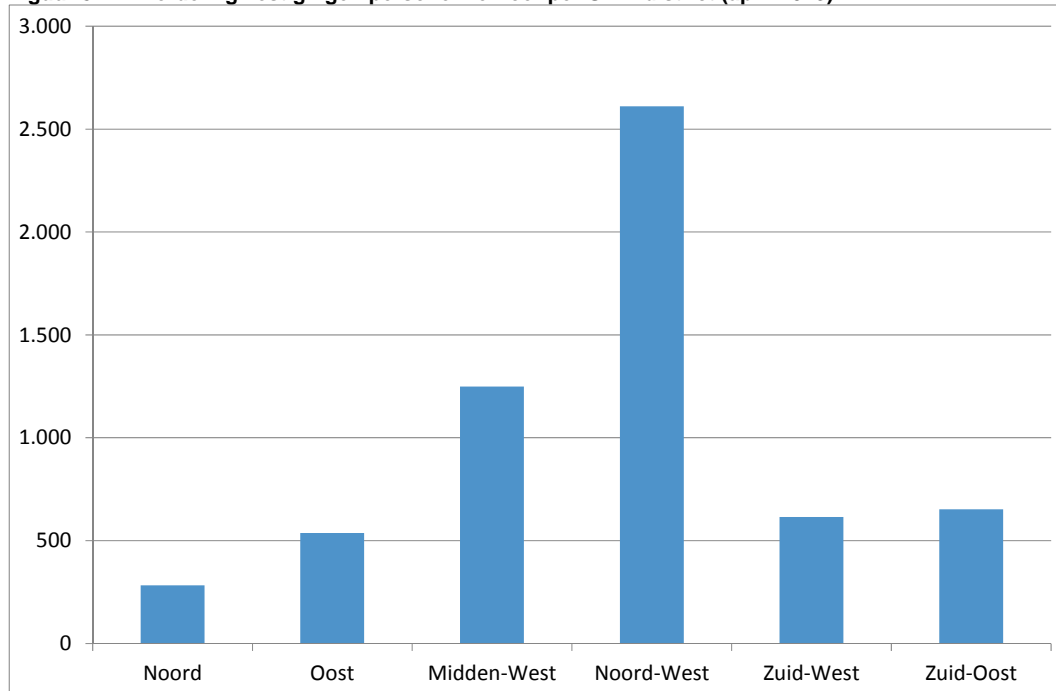


Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

Verreweg de meeste vestigingen in het personenvervoer zijn te vinden in district Noord-West (Figuur 5.2), met name in Groot-Amsterdam (1.900). Het is juist in deze regio dat het aantal taxivervoerders sterk is toegenomen en wel met +400 vanaf het jaar 2011, het jaar waarin het gemeenten niet meer toegestaan om vrije rijders te dwingen zich aan te sluiten bij een taxicentrale. Het aantal taxibedrijven in deze regio kan de komende jaren nog verder toenemen, aangezien het Hof in april 2015 heeft besloten dat geen speciale taxivergunning meer nodig is om klanten van

Schiphol op te halen, een vergunning die de gemeente Haarlemmermeer tot dat moment aan slechts drie bedrijven verleende.³⁹

Figuur 5.2 Verdeling vestigingen personenvervoer per UWV-district (april 2013)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

5.2.2 Werkgelegenheid

In tegenstelling tot het toenemend aantal vestigingen, nam de werkgelegenheid in het personenvervoer de afgelopen jaren steeds af, van 71.000 in april 2010 en 2011 tot 65.000 in april 2014. Dit bevestigt het beeld dat vooral mensen die hun baan verloren, voor zichzelf zijn begonnen.

De grootste afname van de werkgelegenheid (inclusief zzp'ers) tussen april 2010 en 2014 vond plaats onder taxibedrijven (-3.800) en het stadsvervoer (-2.800). De afname onder taxibedrijven vond plaats in regio's verspreid over het hele land, en lijken voor een deel samen te hangen met bezuinigingen voor ziekenvervoer en leerlingenvervoer per taxi. Hierdoor is de vraag kleiner geworden (minder mensen hebben recht op vervoer).

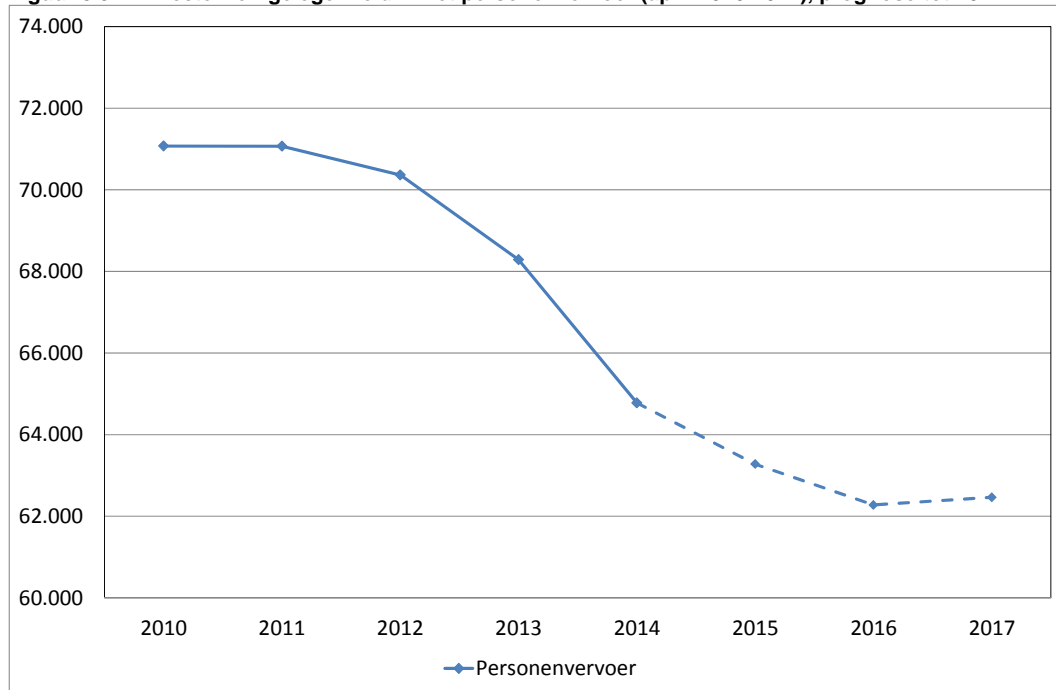
De daling bij het stadsvervoer was de afgelopen jaren steeds geconcentreerd in specifieke regio's. Na Haaglanden (begin 2011), Rijnmond (begin 2012) nam de werkgelegenheid in het stadsvervoer in 2013 vooral af in Amsterdam (-800) en Twente (-700). In Amsterdam ging in dat jaar een nieuwe concessie in met minder lijnen die bovendien strak in plaats van kronkelig lopen; een deel van het stadsvervoer wordt echter ondergebracht bij het regiovervoer (200 banen). In Twente ging de concessie voor het stad/regio vervoer in december 2013 over van Connexion naar Syntus.

Bij eerdere nieuwe concessies in Den Haag en Rotterdam was het banenverlies uiteindelijk kleiner gebleken dan bericht werd (ook in de pers) omdat de nieuwe vervoerder uiteindelijk meer mensen overnam dan verwacht; om deze reden kan de daling van 4.000 werkzame personen in het totale personenvervoer tussen april 2013 en 2014 mogelijk volgend jaar met enkele honderden worden bijgesteld.

³⁹ <https://fd.nl/economie-politiek/1100361/hof-verklaart-taxidiensten-op-schiphol-vrij>

Het valt niet te verwachten dat de bezuinigingen voor ziekenvervoer of leerlingenvervoer per taxi de komende jaren zullen afnemen, gezien de bezuinigingen van gemeenten en provincies op contractvervoer⁴⁰. Daarom zijn vooral in de taxibranche verdere dalingen van de werkgelegenheid te verwachten. Nu de economie aantrekt, valt te verwachten dat de werkgelegenheid in de touringcarbranche toeneemt. Echter met 5.000 werkzame personen op een totaal van bijna 65.000 in het hele personenvervoer is dit segment te klein om het totaalbeeld te beïnvloeden.

Figuur 5.3 Directe werkgelegenheid in het personenvervoer (april 2010-2014), prognose tot 2017



Bron: LISA, bewerking door Ecorys

5.2.3 Vacatures

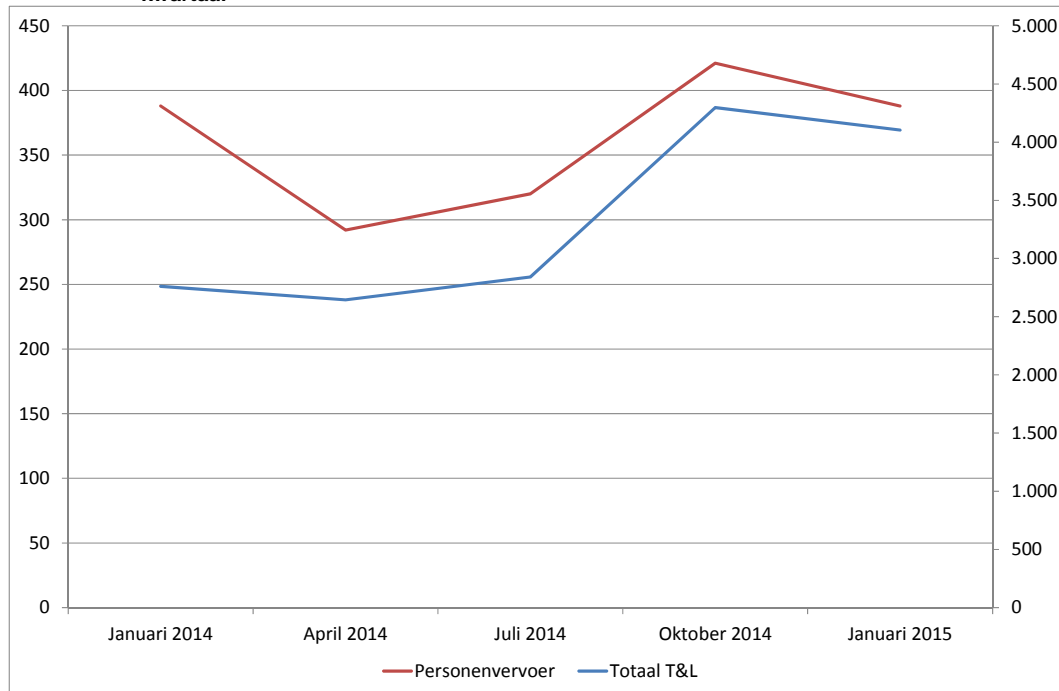
Het aantal bij UWV bekende vacatures binnen het personenvervoer is per saldo gelijk gebleven: in zowel januari 2014 en januari 2015 stonden er 388 vacatures geregistreerd bij het UWV (zie Figuur 5.4). Gedurende dat jaar zijn er schommelingen in het aantal vacatures te zien, waarbij het aantal vacatures in de maanden januari en oktober hoger was dan het aantal vacatures in de maanden april en juli.

Ondanks de afname in de werkgelegenheid in het personenvervoer, is ook het beeld vanuit de sector dat er nog steeds vacatures zijn. Dit heeft voornamelijk te maken met in- en uitstroom van mensen. Zo zijn er in de taxibranche nog steeds vacatures doordat er sprake is van een grote prijsdruk. Door prijsconcurrentie komt het namelijk vaker voor dat mensen alleen op basis van tijdelijke contracten, met weinig werkervaring (veelal goedkoper) worden aangenomen. Hierdoor blijft er vraag naar nieuw personeel, ondanks de afname in werkgelegenheid. Verwachting is echter dat gezien de subsidies op het aannemen van mensen met afstand tot de arbeidsmarkt, de vacatures eerder vanuit die groep vervuld zullen worden, dan door net gediplomeerden.⁴¹

⁴⁰ Interview Taxifonds

⁴¹ Interview Taxifonds

Figuur 5.4 Openstaande vacatures in personenvervoer en totaal T&L NL 2014, standcijfer bij aanvang kwartaal



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

5.3 Onderwijsmarkt personenvervoer

Het personenvervoer kent v kwalificaties binnen de deelsector:

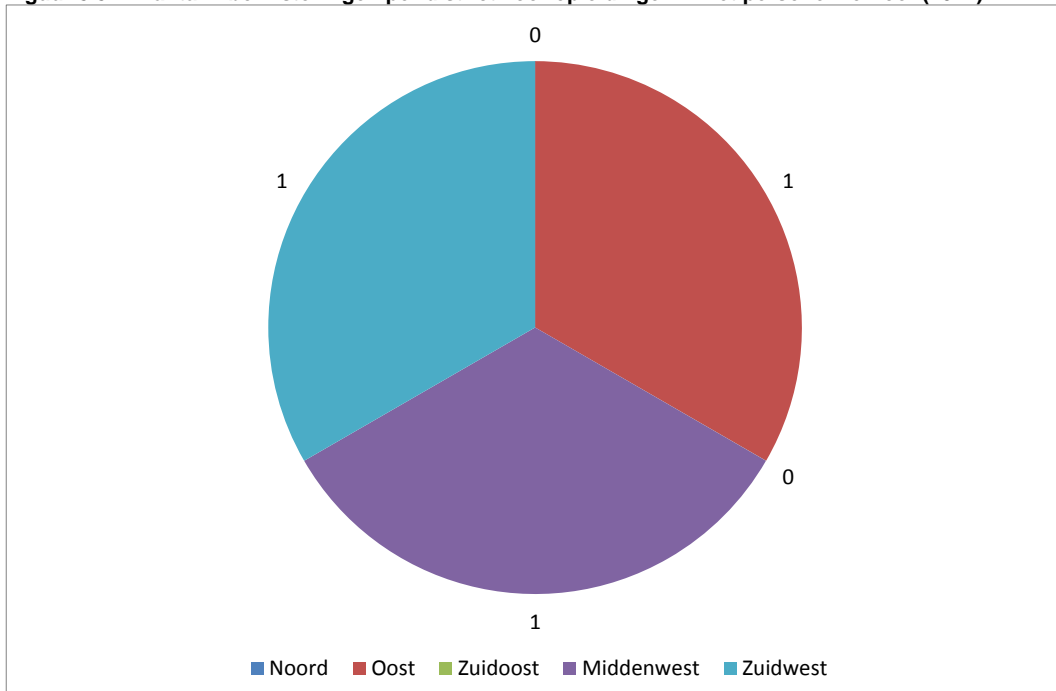
1. Touringcarchauffeur, niveau 2;
2. Chauffeur personenvervoer (taxi), niveau 2;
3. Chauffeur personenvervoer (OV), niveau 2;
4. Touringcarchauffeur/reisleider, niveau 3.

Alle vijf de opleidingen worden in de BBL-variant aangeboden.

Er zijn 3 publiek bekostigde onderwijsinstellingen die opleidingen voor het personenvervoer aanbieden, te weten: ROC Da Vinci College, ROC Midden Nederland en ROC van Twente. Dit is een grote daling ten opzichte van vorig jaar, toen er nog 7 bekostigde onderwijsinstellingen waren die opleidingen voor het personenvervoer aanboden.

De drie ROC's bevinden zich in districten Oost, Middenwest en Zuidwest. In de districten Noord, Zuidoost en Noordwest zijn geen onderwijsinstellingen waar opleidingen voor het personenvervoer worden aangeboden.

Figuur 5.5 Aantal mbo-instellingen per district voor opleidingen in het personenvervoer (2014)



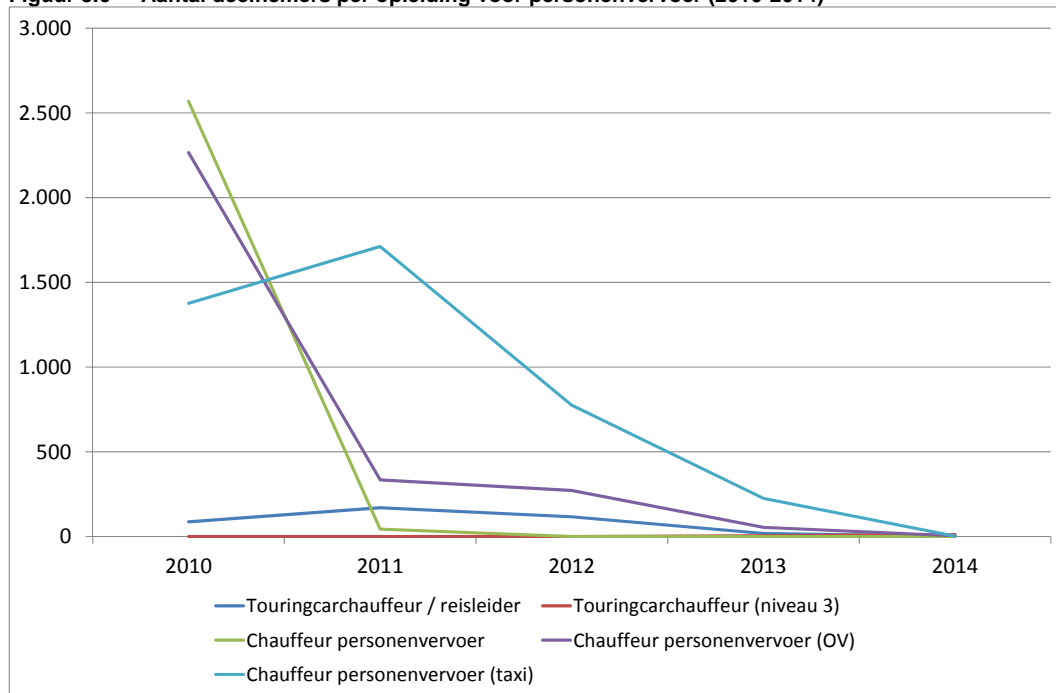
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

5.3.1 Deelnemersaantallen

Het aantal deelnemers van opleidingen binnen het personenvervoer is vanaf 2010 drastisch gedaald. Waren er in 2010 nog 6.298 deelnemers, in 2014 zijn dit er slechts 18. Dit heeft te maken met het grote aantal werkenden die in de cijfers van de eerdere jaren zijn inbegrepen. Toen kon er tevens subsidie (ESF-gelden) aangevraagd worden voor de scholing. Dit vertaalde zich in een sterke daling in de daarop volgende jaren toen deze subsidiegelden wegvielen.

