

Mobiliteitsbranche in beeld

Maart 2024



In het kort

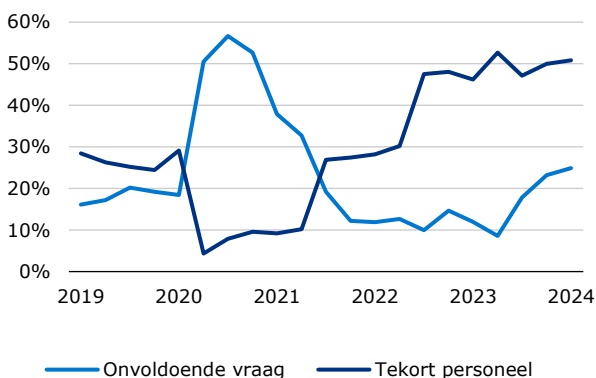
- De mobiliteitsbranche heeft al langer te maken met een tekort aan met name technisch personeel. Het aantal openstaande vacatures blijft dan ook hoog.
- Door trends als verduurzaming en nieuwe technologie veranderen de beroepen in de branche. In het algemeen vereisen de beroepen meer kennis van elektronica, sensoren en ict. Ook is aandacht nodig voor veilig werken.
- Er werken relatief veel jongeren in de branche, al dan niet bbl'ers die in opleiding zijn voor een mbo-kwalificatie. Van belang is om deze mensen te behouden voor de branche. Een andere optie is zij-instroom en omscholing. Vanuit beroepen uit de techniek en transport zijn de afgelopen jaren overstappen gemaakt naar technische functies als automonteur, autospuiter of autoschadehersteller.

Aanhoudend tekort aan technisch personeel

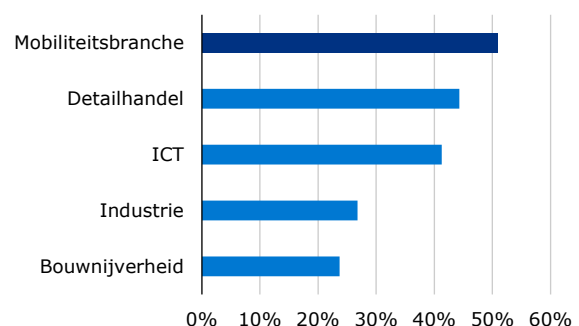
Het tekort aan personeel in de mobiliteitsbranche houdt aan. De mobiliteitsbranche gaat over handel en reparatie van auto's en voertuigen (zie voor verdere uitleg pagina 3). Begin 2024 zegt de helft van de ondernemers in de branche dat **personeelstekorten** een belemmering zijn voor de bedrijfsvoering. Deze belemmering speelt al langere tijd bij veel ondernemers. Zelfs in 2019, de laatste periode van hoogconjunctuur, was het personeelstekort in de mobiliteitsbranche niet voor zoveel ondernemers een belemmering. Zowel vergeleken met andere sectoren in de techniek zoals industrie, bouw en zelfs ICT als met een commerciële sector als detailhandel is het ervaren personeelstekort in de mobiliteitsbranche hoog (zie grafiek rechts).

Het ervaren personeelstekort nam in de eerste helft van 2020 sterk af van 30% naar 4%. Dit had te maken met de coronapandemie en bijbehorende coronamaatregelen. Er werden minder nieuwe auto's of bedrijfswagens gekocht. Ook werden er minder kilometers gereden waardoor er minder werkzaamheden in de werkplaats waren. Vanaf halverwege 2021 neemt het ervaren personeelstekort sterk toe en vanaf halverwege 2022 is het ervaren tekort hoger dan in 2019 (zie grafiek links, donkerblauwe lijn). Na de coronacrisis kwam de economie weer op gang. De vraag naar personeel steeg sterk en de krapte op de arbeidsmarkt bereikte recordhoogten. Specifiek voor de mobiliteitsbranche speelt mee dat zowel het aantal personenauto's tussen 2019 en 2023 gegroeid is, als het aantal beladen kilometers in het goederenvervoer. Dit zorgt voor extra werk in de mobiliteitsbranche, zowel in de verkoop als onderhoud en reparatie.