De kwalificatie touringcarchauffeur niveau 3 kende daarentegen een toename in het aantal deelnemers: het aantal deelnemers nam toe van 5 naar 11 tussen 2013 en 2014.

Figuur 5.6 Aantal deelnemers per opleiding voor personenvervoer (2010-2014)

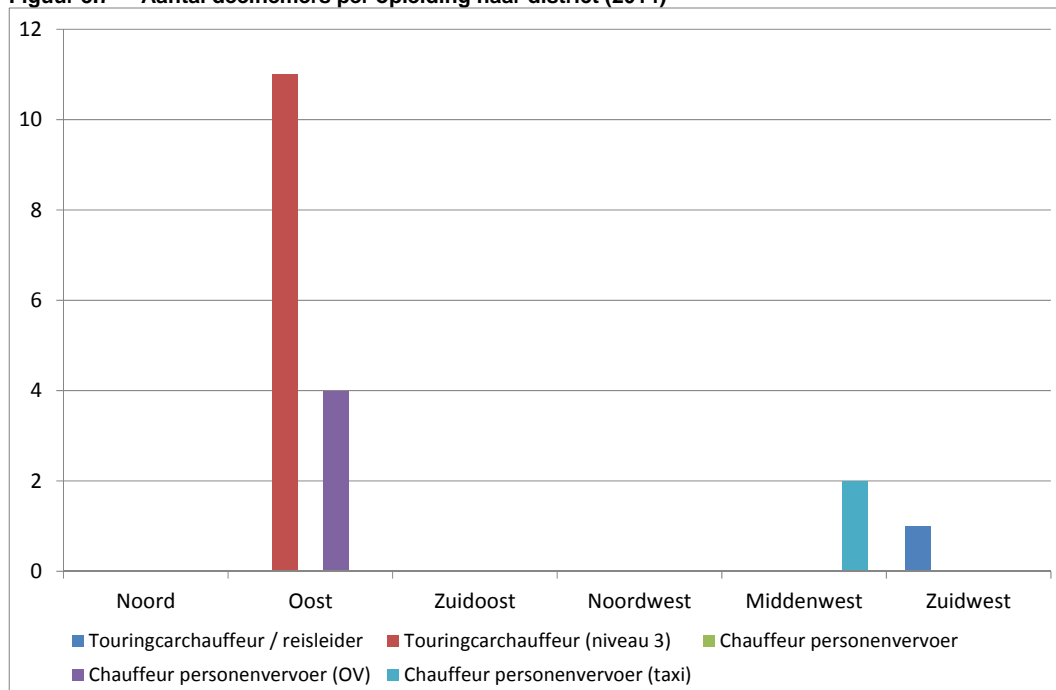


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

5.3.2 Deelnemers naar district

ROC Twente, gevestigd in district Oost heeft het grootste aantal deelnemers in 2014 (15). Allen binnen de kwalificaties touringcarchauffeur niveau 3 of chauffeur personenvervoer OV. In districten Middenwest en Zuidwest waar ROC Midden Nederland en het Da Vinci College gevestigd zijn is het aantal deelnemers het laagst (respectievelijk 2 en 1).

Figuur 5.7 Aantal deelnemers per opleiding naar district (2014)



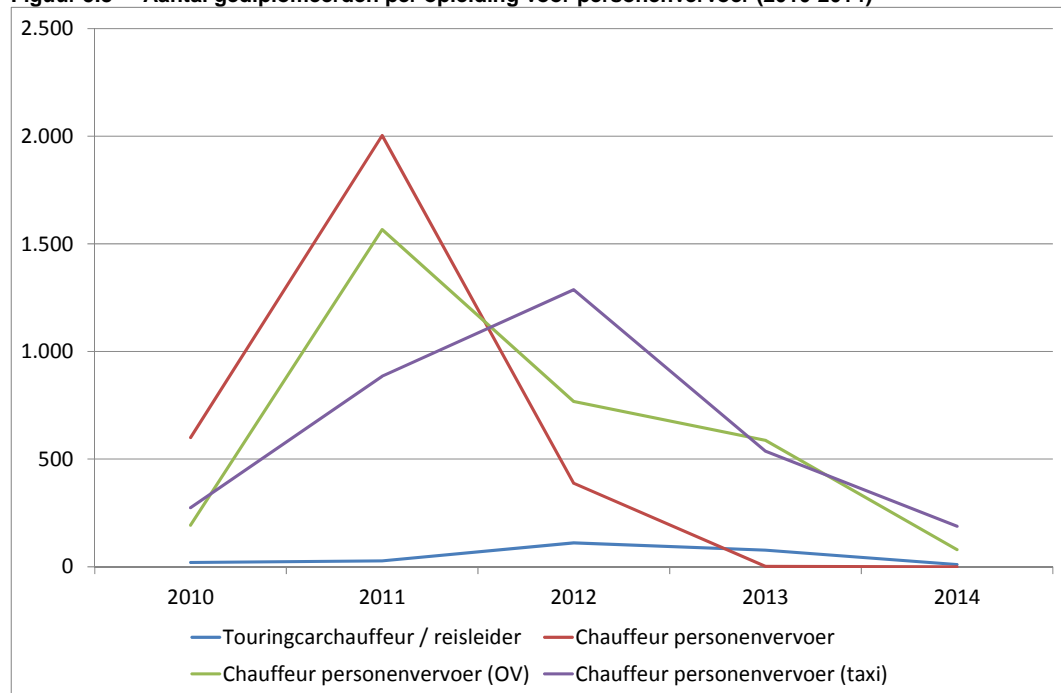
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

5.3.3 Gediplomeerden

In navolging van de afname van het aantal deelnemers na het stoppen van de subsidiegelden vanuit de ESF is ook het aantal gediplomeerden afgenomen na de initiële piek (zie Figuur 5.8). Tussen 2013 en 2014 is het aantal gediplomeerden is het aantal gediplomeerden afgenomen van 1.202 naar 281 (-77%).

De kwalificatie touringcarchauffeur niveau 3 kent in 2014 4 gediplomeerden. In eerdere jaren zijn er geen gediplomeerden voor deze kwalificatie omdat er pas sinds 2013 deelnemers voor deze kwalificatie zijn.

Figuur 5.8 Aantal gediplomeerden per opleiding voor personenvervoer (2010-2014)



Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

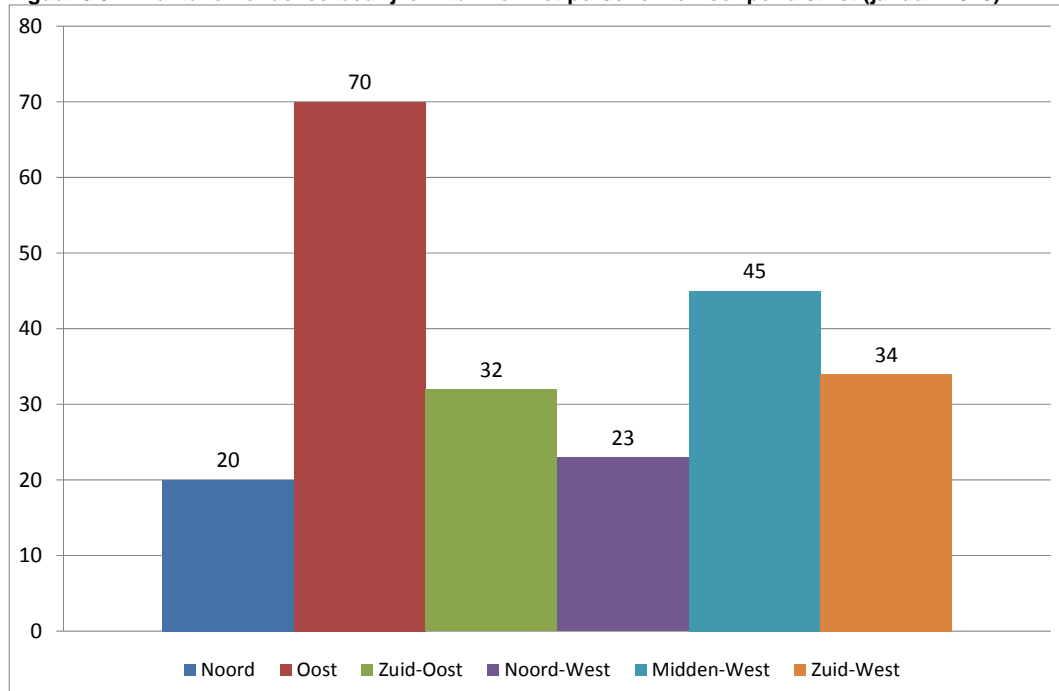
5.4 BPV-markt personenvervoer

Er zijn 224 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor opleidingen binnen het personenvervoer. De meerderheid van deze bedrijven (70) is gevestigd in district Oost (zie Figuur 5.9).

Een deel van deze leerbedrijven bood toen er nog aantrekkelijke subsidiemogelijkheden waren voor scholing vanuit het ESF, BPV-plaatsen voor hun eigen medewerkers. Vraag is in hoeverre zij BPV-plaatsen bieden voor scholieren.⁴²

⁴² Interview Taxifonds

Figuur 5.9 Aantal erkende leerbedrijven⁴³ binnen het personenvervoer per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

5.5 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

De perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt is voor de langere termijn onzeker wanneer zij in loondienst gaan. Met de nieuwe Wet Werk en Zekerheid moeten bedrijven tevens een transitievergoeding betalen aan werknemers die 24 maanden of langer in dienst zijn. Gezien de huidige ontwikkelingen binnen de sector is het de vraag of werkgevers dit risico willen lopen.⁴⁴

Wel lijkt het er op dat er mogelijkheden zijn voor gediplomeerde schoolverlaters die voor zichzelf willen beginnen, gezien de toename in het aantal zzp'ers in de deelsector.

⁴³ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

⁴⁴ Interview Taxifonds

6 Haven, op- en overslag

6.1 Inleiding

Binnen de deelsector haven, op- en overslag worden laad-, los en overslagactiviteiten uitgevoerd, zowel voor de zeevaart als voor andere vervoersmodaliteiten. Ook activiteiten van cargadoors, expediteurs en bevrachters en activiteiten op het gebied van weging en meting worden tot deze deelsector gerekend. Bedrijven in deze deelsector zijn te vinden in de zeehavengebieden, maar ook op plaatsen in het binnenland waar overslag plaatsvindt, zoals binnenhavens. In deze deelsector worden operationele en havenlogistieke functies onderscheiden.

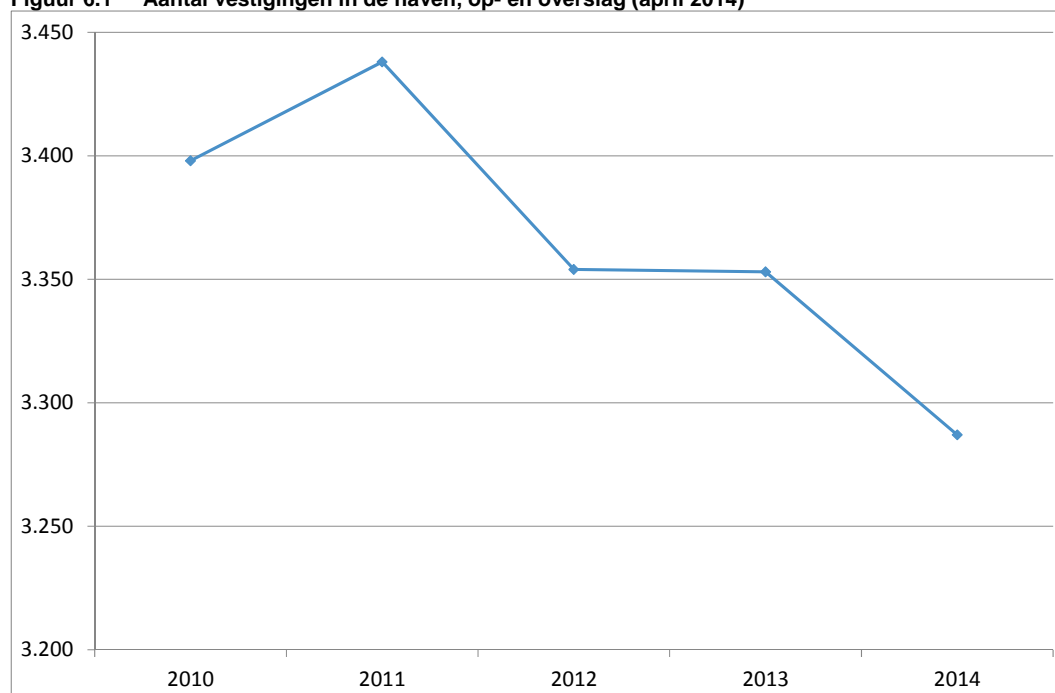
6.2 Arbeidsmarkt haven, op- en overslag

6.2.1 Aantal vestigingen

Sinds de crisis van 2009 is het aantal vestigingen in de haven, op- en overslag met enige vertraging afgenomen van bijna 3.450 begin 2011 tot bijna 3.300 begin 2014 (Figuur 6.1).

Het grootste deel van de vestigingen betreft tussenpersonen in het vrachtverkeer waarvan er ruim 2.700 in Nederland gevestigd zijn. Hieronder zijn enkele grote wereldwijd opererende spelers actief zoals APM Terminals (Maersk Groep), ECT (Hutchinson Whampoa), Havenbedrijf Rotterdam, Koninklijke VOPAK en Steinweg. Echter circa 1.000 tussenpersonen zijn eenmansbedrijven en nog eens circa 1.000 vestigingen tellen 2 - 9 werkzame personen. Het is vooral het aantal eenmansbedrijven dat is afgenomen en wel met name in de binnenhavens en niet in de zeehavens.

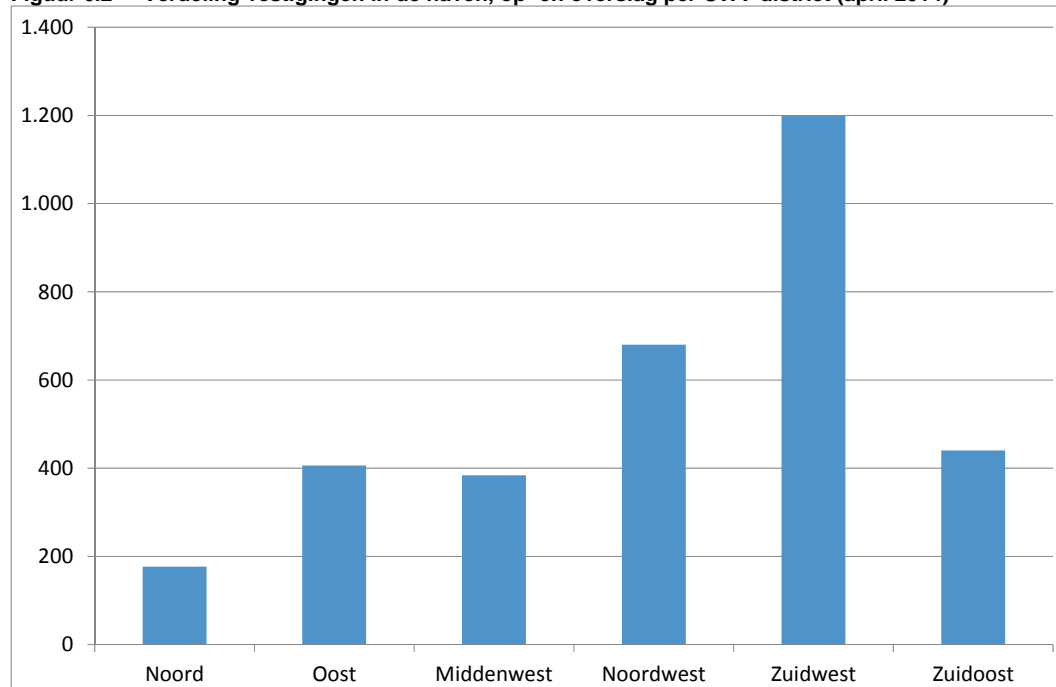
Figuur 6.1 Aantal vestigingen in de haven, op- en overslag (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

Het aantal vestigingen is grootst in districten Zuidwest (1.200 vestigingen, met name in de Rijn- en Maasmond) en Noordwest (ruim 600 vestigingen, vooral in het Noordzeekanaalgebied), zie Figuur 6.2. In de binnenhavens in districten Middenwest, Oost en Zuidoost meer havenbedrijven gevestigd zijn dan in de Noordelijke zeehaven (district Noord), echter zeehavenexpediteurs zijn gemiddeld wel veel groter in omvang dan binnenhavenexpediteurs.