Belemmeringen: Tekort personeel en onvoldoende vraag mobiliteitsbranche, 2019-2024



Tekort personeel verschillende sectoren 1e kwartaal 2024



Bron: CBS conjunctuur enquête

Er zijn ook andere belemmeringen voor de bedrijfsvoering. Een daarvan is bijvoorbeeld **onvoldoende vraag** naar producten of diensten van de ondernemer. Hier hadden ondernemers juist sterk last van in 2020, tijdens de beginfase van de coronapandemie: bijna 60% van de ondernemers ervaarde 'onvoldoende vraag' als een belemmering voor de bedrijfsvoering.

Door minder verkoop van nieuwe auto's, maar ook door minder gereden kilometers was er in 2020 minder werk in de onderhoudswerkplaatsen en in schadeherstel. Ondernemers vertalen dit als 'onvoldoende vraag' naar hun product of dienst. Vanaf eind 2020 nam het aandeel ondernemers dat onvoldoende vraag als een belemmering ziet weer sterk af naar ongeveer 10%. Deze belemmering volgt in feite een omgekeerd patroon van het ervaren personeelstekort (zie linker grafiek, lichtblauwe lijn). Vanaf halverwege 2023 neemt het aandeel ondernemers dat met 'onvoldoende vraag' te maken heeft wel weer toe. Maar personeelstekort wordt door veel meer ondernemers als belemmering gezien.

Het ervaren personeelstekort door werkgevers is terug te zien in de UWV spanningsindicator. Deze laat in de mobiliteitsbranche al geruime tijd een zeer krappe arbeidsmarkt zien voor zowel technische als verkoopfuncties. In een (zeer) krappe arbeidsmarkt zijn er meer openstaande vacatures dan kortdurend WW'ers. Het is dan voor werkgevers moeilijk om personeel te vinden.

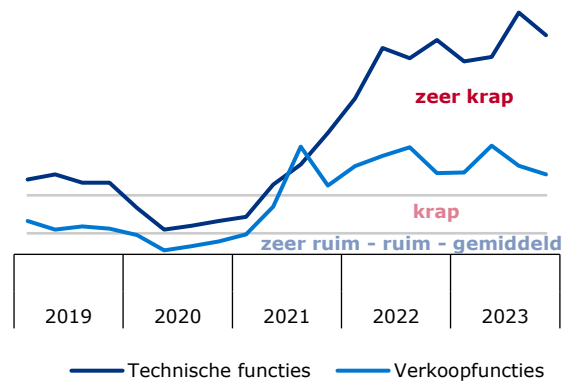
Zeer krappe arbeidsmarkt

De zeer krappe arbeidsmarkt geldt zowel voor technische functies (zoals automonteur, revisiemonteur, autospuitser of autoschadehersteller), als voor verkoopfuncties (verkoper of verkoopspecialist op het gebied van (bedrijfs)auto's, motorvoertuigen, caravans of aanhangwagens). De arbeidsmarkt voor technische functies is veel krappere dan voor de verkoopfuncties.

Zowel in technische als in verkoopfuncties is het effect van de coronacrisis te zien: in de eerste helft van 2020 neemt de spanning sterk af als gevolg van minder openstaande vacatures en meer WW'ers die maximaal 6 maanden werkloos zijn. Vanaf met name 2021 neemt de spanning sterk toe. De piek bij de commerciële functies lijkt halverwege 2023 bereikt. Bij de technische functies was de spanning in het 3^e kwartaal van 2023 nog hoger dan het kwartaal ervoor om in het laatste kwartaal af te nemen.

Ontwikkeling spanningsindicator

2019 - 2023



Bron: UWV

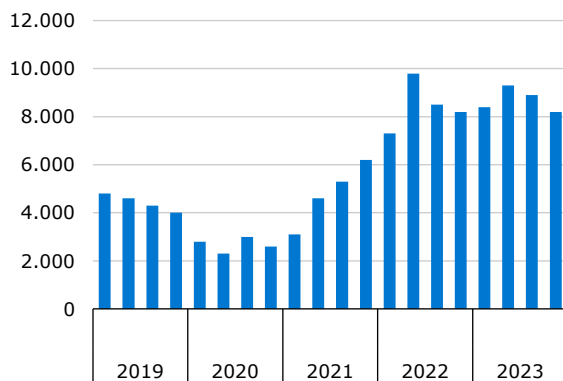
Aantal openstaande vacatures blijft hoog

Met het hoge personeelstekort is het niet gek dat ook het aantal vacatures hoog is. In 2019 stonden er gemiddeld per kwartaal 4.500 vacatures in de sector open. In 2023 is dit aantal bijna 2 keer zo hoog en staan er gemiddeld 9.000 vacatures per kwartaal open. Vergeleken met andere sectoren is de toename sterker dan gemiddeld. In alle sectoren was het aantal vacatures in 2023 namelijk ruim 1,5 keer zo hoog als in 2019. De piek van vacatures is in het 2^e kwartaal van 2022 bereikt: op dat moment stonden er bijna 10.000 vacatures open in de mobiliteitsbranche.