Figuur 6.2 Verdeling vestigingen in de haven, op- en overslag per UWV-district (april 2014)

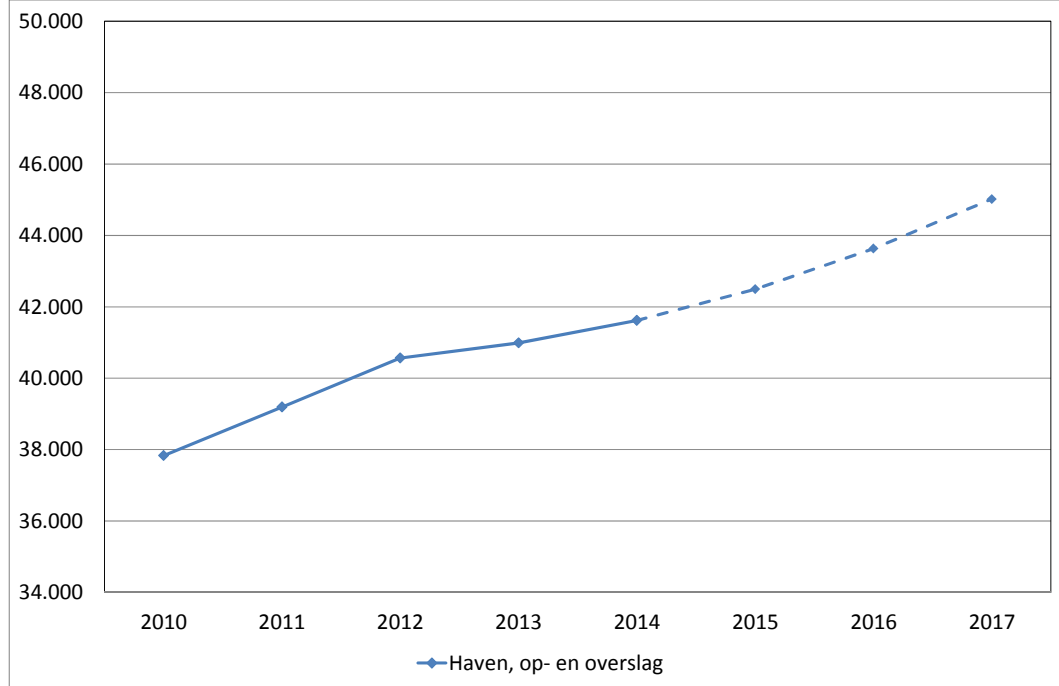


Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

6.2.2 Werkgelegenheid

Ondanks de daling van het aantal vestigingen is de werkgelegenheid in de haven, op- en overslag elk jaar gegroeid, van circa 38.000 begin 2010 tot bijna 42.000 begin 2014 (Figuur 6.3). De eerder geconstateerde afname van het aantal eenmansbedrijven heeft dus slechts een beperkte invloed op de werkgelegenheid gehad. Het grootste deel van de werkgelegenheid in deze sector is te vinden in de Rijn- en Maasmond, circa 25.000 van de 42.000 werkzame personen. Toch was de werkgelegenheid juist gegroeid buiten dit gebied, met name in de binnenhavens verspreid over het oosten van Nederland.

Figuur 6.3 Directe werkgelegenheid in de haven, op- en overslag (april 2010-2014), prognose tot 2017



Bron: Maritieme Monitor 2014 / LISA, bewerking Ecorys.

Gezien de verwachte economische groei in Europa en daarmee de doorvoer via Nederland, valt te verwachten dat de werkgelegenheidsgroei bij havenbedrijven over de brede linie aanhoudt, met de daarbij behorende uitdaging om steeds weer nieuwe mensen te werven.

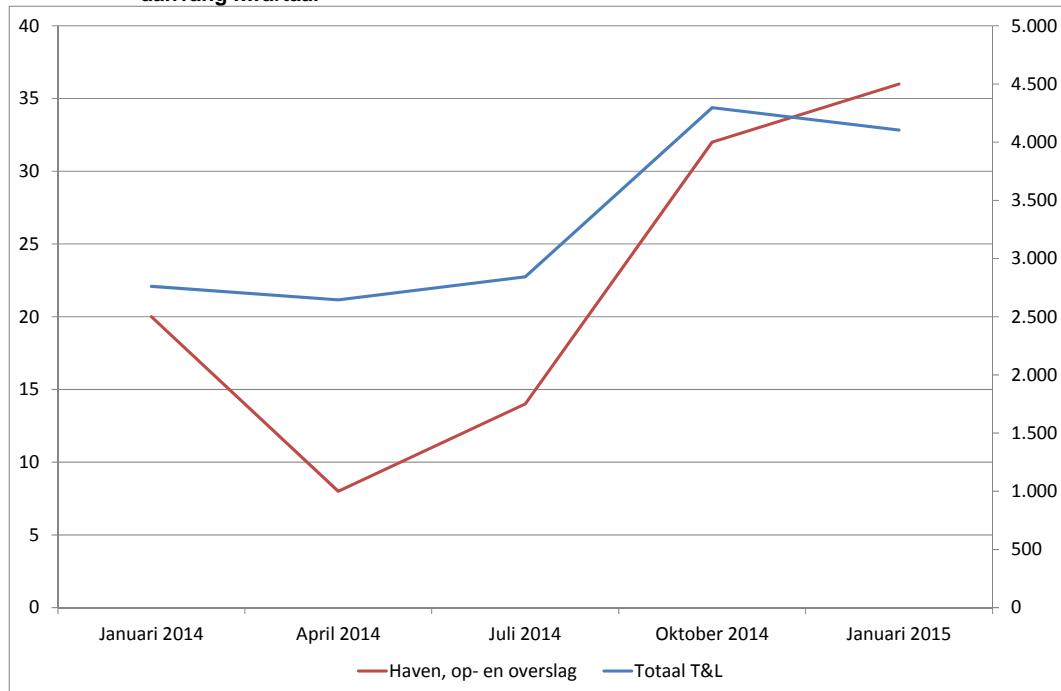
De sector zelf verwacht dat wanneer de trend van automatisering doorzet in de sector, de werkgelegenheid na 2017 weer zou kunnen stabiliseren of dalen. Te denken is bijvoorbeeld aan computer gestuurde terminals, waarbij personeel overbodig zal worden.⁴⁵

6.2.3 Vacatures

Het aantal vacatures dat bij UWV WERKbedrijf bekend is in de haven, op- en overslag is tussen januari 2014 en januari 2015 toegenomen (zie Figuur 6.4). In januari 2014 waren er 20 vacatures, in januari 2015 zijn dit er 36. In de maanden april en juli was de vraag naar werknemers in de sector kleiner en lag het aantal bij UWV WERKbedrijf geregistreerde vacatures rond de 10.

⁴⁵ Interview Deltalinqs.

Figuur 6.4 Openstaande vacatures in de haven, op- en overslag en totaal T&L NL 2014, standcijfer bij aanvang kwartaal



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

6.3 Onderwijsmarkt haven, op- en overslag

Binnen het bekostigd onderwijs zijn er zes kwalificaties te onderscheiden voor de deelsector haven, op- en overslag:

1. Medewerker havenlogistiek, niveau 2;
2. Medewerker havenoperaties, niveau 2;
3. Coördinator havenoperaties, niveau 3;
4. Coördinator havenlogistiek, niveau 3;
5. Manager havenlogistiek, niveau 4;
6. Manager havenoperaties, niveau 4.

Bijna alle opleidingen worden in de BBL-variant aangeboden. Alleen de opleiding manager havenlogistiek wordt alleen in de BOL-variant geboden. De opleidingen medewerker havenlogistiek en coördinator havenlogistiek worden in zowel de BOL- als de BBL-variant aangeboden.

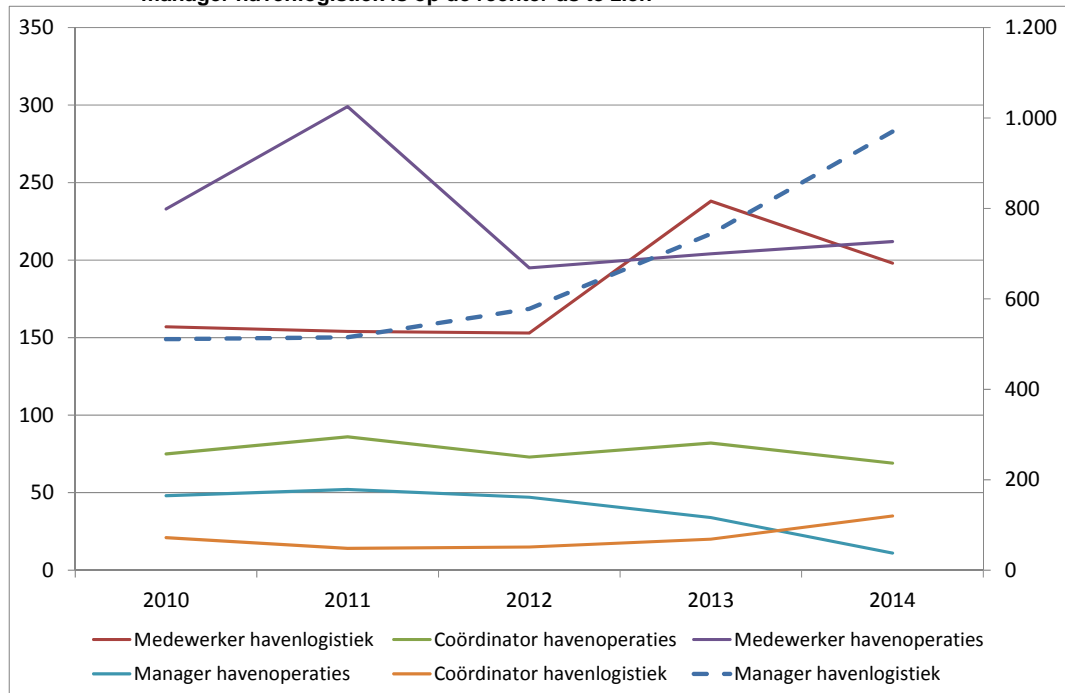
Er zijn twee publiek bekostigde onderwijsinstellingen die opleidingen voor de haven-, op en overslag bieden, te weten: Scalda en STC. 97 procent van de deelnemers van opleidingen binnen de haven-, op en overslag volgt de opleiding bij het STC.

6.3.1 Deelnemersaantallen

Het aantal deelnemers van opleidingen voor de haven, op- en overslag is vanaf 2010 gestegen 1.045 naar 1.495 in 2014 (+43%, zie Figuur 6.5). Dit komt vooral door een toename in het aantal deelnemers binnen de kwalificatie manager havenlogistiek. Van 500 à 600 deelnemers in de periode 2010-2012 groeide het aantal deelnemers van deze kwalificatie naar 744 in 2013 en 970 in 2014. Binnen de kwalificaties medewerker havenoperaties (+4%) en coördinator havenlogistiek (+75%) is daarnaast tevens een stijging te zien in het aantal deelnemers tussen 2013 en 2014.

Voor de kwalificaties medewerker havenlogistiek (-17%), coördinator havenoperaties (-16%) en manager havenoperaties (-68%) is het aantal deelnemers tussen 2013 en 2014 afgenomen.

Figuur 6.5 Aantal deelnemers per opleiding voor haven, op- en overslag (2010-2014); Kwalificatie manager havenlogistiek is op de rechter-as te zien⁴⁶



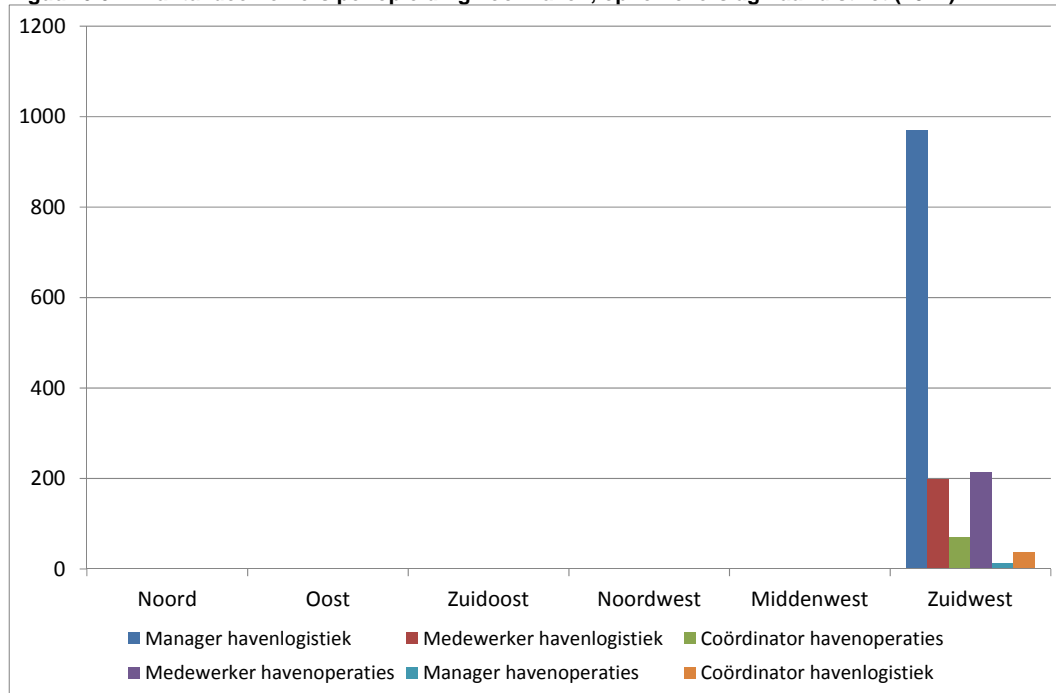
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

6.3.2 Deelnemers naar district

Zowel het STC als het Scalda, de enige twee bekostigde onderwijsinstellingen die opleidingen voor de haven, op- en overslag aanbieden, zijn gevestigd in district Zuidwest. Alle deelnemers zijn dan ook in dit district geregistreerd (zie Figuur 6.6).

⁴⁶ In 2009 kende de kwalificatie assistent operationeel medewerker op- en overslag 3 deelnemers. Deze is buiten beschouwing gelaten in de grafiek.

Figuur 6.6 Aantal deelnemers per opleiding voor haven, op- en overslag naar district (2014)

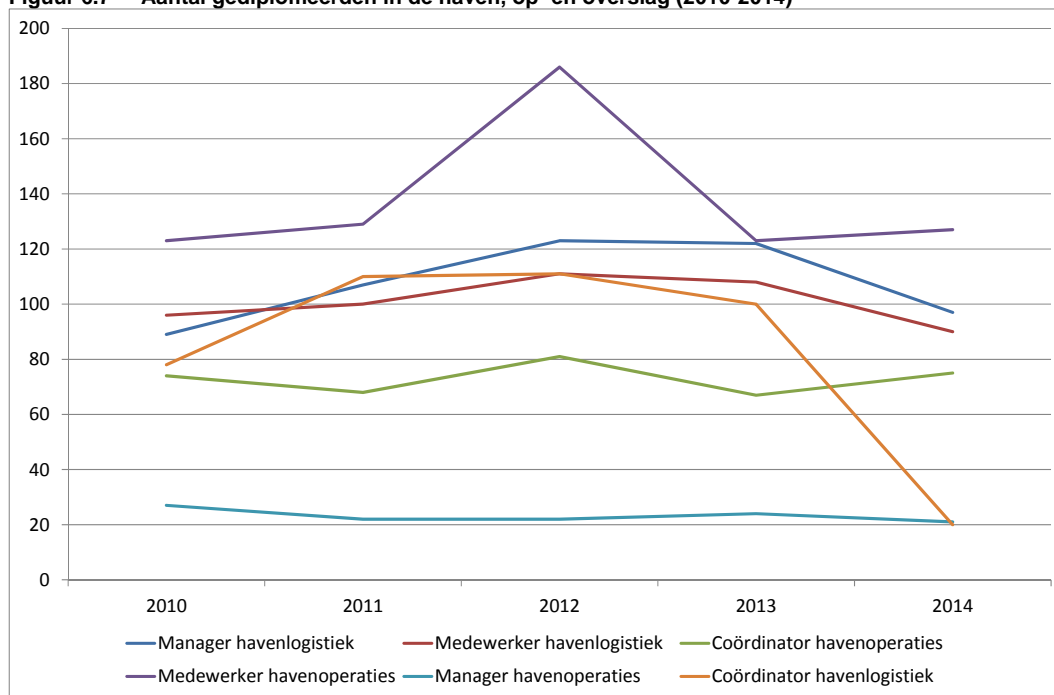


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

6.3.3 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden binnen de haven, op- en overslag is in 2014 gedaald ten opzichte van 2013 (-21%, zie fFiguur 6.7). Vooral het aantal gediplomeerden binnen de kwalificatie coördinator havenlogistiek is sterk gedaald (-80%). De kwalificaties manager havenlogistiek (-20%), medewerker havenlogistiek (-17%) en manager havenoperaties (-13%) zijn tevens gedaald ten opzichte van 2013. Binnen de kwalificaties medewerker havenoperaties (+3%) en coördinator havenoperaties (+12%) is in 2014 een stijging in het aantal gediplomeerden te zien ten opzichte van 2013. Verwachting is dat het aantal gediplomeerden in komende jaren zal toenemen, gezien de toename in het aantal deelnemers.