Verreweg de meeste vacatures staan open voor automonteurs: ruim een kwart (26%) van alle openstaande vacatures. Ook andere technische functies zoals onderhoudsmonteur machines, autospuitser en autoschadehersteller komen voor, maar duidelijk minder vaak (zo'n 4% tot 6% van het aantal vacatures). 1 op de 10 vacatures is voor een commercieel beroep als verkoper of commercieel medewerker binnendienst. Andere beroepen die vaak voorkomen zijn magazijnmedewerker, receptionist en telefonist of medewerker klantenservice.

Ontwikkeling openstaande vacatures

Mobiliteitsbranche, 2019 - 2023



Bron: CBS

Beroepen mobiliteitsbranche met meeste vacatures, 4^e kwartaal 2023

- Automonteurs (personen- en bedrijfswagens)
- Autospuiters
- Verkoopmedewerkers, commercieel medewerkers binnendienst
- Onderhoudsmonteurs machines
- Autoschadeherstellers
- Receptionisten en telefonisten, medewerkers klantenservice
- Magazijnmedewerkers
- Werkplaatschefs auto's

Bron: UWV

Bovenstaande betekent dat de personeelstekorten niet zomaar op te lossen zijn. Om werkgevers te inspireren heeft UWV in 2023 een publicatie uitgebracht met oplossingen om personeelstekorten aan te pakken. Deze oplossingen zijn verdeeld in drie strategieën:¹



■ Werven van nieuw talent

Werkgevers kunnen kijken naar andere vaardigheden die mensen hebben opgedaan gedurende hun carrière. Met een op skills gerichte benadering kunnen mensen makkelijker de overstap maken vanuit andere sectoren en beroepen. Soms is dan nog wel aanvullende begeleiding of omscholing nodig.



■ Anders organiseren van werk

De (moderne) leerling-gezel-meester-aanpak is hiervan een voorbeeld, waarbij 'leerling' meeloopt met een ervaren vakkracht (de 'meester') en het vak leert door af te kijken, te oefenen en taken over te nemen. Het samen optrekken van collega's met en zonder ervaring kan op meerdere vlakken voordelen opleveren. Het biedt jongeren of zij-instromers de kans het vak te leren en geeft daarnaast ervaren collega's de mogelijkheid zich in de rol van 'meester' verder te ontwikkelen.



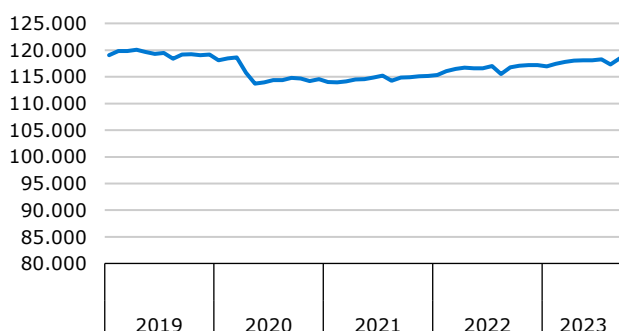
■ Boeien en binden van personeel door goed werkgeverschap

Dit kan door voldoende ontwikkelmogelijkheden te bieden. Verder vinden werknemers het prettig als er ruimte is om invloed uit te oefenen op hun werktijden en rooster en als dit wat kan variëren met veranderende behoeften. Dat kan bijvoorbeeld gaan om flexibiliteit om net even eerder weg te kunnen om de kinderen op te halen. En weer anderen willen vooral meer zekerheid dat ze iedere maand genoeg kunnen werken om voldoende inkomen te hebben.

Werkgelegenheid terug op niveau voor corona; veel technische functies

Het aantal banen in de mobiliteitsbranche neemt de laatste jaren gestaag toe. Kenmerkend voor de werkgelegenheid is dat bijna de helft van het aantal werkenden een technisch beroep heeft.

Ontwikkeling banen, 2019 – 2023 (september)



Bron: CBS en UWV

Werkgelegenheid branche bijna terug op niveau

In 2019 waren er zo'n 119.000 banen in de mobiliteitsbranche. Tijdens het begin van de coronapandemie, tussen maart en juli 2020, was er een scherpe daling van het aantal banen naar bijna 114.000 (-4%). Deze afname was sterker dan gemiddeld voor alle sectoren: het totaal aantal banen nam tussen maart en juni 2020 af met 0,5%. Daarna neemt het aantal banen langzaam maar gestaag toe. In september 2023 zijn er bijna 119.000 banen: dit is nog net onder het niveau van 2019, maar het scheelt niet heel veel meer.

Veel mensen met een technisch beroep in de mobiliteitsbranche

De mobiliteitsbranche bestaat uit verschillende deelbranches, waarbij zowel de technische (reparatie) als de commerciële kant (handel) kenbaar wordt. Het gaat om deelbranches als:

- Handel en reparatie van personenauto's
- Handel en reparatie van vrachtwagens, aanhangers en caravans
- Gespecialiseerde autoreparatie (bijvoorbeeld bandenservice of carrosserieherstel)
- Handel in auto-onderdelen
- Handel en reparatie van motorfietsen

In 2021/2022 werkten er ongeveer 119.000 mensen in de mobiliteitsbranche². De **technische richting** is verreweg het grootst. Daarbinnen zijn automonteurs het meest voorkomende beroep. Autoschadeherstellers en autospuiters vallen ook onder de technische richting. In de **commerciële richting** zijn winkeliers en verkopers het sterkst vertegenwoordigd. Ook werken er inkopers en vertegenwoordigers & accountmanagers.

Een aanzienlijke groep werkt in een ondersteunende (staf)functie, namelijk in de **economisch-administratieve richting**. Hierin zijn meerdere beroepsgroepen ongeveer even groot. Het gaat om beroepen als receptionisten, medewerkers klantenservice, (financieel-)administratief medewerkers en logistiek medewerkers, voorraadbeheerders en leidinggevendenden magazijn.

¹ UWV (2023), [34 oplossingen voor personeelstekorten](#).

² CBS maatwerktabellen 2021/2022: aantal werkenden naar beroep

Technische richting 50.000 werkenden



Automonteurs
Autoschadeherstellers
Autospuiters

Commerciële richting 23.000 werkenden



Winkeliers en verkopers
Vertegenwoordigers, accountmanagers
Inkopers

Economisch-administratieve richting 22.000 werkenden



Receptionisten, medew. klantenservice
(Financieel-)administratief medewerkers
Logistiek medewerkers

Naast deze richtingen werken er nog mensen in andere beroepen in de branche, maar dat zijn dan kleinere groepen.

Kenmerken werkenden mobiliteitsbranche: veel jongeren en mbo'ers

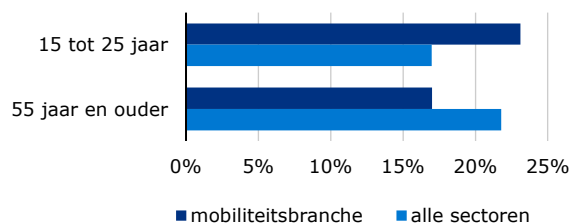
Cijfers van OOMT versus CBS

Bij CBS is geen informatie beschikbaar over kenmerken van werkenden in de mobiliteitsbranche. Daarom worden in deze paragraaf cijfers van OOMT gebruikt. OOMT heeft een ietwat andere definitie voor de mobiliteitsbranche. Bij de OOMT gaat het om bedrijven die onder de cao motorvoertuigen- en tweewielerbedrijf vallen. Dit is dus een deel van de mobiliteitsbranche in brede zin zoals verder in deze publicatie gebruikt.

Mobiliteitsbranche heeft relatief jong personeel

In de mobiliteitsbranche werken relatief veel jongeren: 23% is jonger dan 25 jaar. Dat is duidelijk hoger dan gemiddeld in alle sectoren (17%). Dit kunnen ook bbl-studenten zijn: mbo'ers die werken en leren en zo hun mbo-diploma halen. Dit zijn doorgaans jongeren. Vergrijzing speelt een minder grote rol in de mobiliteitsbranche: het aandeel 55+ is met 17% duidelijk lager dan gemiddeld (22%). In de overige leeftijdscategorieën is er nauwelijks verschil tussen de mobiliteitsbranche en alle sectoren.