Figuur 6.7 Aantal gediplomeerden in de haven, op- en overslag (2010-2014)



Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

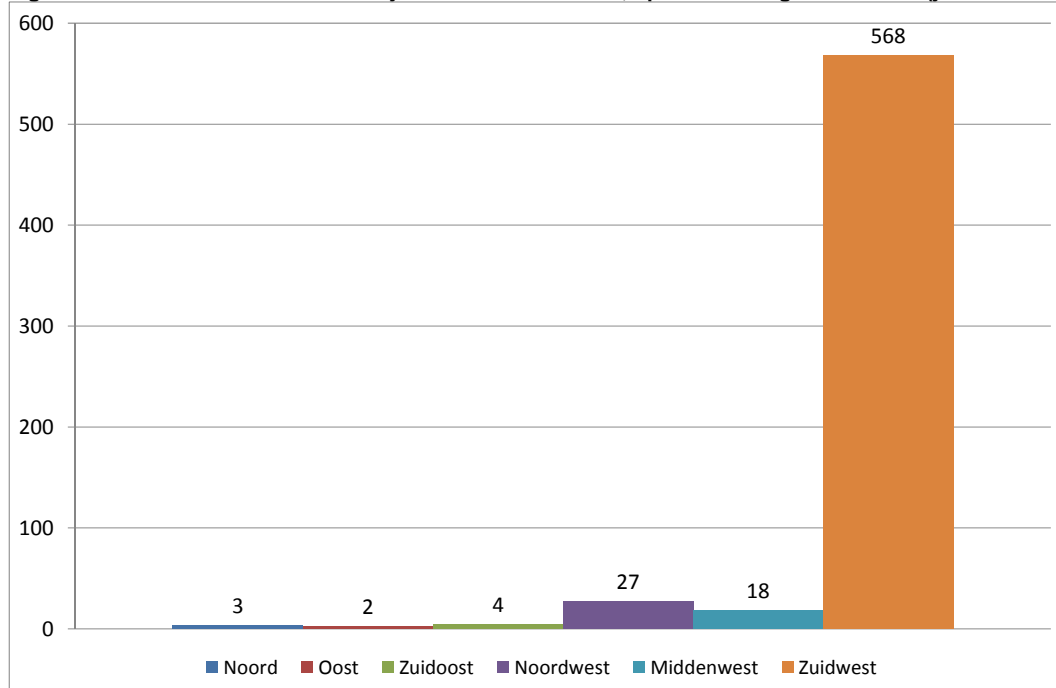
6.4 BPV-markt haven, op- en overslag

Er zijn 628 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor leerlingen die opleidingen volgen binnen de haven, op- en overslag. 6 van deze bedrijven zijn gevestigd in het buitenland. Het gros van de leerbedrijven is gevestigd in district Zuidwest (568, zie Figuur 6.8), waar tevens de twee onderwijsinstellingen gevestigd zijn.

Voor leerlingen die een opleiding volgen op mbo niveau 2, is het lastiger om BPV-plaatsen te vinden gezien de teruglopende vraag naar werknemers op dit niveau.⁴⁷

⁴⁷ Interview Deltalinqs

Figuur 6.8 Aantal erkende leerbedrijven⁴⁸ binnen de haven, op- en overslag naar district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

6.5 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

Er zijn goede kansen voor gediplomeerden op mbo 3 of 4 niveau, aangezien hier steeds meer vraag naar is binnen de deelsector. Hier is tevens een tekort aan vakmensen, wat de kans op werk voor gediplomeerde schoolverlaters vergroot. De vraag naar gediplomeerde schoolverlaters op niveau 2 is echter dalend, wat te maken heeft met automatisering, waardoor de kansen op de arbeidsmarkt voor deze gediplomeerden kleiner is.⁴⁹

⁴⁸ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

⁴⁹ Interview Deltalinqs.

7 Binnenvaart

7.1 Inleiding

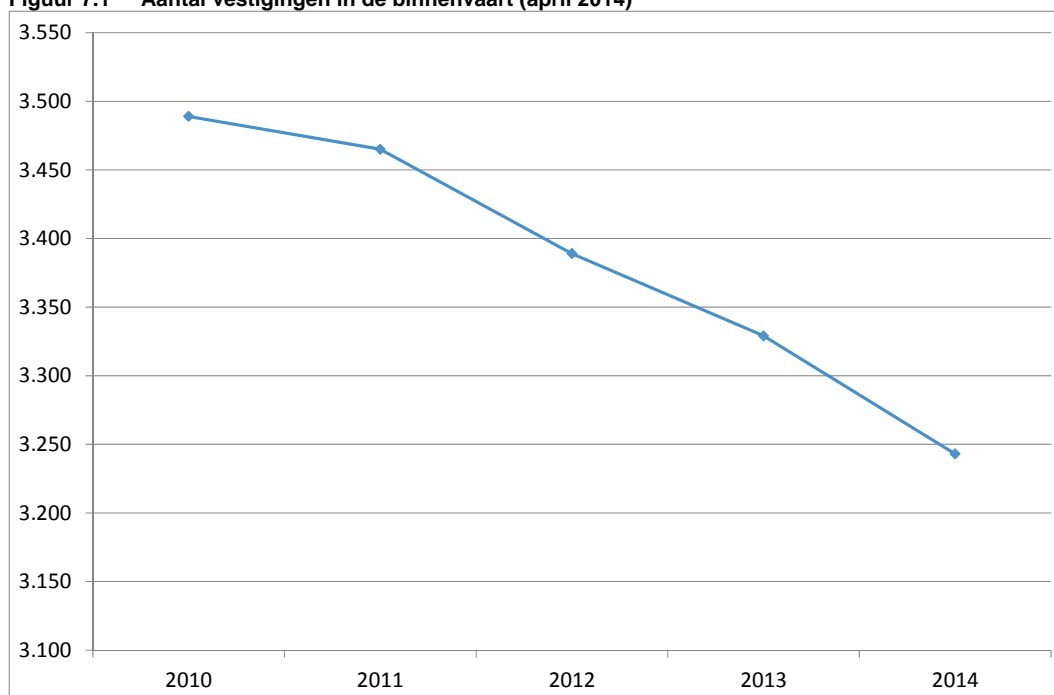
De belangrijkste branche binnen de deelsector binnenvaart is het goederenvervoer via waterwegen (droge bulk, containers en tankvaart), maar ook de passagiervaart en rondvaartboten vallen hier onder. In dit hoofdstuk gaat de aandacht uit naar de in de deelsector werkzame kapiteins, schippers en matrozen.

7.2 Arbeidsmarkt binnenvaart

7.2.1 Aantal vestigingen

Het aantal binnenvaartschippers is de afgelopen jaren gestaag gedaald, van circa 3.500 begin 2010 tot circa 3.250 begin 2014 (Figuur 7.1). Hiervan zijn circa 2.100 actief in de vrachtvaart en circa 750 in de passagiersvaart. In de tankvaart (circa 180) en de sleepdiensten (circa 250) zijn minder binnenvaartbedrijven actief. Het aantal binnenvaartschippers is vooral afgenomen in de vrachtvaart, maar eigenlijk heeft het aantal vestigingen zich alleen in de tanker binnenvaart zich positief ontwikkeld.

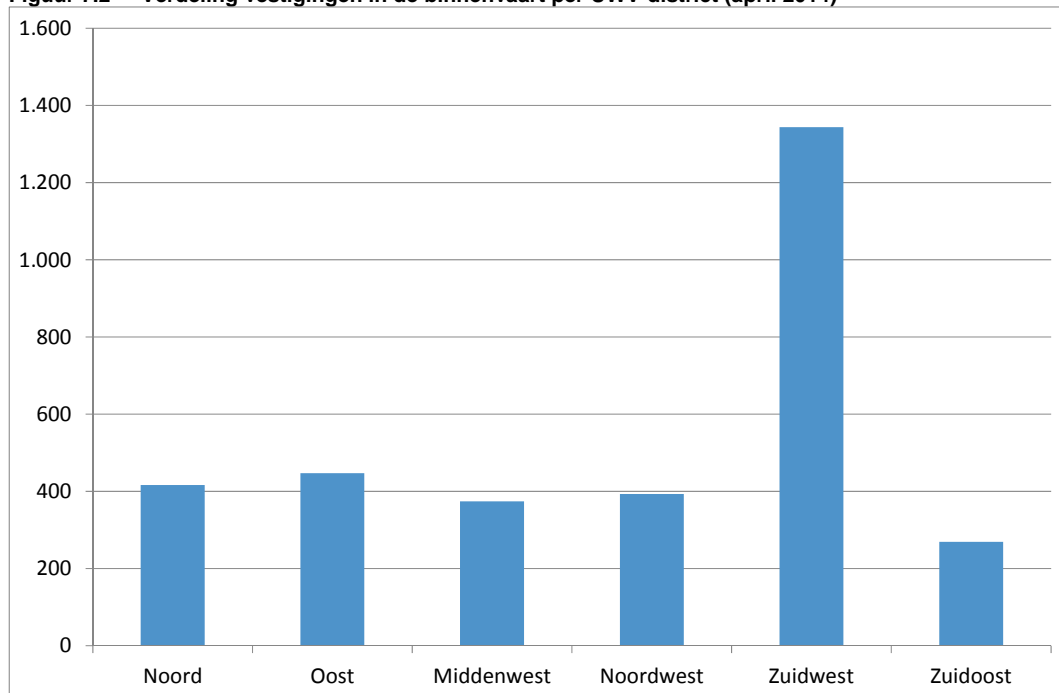
Figuur 7.1 Aantal vestigingen in de binnenvaart (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

Bijna de helft van alle binnenvaartschippers opereert vanuit de regio Zuidwest (met name het Rijn- en Maasmond gebied). Voor het overige zijn de kantoren van binnenvaartschippers redelijk gelijkmatig verspreid over het land (Figuur 7.2).

Figuur 7.2 Verdeling vestigingen in de binnenvaart per UWV-district (april 2014)



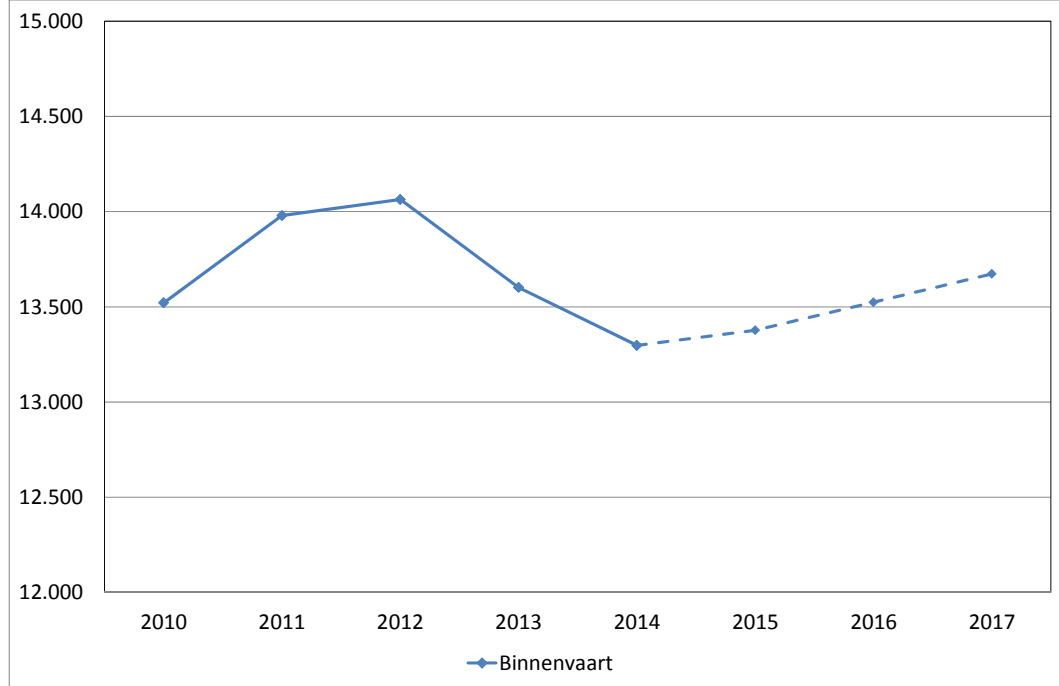
Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

7.2.2 Werkgelegenheid

De werkgelegenheid in de binnenvaart schommelt de laatste jaren rond 13.500 personen (Figuur 7.3). De ontwikkeling van de werkgelegenheid in de binnenvaart wordt grotendeels bepaald door twee factoren: het aantal schepen en de omvang van de schepen. De werkgelegenheid kan dus toenemen als het aantal binnenvaartschippers afneemt of als de schepen groter worden, en dat is zichtbaar gebeurd in 2011 en 2012. De laatste jaren is minder geïnvesteerd in grotere binnenvaartschepen en is de werkgelegenheid afgenomen. De sector heeft echter wel te maken met meer volume, maar dat vertaalt zich nog niet direct in meer werkgelegenheid. Een toename van buitenlands personeel, dat niet altijd in de statistieken voorkomt, kan de groei maskeren, evenals het langer en meer werken van het huidige personeelsbestand.⁵⁰

⁵⁰ Interview CBRB.

Figuur 7.3 Directe werkgelegenheid in de haven, op- en overslag (april 2010-2014), prognose tot 2017



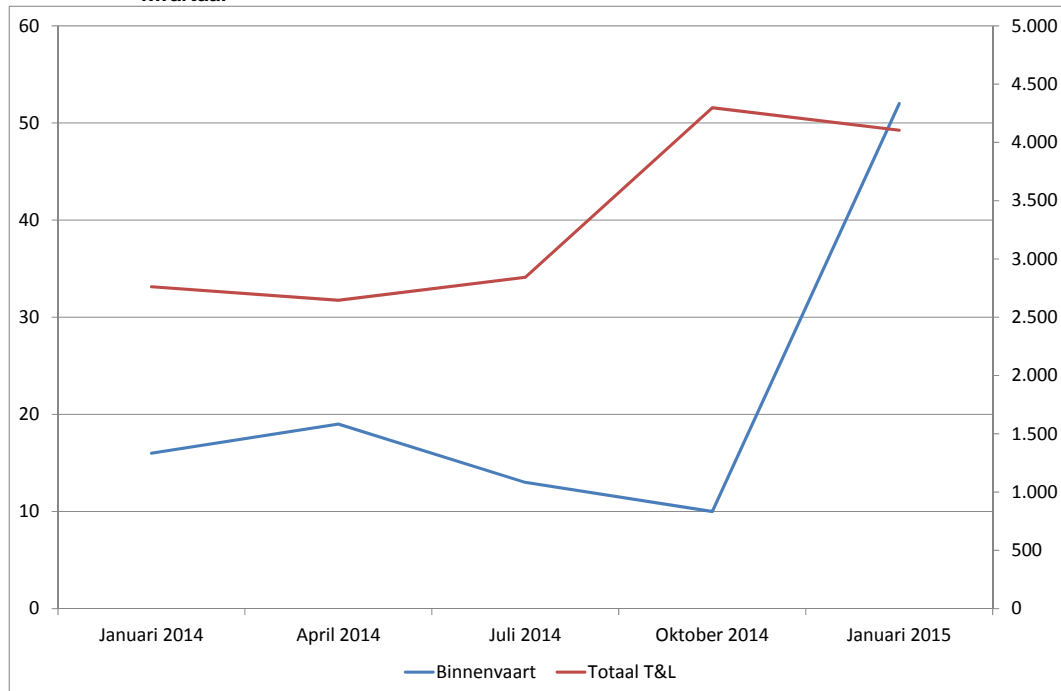
Bron: Maritieme Monitor 2014 / LISA, bewerking Ecorys.

De verwachte economische groei in Europa en de doorvoer via Nederland is gunstig voor de binnenvaart, waar voor de komende jaren een lichte stijging van de werkgelegenheid wordt verwacht.

7.2.3 Vacatures

Het aantal vacatures voor de binnenvaart dat bekend is bij het UWV WERKbedrijf is toegenomen van 16 naar 52 vacatures tussen januari 2014 en januari 2015 (zie Figuur 7.4). Het aantal vacatures kende een kleine dip in juli en oktober 2014 om vervolgens sterk toe te nemen in januari 2015.