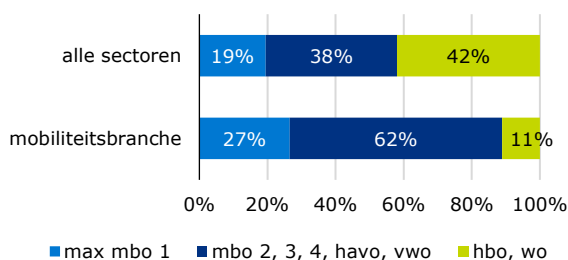
Aandeel werkenden naar leeftijd, 2022



Bron: OOMT (mobiliteitsbranche) en CBS (alle sectoren)

Volgens cijfers van CBS neemt in de beroepsgroep 'automonteurs' het aantal 55-plussers toe. Maar dat geldt ook voor alle andere sectoren. De Nederlandse samenleving vergrijsd immers. Toch is het aandeel 55-plussers onder de werkende automonteurs duidelijk lager dan gemiddeld in alle sectoren.

Aandeel werkenden naar opleidingsniveau, 2022



Bron: OOMT (mobiliteitsbranche) en CBS (alle sectoren)

Veel mbo'ers in de branche

Groot verschil in de mobiliteitsbranche ten opzichte van alle sectoren is het hoge aandeel mbo'ers. Ruim 6 op de 10 werkenden heeft een mbo-diploma op niveau 2, 3 of 4, (of havo- of vwo-diploma, maar dit zal in de praktijk om kleine aantallen gaan). Het aantal hbo'ers en wo'ers is ten opzichte van andere sectoren zeer laag in de mobiliteitsbranche. Vermoedelijk gaat het dan met name om managers en ondersteunende staffuncties (zoals inkopers, boekhouders en wellicht ook ict'ers). Ruim een kwart van de werkenden in de branche heeft een diploma op maximaal mbo-1 niveau. Hier worden bbl-studenten meegeteld (met een vmbo-diploma) die in opleiding zijn voor een kwalificatie op mbo 2, 3 of 4.

Het aantal hbo'ers of wo'ers dat werkt als automonteur is zeer laag. Op het hbo is wel de opleiding automotive te volgen. Deze opleidingen richten zich bijvoorbeeld op een voertuig veilig en duurzaam doorontwikkelen of inspelen op (internationale) mobiliteitsontwikkelingen. Mensen die deze opleiding volgen, gaan vaak werken in andere beroepen, zoals engineer in de transportmiddelenindustrie of bij toeleveranciers daarvan. Of ze gaan bijvoorbeeld werken als (districts)manager bij auto- of carrosseriebedrijven. Ook zijn er associate degree (AD) opleidingen in automotive. Een AD opleiding is een kortdurende opleiding en qua niveau valt deze opleiding tussen mbo 4 en hbo. Centraal daarbij staat (onder andere) de toename van elektronica in auto's, dus het begrijpen, aanpassen en optimaliseren van complexe elektronische systemen. Ook het inbouwen van hulpapparatuur, storingen zoeken en voertuigaanpassingen maken komen aan bod. Mensen met deze opleidingen kunnen bijvoorbeeld aan de slag bij grotere dealers en importeurs.

Trends en ontwikkelingen: verduurzaming speelt prominente rol

Toename elektrische auto's

De afgelopen jaren is het aantal **elektrische auto's** sterk toegenomen. De EU heeft besloten dat er vanaf 2035 een verbod is op de verkoop van nieuwe auto's die CO2 uitstoten. In de praktijk komt dit erop neer dat er alleen nog nieuwe elektrische auto's mogen worden verkocht. Het blijft overigens wel mogelijk om tweedehands benzine- en dieselauto's te kopen en verkopen. Het is dus niet de verwachting dat er vanaf 2035 géén auto's met een verbrandingsmotor meer rijden. Belangrijke randvoorwaarde voor de toename van elektrische auto's: het aantal **(snel)laadpalen** moet meegroeien. Ook werken fabrikanten aan verbeterde technologie, bijvoorbeeld door het rijbereik van elektrische auto's te vergroten.

In de werkplaats zullen nog geruime tijd zowel elektrische auto's als auto's met een verbrandingsmotor komen voor reparatie en onderhoud. De inrichting van de werkplaats moet hierop worden afgestemd. **Elektrische auto's** hebben **minder** vaak **onderhoud** nodig en komen dus minder vaak in de werkplaats. Deze auto's hebben namelijk minder (bewegende) onderdelen, er zijn minder vloeistoffen nodig en ook de remmen slijten in de praktijk minder.³

2019: 314.300
elektrische auto's
4% van alle auto's

2023: 953.700
elektrische auto's
11% van alle
auto's.

EU besluit:
verbod op
verkoop van
nieuwe auto's die
CO2 uitstoten
vanaf 2035.

Bron: CBS en Europees Parlement/nieuws



Verduurzaming ook bij vracht- en bestelwagens

Steeds meer steden voeren milieuzones in en vanaf 2025 mogen gemeenten ook **zero-emissie zones** (ZE-zones) invoeren.⁴ In deze zones mag alleen met een bestel- of vrachtwagen gereden worden die geen CO2 uitstoot. Dit zijn bijvoorbeeld elektrische bedrijfswagens of bedrijfswagens die rijden op waterstof. In de praktijk betekent dit dat er steeds meer gewerkt zal worden met **last mile delivery**. Hierbij levert een (diesel)vrachtwagen goederen tot een centrale hub buiten de ZE-zone. Daarna neemt een elektrisch voertuig de levering voor de ZE-zone over. De verwachting is dat er in de komende jaren in Nederland meer milieu- of ZE-zones komen. Hiermee stijgt de vraag naar elektrische of andere CO2-vrije bedrijfswagens.⁵ Voor inzet van elektrische vracht- en bestelwagens over grotere afstanden is de actieradius in combinatie met het netwerk aan laadpalen voor grote vracht- en bestelwagens nu nog een beperkende factor. Dit vereist dan een zorgvuldige planning van de meest voordelige route. Bestel- of vrachtwagens die rijden op waterstof hebben wel een grote actieradius, maar ook hier is het netwerk om te tanken (nog) beperkt.⁶

Data worden belangrijk

- Steeds meer personenauto's verzamelen en versturen gegevens naar de autofabrikant. Dit biedt mogelijkheden, niet alleen voor het plannen van onderhoud. Ook hebben of krijgen auto's een **zelf-diagnosesysteem**: sensoren van de auto signaleren bepaalde problemen en geven deze door. Hierdoor is of wordt het mogelijk op afstand een diagnose te stellen. Soms kan het probleem dan op **afstand** (over-the-air) worden verholpen. Alleen als dit niet lukt, ook niet met gestuurde updates van de fabrikant, komt de automonteur eraan te pas.
- **Data** van auto's verbonden met internet kunnen ook door **andere partijen** worden gebruikt. Zo gaat Rijkswaterstaat deze data (anoniem) gebruiken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan een geactiveerde airbag of een glad of slecht wegdek. Andere weggebruikers krijgen deze informatie dan via hun navigatie-app of boordcomputer.



Autonoom rijden voorlopig op niveau 2

Er zijn **vijf niveaus** van autonoom rijden. Op niveau 1 heeft de auto bepaalde hulpmiddelen zoals adaptive cruise control (waarbij de afstand tot de voorganger automatisch wordt geregeld) of een inparkeerhulp. Op niveau 5 is de auto volledig autonoom rijdend en heeft de bestuurder zelfs geen rijbewijs nodig. Niveaus 2, 3 en 4 zitten hier tussenin. Een aantal nieuwe auto's biedt niveau 2 aan. Een voorbeeld van autonoom rijden niveau 2 is een automatische cruisecontrol die de afstand tot de voorligger vasthoudt en tegelijk de auto in dezelfde rijbaan houdt. Deze rijhulpsystemen komen steeds meer voor en zijn bedoeld om ongelukken en schades te voorkomen. Niveau 3, 4 of 5 van autonoom rijden zijn nog niet in beeld. Dat heeft meerdere oorzaken. Zo wordt er meer geïnvesteerd in elektrificatie dan in zelfrijdende functies. Ook lijkt de maatschappelijke acceptatie nog beperkt. Verdere niveaus van autonoom rijden vragen ook om nieuwe wetgeving.



³ Volkswagen (z.d.), [Minder onderhoud, minder kosten](#).

⁴ Milieuzones in Nederland (z.d.), [Milieuzones per voertuig - vrachtauto's](#).

⁵ VMS Insight (2022), [BOVAG Truckonderzoek 2022](#).

⁶ TVM (z.d.), [Duurzame brandstoffen voor transport](#).