Figuur 7.4 Openstaande vacatures binnenvaart en totaal T&L NL 2014, standcijfer bij aanvang kwartaal



Bron: UWV, bewerking door Ecorys.

7.3 Onderwijsmarkt binnenvaart

Binnen het bekostigd onderwijs zijn er vijf kwalificaties te onderscheiden voor de deelsector binnenvaart, te weten:

1. Matroos binnenvaart, niveau 2;
2. Schipper rondvaartboot beperkt vaargebied, niveau 2;
3. Schipper binnenvaart, niveau 3;
4. Bootman, niveau 3;
5. Kapitein binnenvaart, niveau 4.

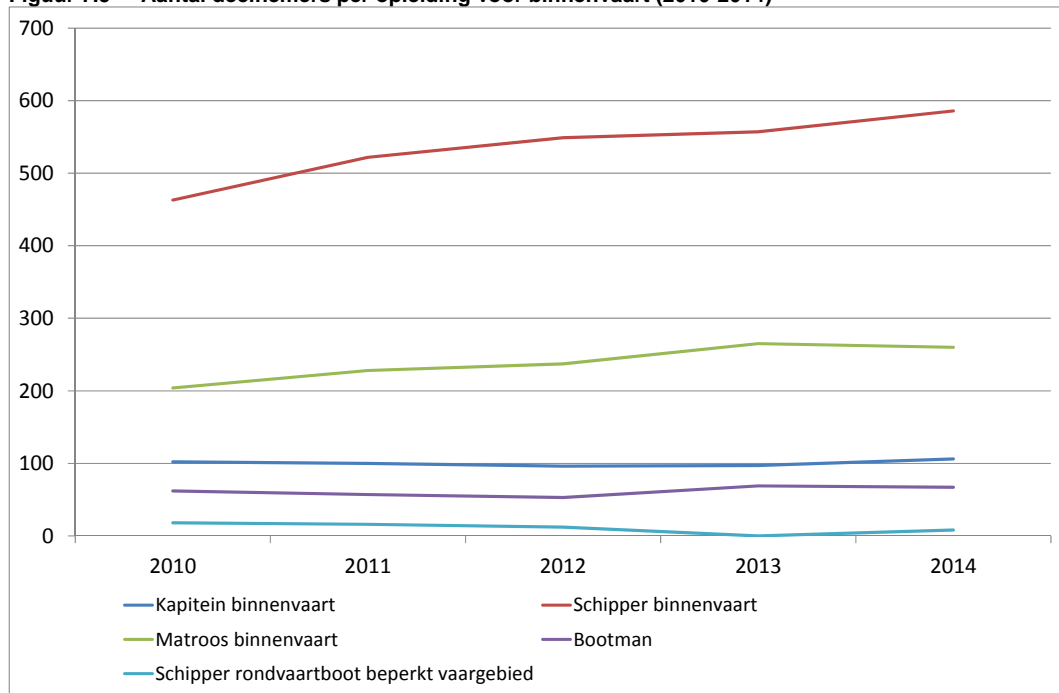
Alle vijf de opleidingen worden aangeboden in de BBL-variant. Daarnaast kan binnen de kwalificaties kapitein binnenvaart en schipper binnenvaart tevens de BOL-variant gevolgd worden.

Er zijn vier publiek bekostigde onderwijsinstellingen die opleidingen voor de binnenvaart bieden, te weten: Berechja College, ROC Nova College, Scalda en STC.

7.3.1 Deelnemersaantallen

Het aantal deelnemers van opleidingen binnen de binnenvaart is tussen 2013 en 2014 toegenomen van 988 naar 1.027. Dit komt door een toename in het aantal deelnemers voor de kwalificaties kapitein binnenvaart (+9%) en schipper binnenvaart (5%). Daarnaast is het aantal deelnemers voor de kwalificatie schipper rondvaartboot beperkt vaargebied toegenomen van nul in 2013 naar 8 in 2014. Het aantal deelnemers binnen de kwalificaties matroos binnenvaart (-2%) en bootman (-3%) zijn tussen 2013 en 2014 licht afgenomen.

Figuur 7.5 Aantal deelnemers per opleiding voor binnenvaart (2010-2014)

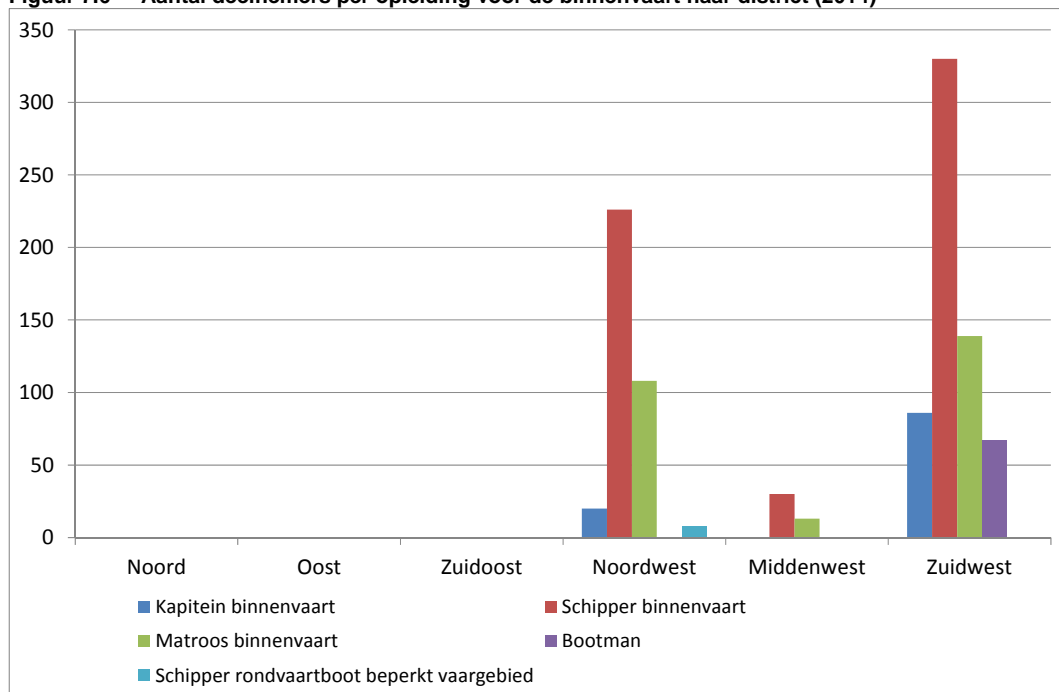


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

7.3.2 Deelnemers naar district

In de districten Noord, Oost en Zuidoost zijn geen onderwijsinstellingen gevestigd die binnenvaartopleidingen aanbieden. In district Zuidwest worden praktisch alle kwalificaties voor de binnenvaart aangeboden, op schipper rondvaartboot beperkt vaargebied na. Deze kwalificatie wordt wel in district Noordwest aangeboden, waar op de kwalificatie bootman na tevens de overige kwalificaties aangeboden worden. In district Zuidwest worden alleen de kwalificaties schipper binnenvaart en matroos binnenvaart aangeboden.

Figuur 7.6 Aantal deelnemers per opleiding voor de binnenvaart naar district (2014)



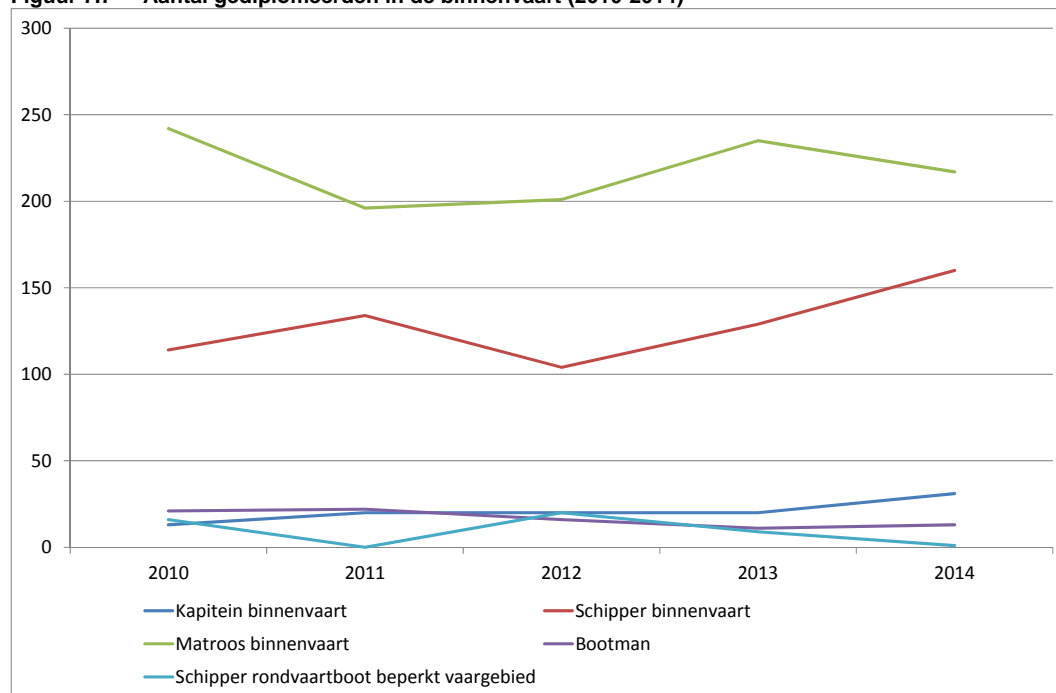
Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

7.3.3 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden is tussen 2013 en 2014 toegenomen van 404 naar 422. Deze toename is veroorzaakt door een toename in het aantal gediplomeerden voor de kwalificaties kapitein binnenvaart (+55%), schipper binnenvaart (+24%) en bootman (+18%). Voor de kwalificaties matroos binnenvaart (-8%) en schipper rondvaartboot beperkt vaargebied (-89%) nam het aantal gediplomeerden af.

Verwachting is dat het aantal gediplomeerden matroos binnenvaart en schipper binnenvaart de komende jaren (verder) zal toenemen, gezien de toename in het aantal deelnemers voor deze kwalificaties.

Figuur 7.7 Aantal gediplomeerden in de binnenvaart (2010-2014)



Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

7.4 BPV-markt binnenvaart

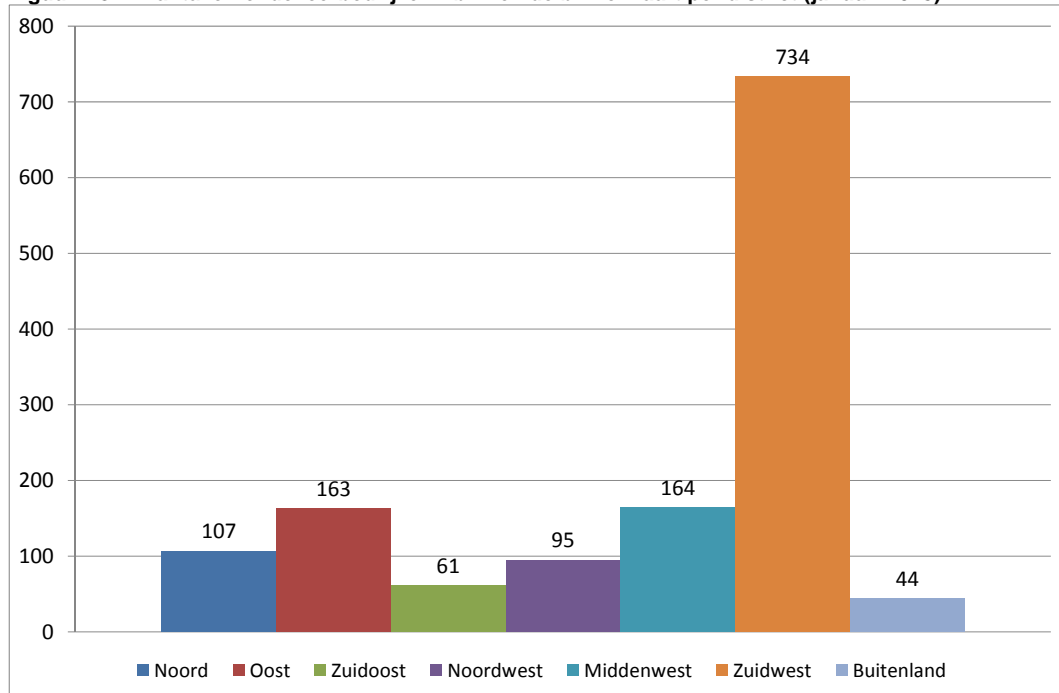
Er zijn 1.368 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor leerlingen die een opleiding volgen voor de binnenvaart. 44 van deze bedrijven zijn gevestigd in het buitenland. Meer dan de helft van de Nederlandse leerbedrijven is gevestigd in regio Zuidwest (zie Figuur 7.8).

In de deelsector zijn er geen problemen met het vinden van stageplaatsen in de binnenvaart. Er wordt veel tijd gestoken door de scholen in het vinden van de juiste stageplaats voor leerlingen, hierdoor is de uitval van leerlingen ook minder hoog dan voorheen.⁵¹ Voor de leerlingen die de opleiding matroos volgen is er wel concurrentie van MOE-landers die als matroos werken, maar doordat dezen veelal de vreemde talen onvoldoende beheersen worden zij regelmatig vervangen door leerling-werknemers.⁵²

⁵¹ Interview CBRB.

⁵² Interview Sectorinstituut Transport & Logistiek.

Figuur 7.8 Aantal erkende leerbedrijven⁵³ binnen de binnenvaart per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

7.5 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

Hoewel de werkgelegenheid de laatste paar jaar is afgenomen, is de verwachting dat er voldoende kansen zijn voor gediplomeerde schoolverlaters, vooral als gevolg van de vervangingsvraag in de deelsector. Ook is er een tekort aan goed geschoold personeel, wat door de crisis in de cijfers niet goed terugkomt.⁵⁴ Daarnaast gaat het om een relatief laag aantal leerlingen die met diploma op de arbeidsmarkt komt, wat tevens de kansen verhoogd.⁵⁵

⁵³ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

⁵⁴ Interview CBRB.

⁵⁵ Interview Sectorinstituut Transport en Logistiek.

8 Vervoer door de lucht

8.1 Inleiding

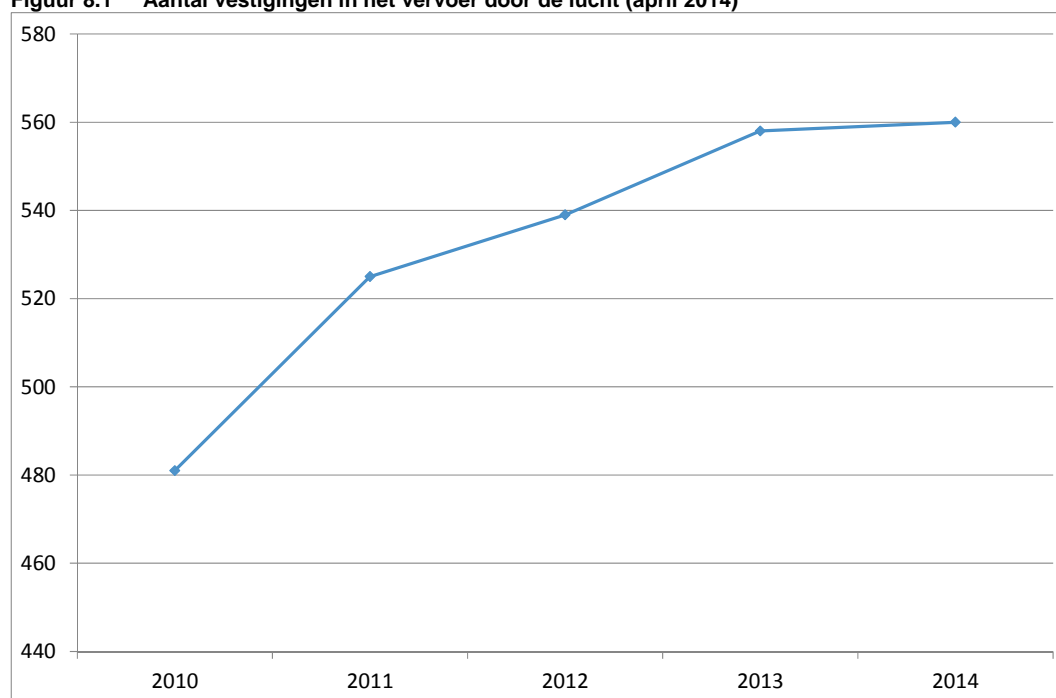
De deelsector luchtvaart is voor drie-kwalificaties van belang. Het gaat om twee beroepen op de grond: de aviation operations officer en de luchtvaartlogisticus, en een beroep waarvan de werkzaamheden zowel in de lucht als op de grond plaatsvinden: de luchtvaartdienstverlener.

8.2 Arbeidsmarkt vervoer door de lucht

8.2.1 Aantal vestigingen

In het vervoer door de lucht zijn naast Schiphol en KLM nog veel andere bedrijven werkzaam en hun aantal is toegenomen van 480 begin 2010 tot 560 begin 2014 (Figuur 8.1). Het aantal vestigingen in deze sector wordt gedomineerd door personenvervoer door de lucht (bijna 300) en dienstverlening aan de luchtvaart (bijna 250) en bestaat in beide deelsegmenten voor het grootste deel uit eenmansbedrijven.

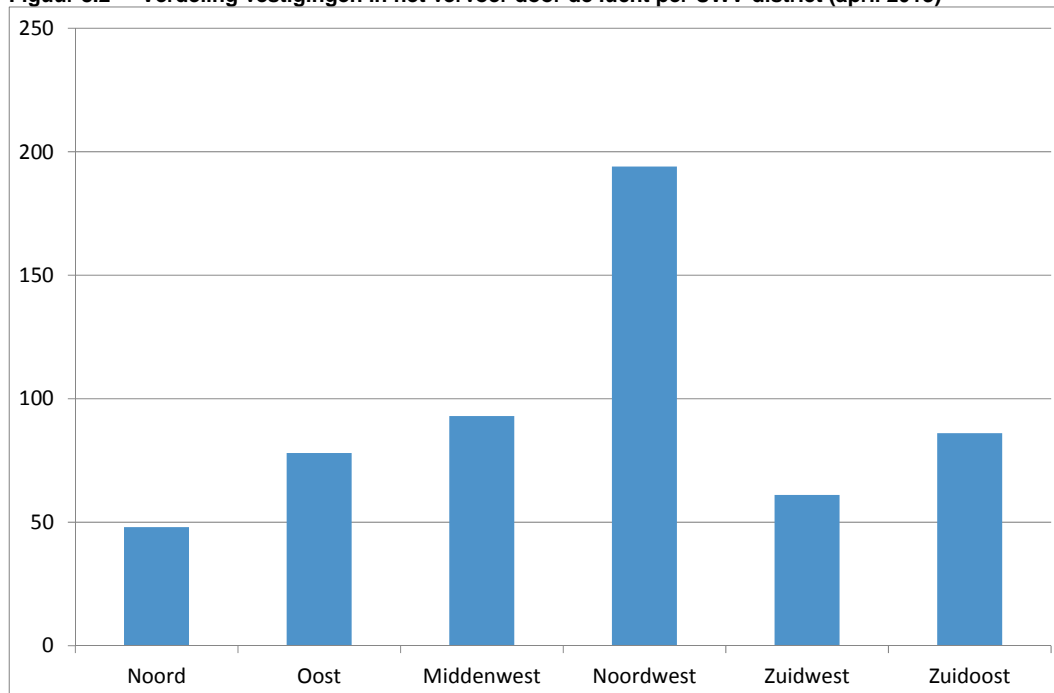
Figuur 8.1 Aantal vestigingen in het vervoer door de lucht (april 2014)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

Het aantal vestigingen is buiten het Schipholgebied toegenomen, maar ook in het Schipholgebied zelf. Het aantal vestigingen is daarmee nog altijd het grootst rond Schiphol (inclusief de Zaanstreek, Flevoland en Utrecht), zie Figuur 8.2.

Figuur 8.2 Verdeling vestigingen in het vervoer door de lucht per UWV-district (april 2013)

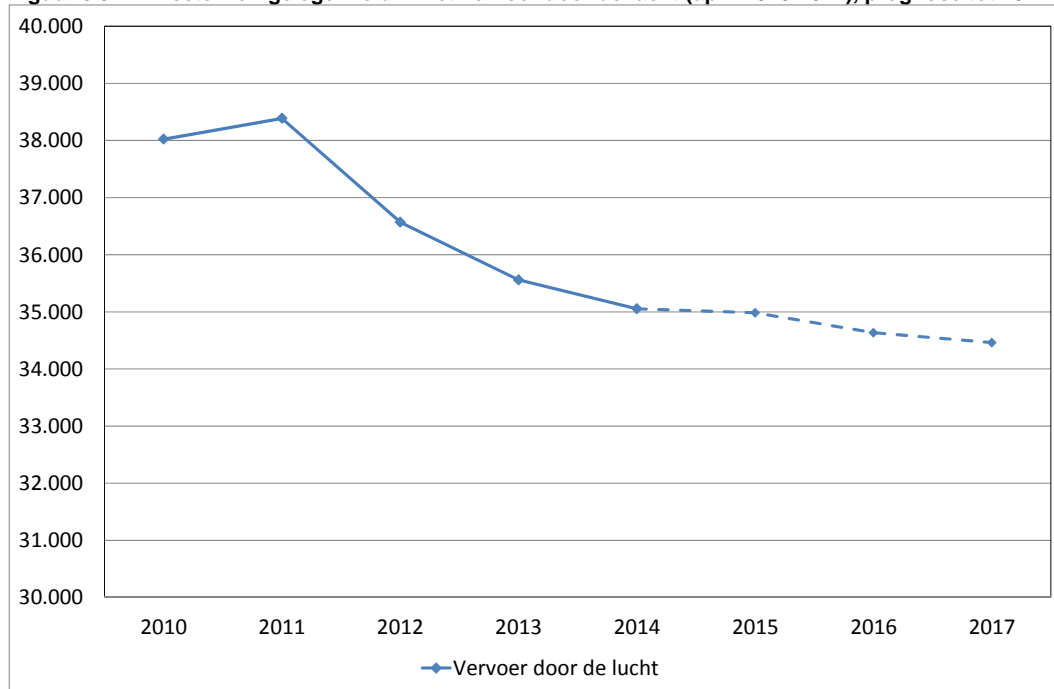


Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

8.2.2 Werkgelegenheid

De werkgelegenheid in de luchtvaart is de laatste jaren steeds afgenomen, van ruim 38.000 begin 2011 tot 35.000 begin 2014. KLM is verreweg de grootste werkgever in deze sector met iets meer 30.000 fte, gevolgd door Schiphol met iets meer dan 2.000 fte. In beide bedrijven is de werkgelegenheid de afgelopen jaren afgenomen door kostenreducties. Volgens het meest recente jaarverslag van KLM is de werkgelegenheid gedurende 2014 nagenoeg stabiel gebleven maar is aangekondigd dat het aantal werknemers sterker zal worden teruggebracht en de organisatie platter moet worden. Ook bij Schiphol staat de werkgelegenheid onder druk omdat de afhandeling van passagiers steeds meer via digitale loketten gaat. Deze ontwikkelingen worden ingegeven door lange-termijn overwegingen en algemene economische groei zal daarom hooguit leiden tot een tempering van de daling in het aantal werkzame personen bij deze twee bedrijven die het beeld van de sector bepalen.

Figuur 8.3 Directe werkgelegenheid in het vervoer door de lucht (april 2010-2014), prognose tot 2017



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

8.2.3 Vacatures

Er worden weinig vacatures aangemeld bij het UWV voor functies in de deelsector vervoer door de lucht. Vacatures bij UWV zijn derhalve geen goede indicator van de vraag naar arbeid in deze deelsector.

8.3 Onderwijsmarkt vervoer door de lucht

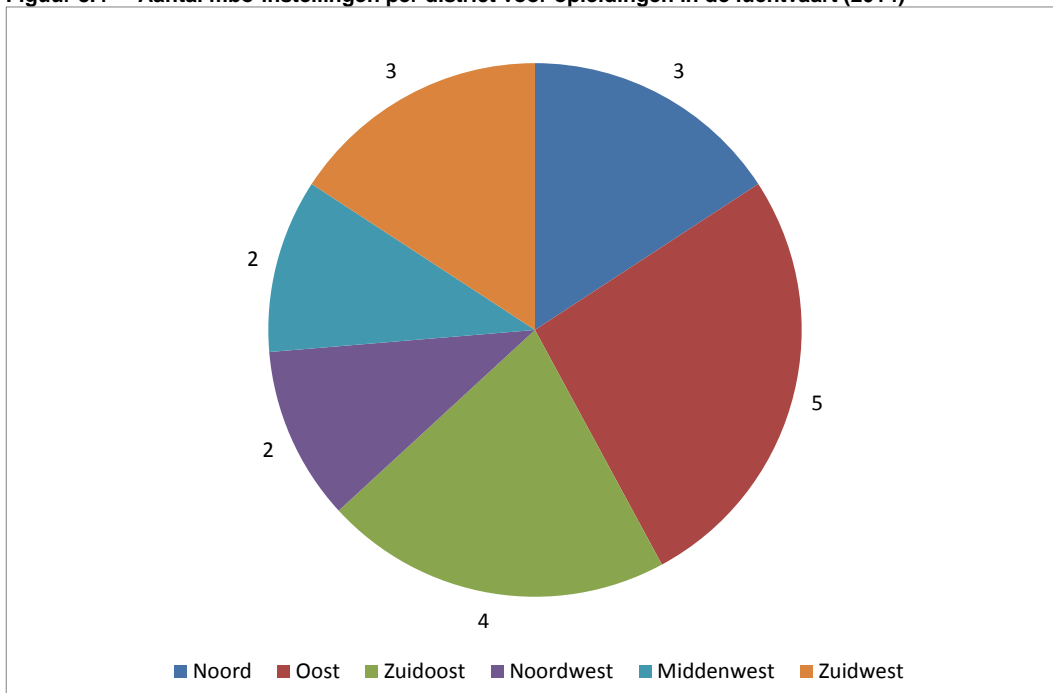
Er zijn binnen het publiek bekostigd onderwijs drie kwalificaties te onderscheiden, te weten:

1. Luchtvaartdienstverlener, niveau 4;
2. Luchtvaartlogisticus, niveau 4;
3. Aviation operations officer, niveau 4.

De opleidingen luchtvaartlogisticus en aviation operations officer worden door alle deelnemers in de bol-variant gevolgd. De opleiding luchtvaartdienstverlener wordt in zowel de bbl- als de bol-variant gevolgd.

Er zijn 19 bekostigde onderwijsinstellingen in Nederland die opleidingen voor de luchtvaart aanbieden. Alle districten bevatten onderwijsinstellingen die deze opleidingen bieden. Wel is er een verschil tussen de districten Oost en Zuidoost te zien vergeleken met de overige districten: bijna de helft van de instellingen is gevestigd in deze twee districten (9).

Figuur 8.4 Aantal mbo-instellingen per district voor opleidingen in de luchtvaart (2014)

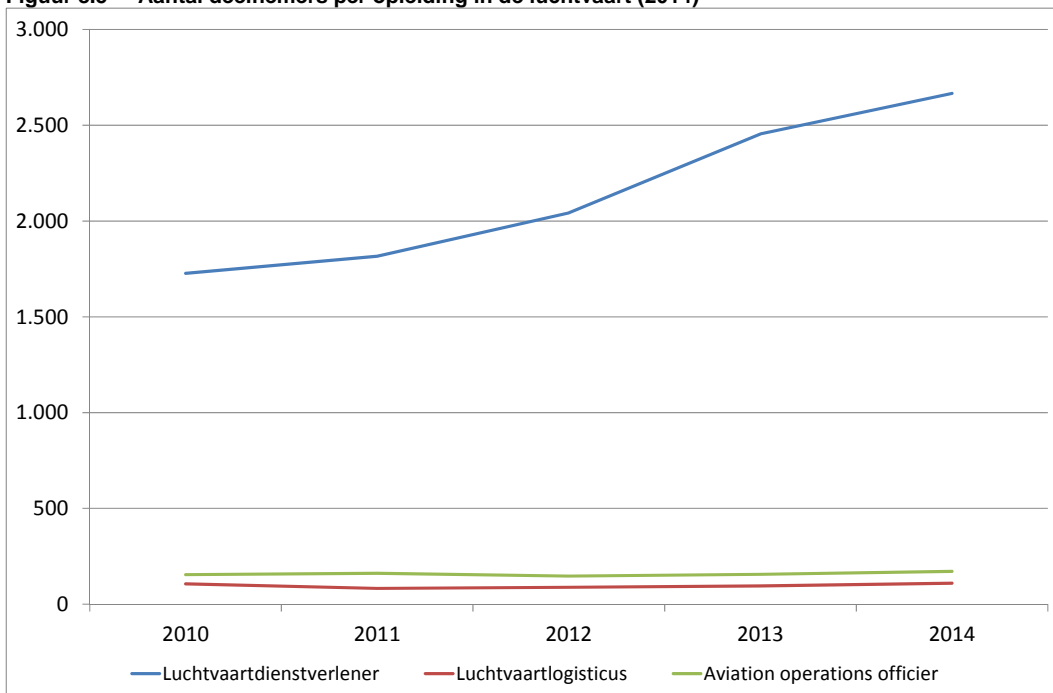


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

8.3.1 Deelnemersaantallen

Het aantal deelnemers van opleidingen binnen de luchtvaart is sinds 2010 elk jaar toegenomen (zie Figuur 8.5). Met name het aantal deelnemers binnen de kwalificatie luchtvaartdienstverlener is sterk toegenomen in deze periode (+54%). Ook tussen 2013 en 2014 is er sprake van een toename in het totaal aantal deelnemers voor opleidingen binnen de luchtvaart (+9%).

Figuur 8.5 Aantal deelnemers per opleiding in de luchtvaart (2014)

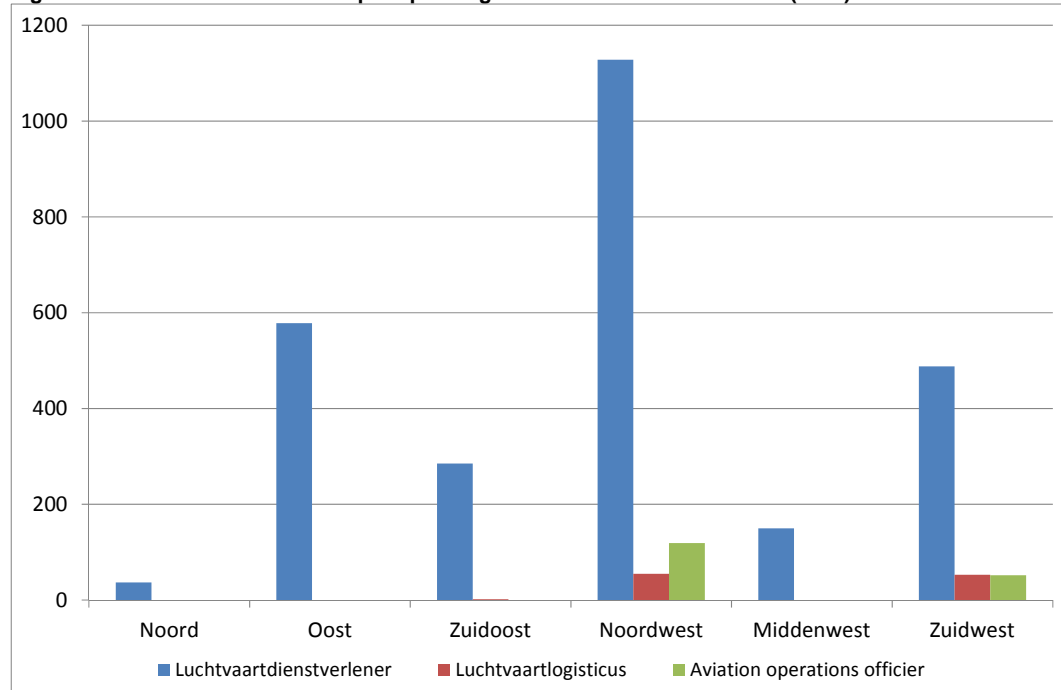


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

8.3.2 Deelnemers naar district

De meerderheid van de deelnemers die een opleiding volgt voor de luchtvaart, volgt deze in district Noordwest. Dit is te verklaren door de aanwezigheid van de luchtvaartsector in regio Amsterdam. In dit district worden alle drie de kwalificaties aangeboden, net als in district Zuidwest. In de overige districten wordt door deelnemers alleen de kwalificatie luchtvaartdienstverlener gevolgd.