Verandering in beroepen

Het beroep van automonteur gaat de komende jaren sterk veranderen

Tot 2030 rijden er veel auto's met verbrandingsmotoren rond én er komen meer elektrische auto's. Sensoren en elektronica spelen een steeds belangrijkere rol, ook bij auto's met een verbrandingsmotor. Basis ICT-kennis is (nu al) nodig voor het uitlezen van data en het stellen van diagnoses en deze software is bij iedere auto anders. Monteurs werken met digitale hulpmiddelen en leggen werkzaamheden vast via software. Deze ontwikkelingen betekenen dat automonteurs in de toekomst andere kennis nodig hebben, terwijl ze ook nog in staat moeten zijn de reparaties en services die nu worden verleend uit te voeren. Het beroep wordt dus ingewikkelder. Waar een aantal jaar geleden mbo 4 het hoogste niveau was voor een monteur, zijn er tegenwoordig ook opleidingen en/of bijscholingen in associate degree, een niveau dat ligt tussen mbo 4 en hbo. Voor het werken met elektrische auto's is specialistisch gereedschap nodig en dit vraagt om extra veiligheidsmaatregelen. Onderstaand schema laat zien wat er meer en minder belangrijk wordt voor automonteurs de komende jaren.⁷



Minder

- Geleidelijk aan minder onderhoud door meer elektrische auto's en nieuwe technologie
- Geleidelijk aan minder uitlezen van auto's en diagnose stellen in de werkplaats
- Afstellen van camera's, radars en sensoren niet meer door monteur maar door apparatuur (kunstmatige intelligentie)

Blijft

- Kennis en onderhoud van auto's met een verbrandingsmotor
- Basis ICT-kennis
- Communicatie met en uitleg over werkzaamheden aan klanten

Meer

- Specialistische ICT-kennis
- Kennis van elektronica en sensoren
- Kennis van rijhulpsystemen en nieuwe technologieën
- Werken volgens procedures en vastleggen via software
- (Mechanisch) onderhoud elektrische auto's: vooral vervangen van onderdelen
- Veiligheid op de werkplaats, spanningsloos werken

De hierboven genoemde veranderingen gelden ook voor monteurs van elektrische vracht- en bestelwagens of wagens die rijden op waterstof, CNG of LNG. Daarnaast is er extra aandacht nodig voor veiligheid: bij elektrische vracht- en bestelwagens is het van belang om spanningsloos te werken. Andere brandstoffen zijn vaak brandgevaarlijker en hebben ook een grotere kans op explosiegevaar. De monteur zal hier in de toekomst dus ook kennis over moeten hebben.

Gevolgen voor autoschadeherstel

Binnen autoschadeherstel zorgen technologische ontwikkelingen voor het op een andere manier behandelen van schades. Fabrikanten gebruiken nu vaker meerdere materiaalsoorten; dit kan van invloed zijn op verbindingstechnieken en de reparatie daarvan. Het repareren van autoschade kan tegenwoordig erg lastig zijn, waardoor sneller wordt gekozen voor vervanging (van onderdelen).

Auto's hebben steeds meer elektronica in zich, wat autoschadeherstel complexer maakt. Ook bevatten elektrische auto's specifieke en soms andere onderdelen dan auto's die op brandstof rijden. Dit vraagt om kennis van de autoschadehersteller. Daarnaast is veiligheid, dus spanningsloos werken aan een elektrische auto, een belangrijk punt van aandacht.⁸

Nieuwe auto's bevatten steeds meer rijhulpsystemen, waardoor er minder schade wordt gereden. Autoschadeherstellers moeten wel kennis hebben van de rijhulpsystemen; deze kunnen immers ook kapot gaan bij schade. Tot nu toe is kennis van rijhulpsystemen vooral aanwezig bij (reguliere) garagebedrijven. Autoschadeherstellers en garages lijken elkaar dus steeds meer nodig te gaan hebben.⁹ Dat gebeurt ook in de praktijk: er zijn autodealers die autoschadeherstelbedrijven overnemen.¹⁰

⁷ UWV (2020), *Beroep automonteurs verandert door elektrische auto en nieuwe technologie*. En: OOMT (zd), *Elektrische voertuigen, wat betekent dit voor jou?*

⁸ SBB (2021), *Tendrapport Mobiliteit, Transport en Logistiek en Maritiem*.

⁹ Bovag, Vakbonden, OOMT, Fonds Motorvoertuigen en tweewielerbedrijf (2023), *Actualisatie van de Sectoranalyse Motorvoertuigen en Tweewielerbedrijf 2021*.