Figuur 8.6 Aantal deelnemers per opleiding in de luchtvaart naar district (2014)

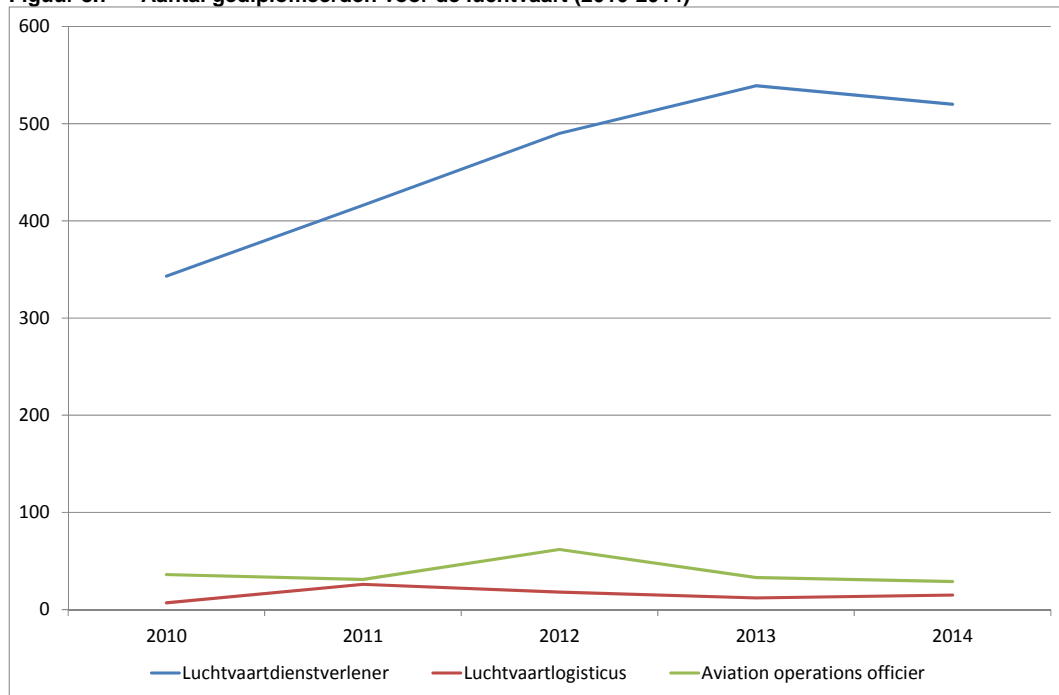


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

8.3.3 Gediplomeerden

Het aantal gediplomeerden is tussen 2013 en 2014 licht afgenomen (-3%, zie Figuur 8.7). Dit komt door een afname van het aantal gediplomeerden voor de kwalificatie luchtvaartdienstverlener, waar de meeste deelnemers onder vallen. Ook het aantal gediplomeerde aviation operations officiers nam af: van 33 in 2013 naar 29 in 2014. Het aantal gediplomeerden binnen de kwalificatie luchtvaartlogisticus nam toe van 12 in 2013 naar 15 in 2014.

Figuur 8.7 Aantal gediplomeerden voor de luchtvaart (2010-2014)



Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

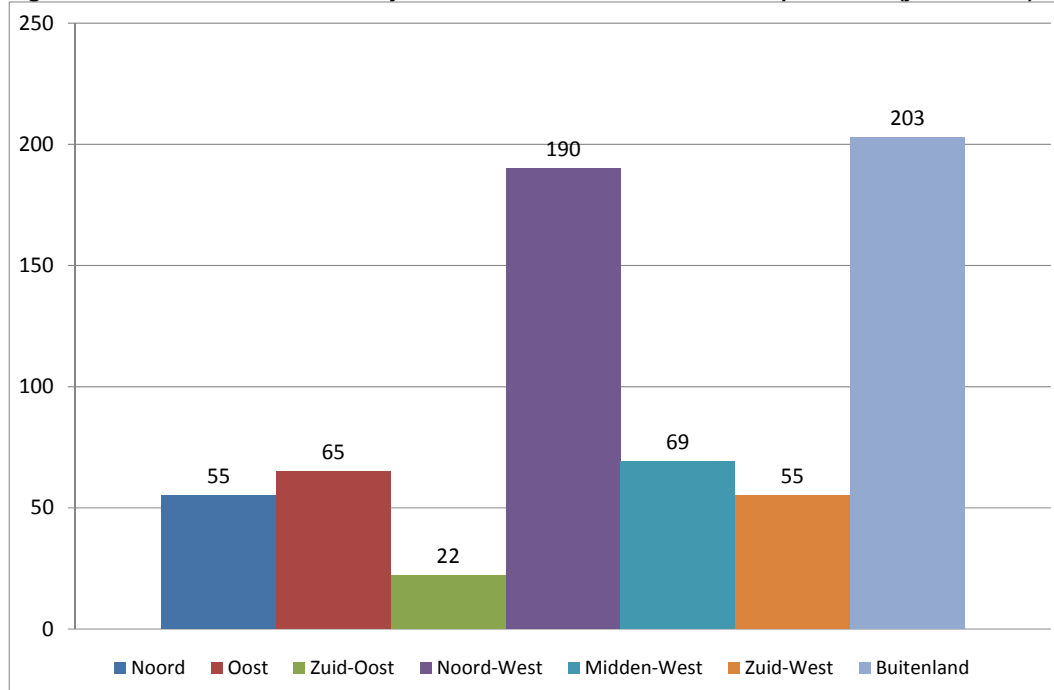
8.4 BPV-markt vervoer door de lucht

Er zijn 659 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor leerlingen die opleidingen volgen binnen de luchtvaart. 203 hiervan zijn gevestigd in het buitenland. In Nederland is 42 procent van de erkende leerbedrijven gevestigd in district Noordwest (zie Figuur 8.8).

KLM, de grootste werkgever voor de deelsector, geeft aan dat er voor luchtvaartdienstverlener meer aanbod dan vraag is. De kans op stage voor deze leerlingen is hiermee minder groot. Voor luchtvaartlogisticus zijn er wel veel plaatsen, maar men moet hier ouder dan 18 voor zijn, wat voor de leerlingen van de mbo opleiding vaak een probleem is. Het aanbod en de vraag naar aviation operations officier komt goed overeen, waardoor er goede kansen zijn voor leerlingen om een BPV-plaats te vinden bij KLM. De opleiding is echter wel verkort van 4 naar 3 jaar, waardoor de onderwijsinstellingen minder flexibel zijn met stageperiodes. Hierdoor kan KLM minder stageplekken vervullen dan zij zou willen.⁵⁶

⁵⁶ Interview KLM.

Figuur 8.8 Aantal erkende leerbedrijven⁵⁷ binnen de deelsector luchtvaart per district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

8.5 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

Er zijn vooral goede kansen voor gediplomeerde schoolverlaters die de opleiding luchtvaartlogisticus en aviation operations officer hebben gevolgd. Voor gediplomeerde luchtvaartdienstverleners is het lastiger een baan te vinden, aangezien het aanbod groter is dan de vraag.⁵⁸

⁵⁷ Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

⁵⁸ Interview KLM.

9 Vervoer per spoor

9.1 Inleiding

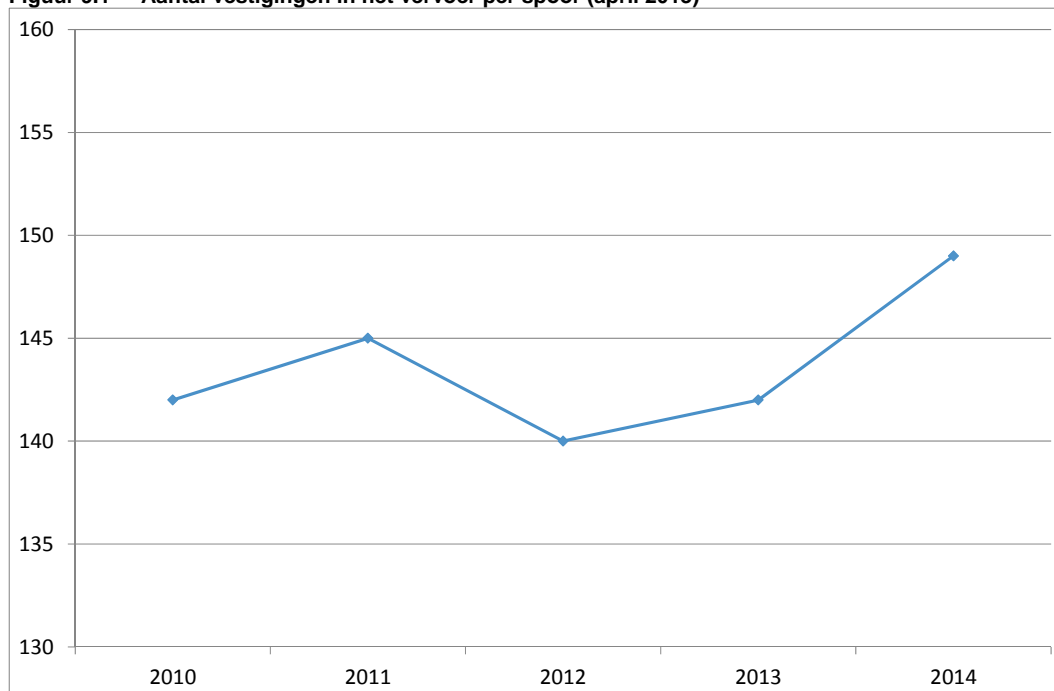
In dit hoofdstuk wordt ingegaan op onder meer kansen op werk en BPV-plaatsen voor deelnemers aan de opleiding machinist railvervoer, welke in 2011 van start is gegaan.

9.2 Arbeidsmarkt vervoer per spoor

9.2.1 Aantal vestigingen

Het aantal vestigingen op het spoor ligt elk jaar tussen 140 en 150. Vrijwel alle vestigingen betreffen lokale vestigingen van het personenvervoer per spoor.

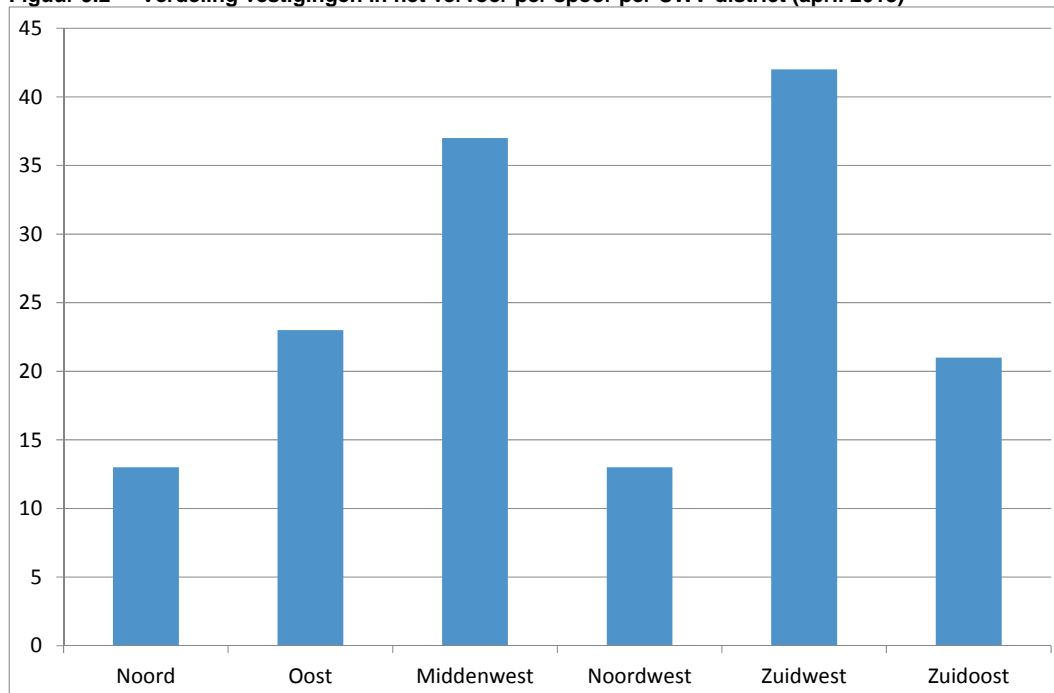
Figuur 9.1 Aantal vestigingen in het vervoer per spoor (april 2013)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

De meeste spoorvestigingen zijn te vinden in district Zuidwest dankzij een aantal vrachtvervoerders in Rotterdam en in district Middenwest dankzij het centrale knooppunt in Utrecht (Figuur 9.2).

Figuur 9.2 Verdeling vestigingen in het vervoer per spoor per UWV-district (april 2013)



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

9.2.2 Werkgelegenheid

Op het spoor werken bijna 14.000 personen, voor het overgrote deel werkzaam bij NS Reizigers (11.000 personen).⁵⁹ Na een daling gedurende 2010 en 2011 nam de werkgelegenheid gedurende 2012 toe door het vervoer over de Betuwelijn in Rotterdam en door een hogere frequentie van treinen in de Randstad. Deze opleving is van tijdelijke aard gebleken, doordat structureel gezien budgetten teruglopen.⁶⁰ Met de nieuwe concessies voor de NS en Prorail die per 2015 ingaan, is hierin op korte termijn geen verandering te verwachten. Actuele thema's zoals veiligheid van NS personeel hoeven niet noodzakelijk te leiden tot extra banen – immers een maatregel zoals versnelde invoering van toegangspoortjes creëert geen extra werkgelegenheid.

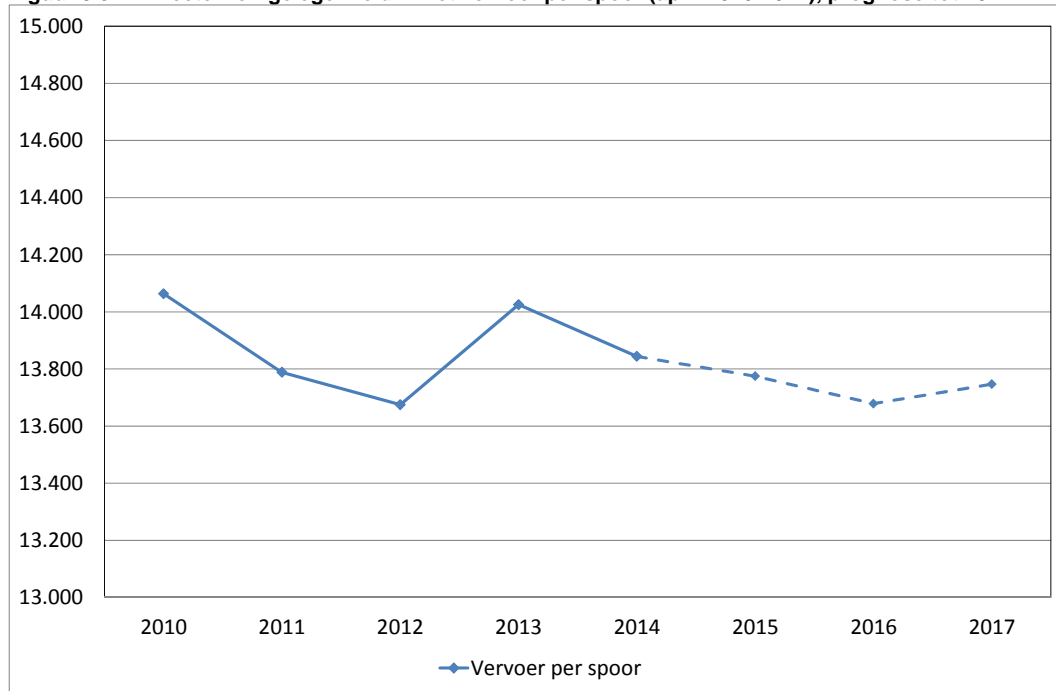
Niettemin is op langere termijn een groei van de werkgelegenheid te verwachten, doordat het aantal reizigerskilometers per spoor trendmatig toeneemt.⁶¹ Ook voor het goederenvervoer per spoor is op langere termijn een groei te verwachten, bijvoorbeeld door het plan van Havenbedrijf Rotterdam om te investeren in spoorverbindingen tussen Rotterdam en Zuid-Duitsland om de groeiende goederenstroom door te voeren.

⁵⁹ NS Jaarverslag 2014.

⁶⁰ www.ovpro.nl/bus/2014/12/31/2014-een-jaar-van-tegenstrijdigheden-in-het-ov/

⁶¹ CBS Statline: van 14.6 miljard spookkilometers in 2010 tot 17.7 miljard spookkilometers in 2013.

Figuur 9.3 Directe werkgelegenheid in het vervoer per spoor (april 2010-2014), prognose tot 2017



Bron: LISA, bewerking door Ecorys.

9.2.3 Vacatures

Er zijn weinig vacatures geregistreerd bij het UWV in de periode 2013-2014 gericht op functies binnen de deelsector spoor. Vacatures bij UWV zijn derhalve geen betrouwbare indicatie van de vraag naar arbeid in het vervoer per spoor.

9.3 Onderwijsmarkt vervoer per spoor

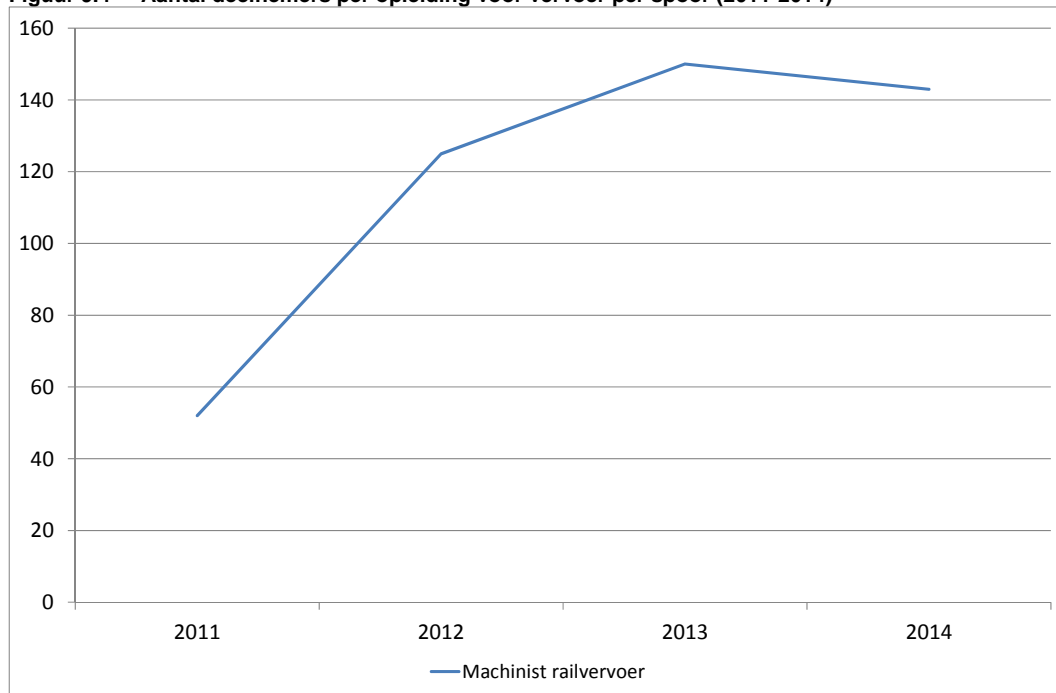
Binnen het publiek bekostigd onderwijs bestaat één kwalificatie voor de deelsector spoor, te weten: machinist railvervoer. Deze opleiding wordt aangeboden bij drie onderwijsinstellingen: ROC van Amsterdam en het STC. De opleiding aan het ROC van Amsterdam betreft een pilot-opleiding in samenwerking met NS. De meerderheid van de deelnemers van de opleiding machinist railvervoer volgt de opleiding aan het STC (64%).