¹⁰ *Tien jaar schadeherstel - Aftersales Magazine*

Gevolgen voor de commerciële functies en verkoopberoepen

Autofabrikanten gaan op zoek naar nieuwe verdienmodellen om de investeringen voor nieuwe technologie (bijvoorbeeld elektrische auto's) te kunnen financieren. Verwacht wordt dat autofabrikanten ook vaker zelf rechtstreeks aan consumenten verkopen.¹¹ Ook is het mogelijk dat de autodealer van weleer daarbij een andere rol krijgt en een 'agent' wordt van de fabrikant. Dat vraagt andere kennis en vaardigheden van verkopers. Daarnaast zijn consumenten door internet beter geïnformeerd. Ze zijn minder trouw aan een vast merk. Bezoeken aan showrooms worden minder vaak afgelegd. Consumenten richten zich eerst op internet waarna een verkoper met hen alleen nog het wensenpakket doorneemt. Mogelijk zijn er hierdoor op termijn minder verkopers nodig.¹² Verkopers moeten niet alleen technische kennis hebben van de verschillende technologieën, maar ook over subsidiemogelijkheden en overheidsbeleid om een goed advies te kunnen geven. Mogelijk wordt in de toekomst meer ingezet wordt op (online) service.

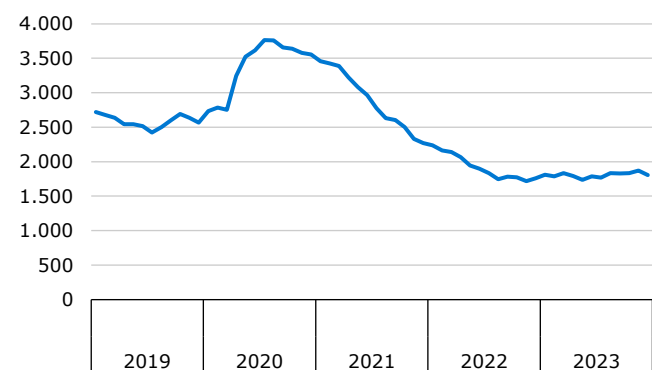
Daarnaast zijn er signalen dat fabrikanten steeds strengere eisen stellen aan een dealership. Fabrikanten willen dat klanten in de showroom het merk kunnen 'belevén' en liefst alle types van het merk kunnen zien. Daarvoor is dan wel een minimum aantal klanten nodig om dit in stand te houden. Ook werken fabrikanten liever met (enkele) grotere partners in plaats van meerdere kleinere dealers. Verder worden aan dealers strengere eisen gesteld voor monteurs die daar werken. De monteurs krijgen regelmatig bijscholing van (bijvoorbeeld) de fabrikant en daarvoor wordt in toenemende mate een hoger opleidingsniveau gevraagd.¹³

Laatste jaar aantal WW'ers stabiel

Scherpe daling WW in 2021, daarna stabilisatie

In de eerste helft van 2020 nam het aantal WW'ers sterk toe vanwege de coronamaatregelen naar bijna 3.800 halverwege 2020. Van medio 2020 tot medio 2022 daalde het aantal mensen met een WW-uitkering sterk naar ongeveer 1.800. Sindsdien is het aantal mensen uit de mobiliteitsbranche met een WW-uitkering vrij stabiel gebleven. Nog steeds ontvangen ongeveer 1.800 mensen eind december 2023 een WW-uitkering. De beroepen waarmee mensen zijn ingeschreven zijn heel divers. De grootste richtingen zijn (net als bij de werkenden) de technische beroepen (ruim een kwart), commerciële beroepen (een kwart) en administratieve beroepen (ruim een op de tien). De overige beroepen geven een zeer divers beeld.

Mensen met een WW-uitkering, 2019-2023



Bron: UWV

Ruim twee derde van de WW'ers staat open voor een voltijdsbaan en zou deze accepteren. Dat is fors meer dan gemiddeld voor alle beroepen.

Aantal mbo-studenten licht toegenomen

Het aantal mbo-studenten dat kiest voor een opleiding richting de mobiliteitsbranche is de laatste jaren licht gestegen. In 2018 waren er nog 15.600 studenten; in 2022¹⁴ is dit aantal iets hoger en komt uit op 16.100 (+3%). Deze toename is ook iets hoger dan gemiddeld voor alle mbo-studenten. De opleidingen met verreweg de meeste studenten (13.600) zijn die van technicus (basis en allround) en technisch specialist voertuigen en mobiele werktuigen. Deze studenten worden opgeleid voor automonteur of monteur mobiele werktuigen op mbo niveau 2, 3 of 4.¹⁵

Uit een verkennend kwalitatief onderzoek blijkt dat er relatief veel jonge mensen weer uitstromen uit de mobiliteitsbranche