De opleiding wordt in zowel de bol- als de bbl-variant gevolgd, op mbo-niveau 3.

9.3.1 Deelnemersaantallen

In 2014 is voor de eerste keer sinds de start van de opleiding machinist railvervoer in 2011, een daling in het aantal deelnemers te zien (-5%, zie Figuur 9.4).

Figuur 9.4 Aantal deelnemers per opleiding voor vervoer per spoor (2011-2014)

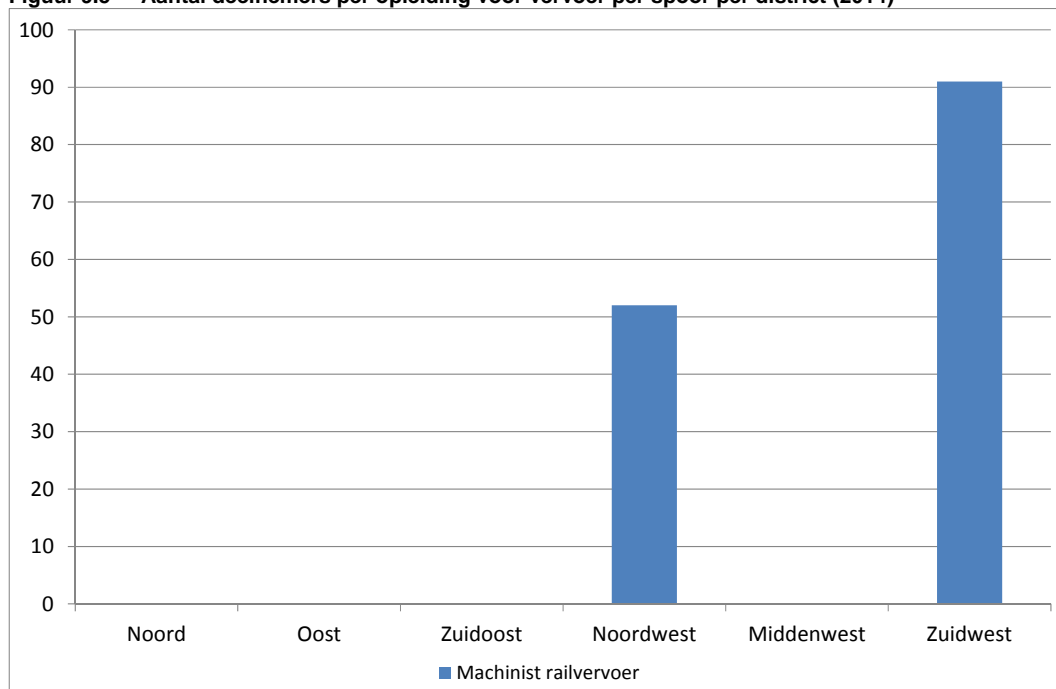


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

9.3.2 Deelnemers naar district

De meeste deelnemers van de opleiding machinist railvervoer volgen hun opleiding bij het STC (91), gevestigd in district Zuidwest (zie Figuur 9.5). In district Noordwest, waar ROC van Amsterdam gevestigd is, zijn 52 deelnemers ingeschreven in 2014.

Figuur 9.5 Aantal deelnemers per opleiding voor vervoer per spoor per district (2014)

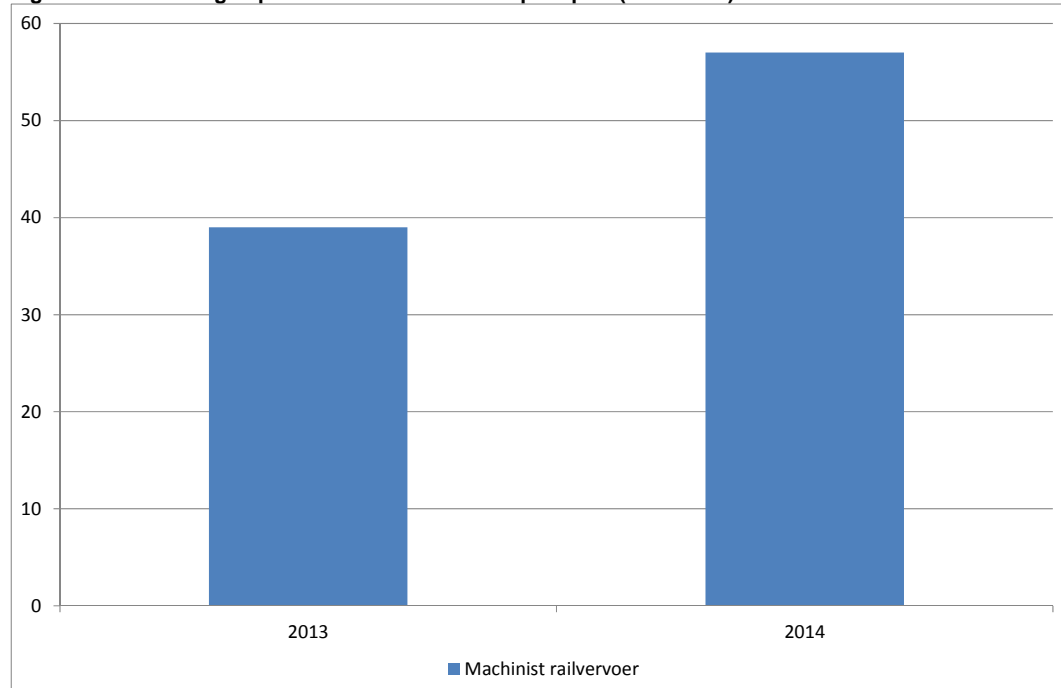


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

9.3.3 Gediplomeerden

In 2013 zijn de eerste deelnemers uit de opleiding machinist railvervoer uitgestroomd met een diploma (39 gediplomeerden, zie Figuur 9.6). Voor de start van de opleiding in 2011 heeft de deelsector altijd haar eigen personeel opgeleid. In 2014 is het aantal gediplomeerden toegenomen van 39 naar 43.

Figuur 9.6 Aantal gediplomeerden voor vervoer per spoor(2013-2014)

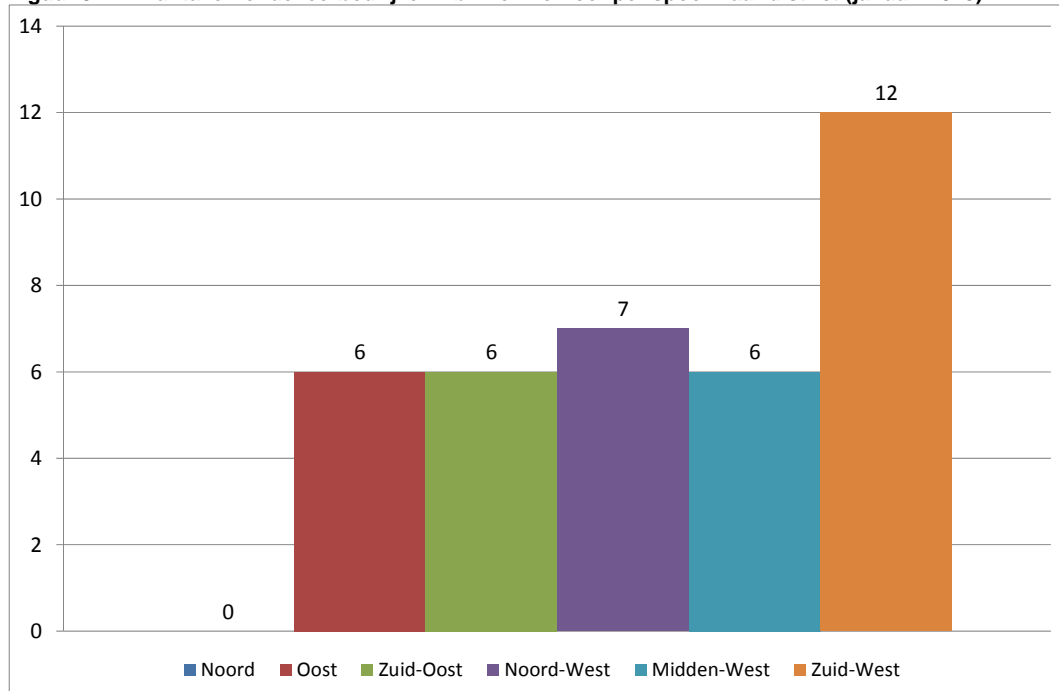


Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

9.4 BPV-markt vervoer per spoor

Er zijn 37 bedrijven die erkende BPV-plaatsen bieden voor leerlingen die een opleiding binnen vervoer per spoor volgen. In district zuidwest zijn naar verhouding meer leerbedrijven gevestigd (12, zie Figuur 9.7). In dit district wordt ook door de meeste deelnemers de opleiding tot machinist railvervoer gevolgd. In de overige districten zijn er 6 à 7 leerbedrijven per district. Alleen in district Noord zijn er geen bedrijven die erkende BPV-plaatsen voor deze opleiding bieden.

Figuur 9.7 Aantal erkende leerbedrijven⁶² binnen vervoer per spoor naar district (januari 2015)



Bron: Sectorinstituut Transport en Logistiek, bewerking door Ecorys.

9.5 Perspectieven voor gediplomeerde schoolverlaters op de arbeidsmarkt

De kansen voor gediplomeerde schoolverlaters binnen de deelsector spoorvervoer zijn op dit moment met name gericht op de vervangingsvraag in de sector. Van uitbreiding lijkt gezien de afname van de budgetten op dit moment geen sprake. Wel is de verwachting dat op de langere termijn een groei in werkgelegenheid te verwachten is doordat het aantal reizigerskilometers per spoor toeneemt en er een verwachte toename is van het goederenvervoer per spoor. Op de langere termijn zullen de kansen voor gediplomeerde schoolverlaters dan ook gunstiger zijn.

⁶² Het gaat hier om het aantal leerbedrijven en niet het aantal BPV-plaatsen; onbekend is hoeveel BPV-plaatsen er per leerbedrijf beschikbaar zijn.

Bijlage: deelnemersaantallen

Sector	Crebo en kwalificatie	Niveau	Leerweg	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Beroepsgoederen- vervoer	10656 / 91870	4	bbl				1	
	Manager transport en logistiek		bol	1184	1153	1216	1265	79
	10657 Specialist gevaarlijke stoffen	4	bbl	21	29	18	1	1
	10663 / 91890 Planner wegtransport	3	bbl	92	79	54	55	9
			bol	5	6	10	16	4
	10678 / 91830 Chauffeur goederenvervoer	2	bbl	2309	3093	2770	2195	57
bol			48	21	28	16	6	
Logistieke dienstverlening	10660 / 90213 / 90217 Logistiek supervisor	4	bbl	178	230	206	194	12
			bol	141	157	198	287	48
	10666 / 90202 Logistiek teamleider	3	bbl	302	355	514	593	23
			bol	156	129	177	217	23
	10679 / 90255 Logistiek medewerker	2	bbl	759	830	721	764	35
			bol	227	255	359	507	27
10681 / 93732 / 91820 Assistent logistiek medewerker	1	bbl	110	102	84	61	9	
		bol	46	43	49	62	8	
Haven, op- en overslag	10682 / 93040 / 95260 Manager havenlogistiek	4	bol	511	515	578	744	485
	10687 / 93060 / 95240 Medewerker havenlogistiek	2	bbl	79	94	79	82	72
			bol	78	60	74	156	126
	10690 / 93120 / 95725 Coördinator havenoperaties	3	bbl	75	86	73	82	69
	10691 / 93070 / 95727 Medewerker havenoperaties	2	bbl	233	299	195	204	212
	93050 / 95726 Manager havenoperaties	4	bbl	48	52	47	34	11
	10685 / 10686 / 93000 / 95250 Coördinator havenlogistiek	3	bbl	21	14	13	18	33
bol					2	2	2	
Binnenvaart	10650 / 93110 / 95640 Kapitein binnenvaart	4	bbl	9	12	11	17	20
			bol	93	88	85	80	43
	10651 / 91900 / 95630 Schipper binnenvaart	3	bbl	414	471	497	519	90
			bol	49	51	52	38	49

Sector	Crebo en kwalificatie	Crebo en kwalificatie						
		Niveau	Leerweg	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
	10652 / 91880 / 91881 / 91882 / 95620 Matroos binnenvaart	2	bbl	204	228	237	265	52
	10653 / 93030 Bootman	3	bbl	62	57	53	69	67
	95050 Schipper rondvaartboot beperkt vaargebied	2	bbl	18	16	12		8
Personenvervoer	10667 / 91843 / 95723 Touringcarchauffeur / reisleader	2	bbl	87	169	116	18	1
	95724 Touringcarchauffeur (niveau 3)	3	bbl				5	11
	10893 / 91840 Chauffeur personenvervoer	2	bbl	2569	44			
	91841 Chauffeur personenvervoer (OV)	2	bbl	2266	334	272	54	4
	91842 Chauffeur personenvervoer (taxi)	2	bbl	1376	1712	775	225	2
Luchtvaart	10654 / 91850 Luchtvaartdienstverlener	4	bbl			24	18	28
	bol		1727	1816	2018	2437	132	
	10655 / 91860 Luchtvaartlogisticus	4	bol	106	83	88	95	37
	10804 / 93010 Aviation operations officier	4	bol	154	161	147	156	86
Spoor	9560 Machinist railvervoer	3	bbl			5		
	bol			52	120	150	72	
Visserij	10643 / 93130 / 95767 Stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW6	2	bbl					18
	bol		81	70	52	39	6	
	10645 / 91910 / 95738 Stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW5	3	bol	97	81	58	57	10
	10649 / 91922 / 91920 / 91921 / 91924 / 95737 / 95739 Stuurman / werktuigkundige zeevisvaart SW4	4	bol	46	40	39	21	2
Waterbouw	10639 / 93020 Baggermeester	4	bol	19	29	41	45	34

Sector	Crebo en kwalificatie	Crebo en kwalificatie						
		Niveau	Leerweg	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
	10640 / 93101 / 95734 Scheepswerktuigkundige waterbouw	4	bol	36	37	43	45	34
	10641 / 93102 / 95735 Stuurman waterbouw	4	bol	46	46	51	64	35
Koopvaardij/Zeevaart	10642 / 91930 / 91931 / 91932 / 91933/ 22124 / 95728 / 95729 / 95730 Koopvaardij officier alle schepen	4	bol	882	976	1057	1220	49
	10644 / 91940 / 91941 / 91942 / 91943 / 22123 / 95731 / 95732 / 95733 Stuurman / werktuigkundige kleine schepen	3	bol	223	209	250	275	20
	10648 / 93090 / 95736 Schipper / machinist beperkt werkgebied	2	bol	154	197	175	216	26
Scheepsbouw	10638 / 93080 Scheeps- en jachtbouwkundige	4	bol	175	175	182	209	112

Bijlage: aantal opleidingsinstellingen per district per deelsector

Figuur 9.8 Aantal mbo-instellingen per sector en district

	Noord	Oost	Zuidoost	Noordwest	Middenwest	Zuidwest
Beroepsgoederenvervoer	4	7	6	4	5	4
Logistieke dienstverlening	3	6	6	4	5	4
Haven, op- en overslag						2
Binnenvaart				1	1	2
Personenvervoer		1			1	1
Luchtvaart	3	5	4	2	2	3
Spoor				1		1
Visserij				1	1	2
Waterbouw						1
Koopvaardij/Zeevaart	1	1		2	1	2
Scheepsbouw	1					1

Bron: DUO, bewerking door Ecorys.

Bijlage: Nederland verdeeld in UWV-districten



Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profitsectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 85-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het ov-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

Voor dit onderzoek gaat onze dank uit naar Hans Konings voor de begeleiding vanuit het Sectorinstituut Transport & Logistiek. Tevens danken wij alle geïnterviewden die hebben meegewerkt aan dit onderzoek.

Jena de Wit
Martin van der Ende
Ruud van der Aa

ECORYS Nederland B.V.
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas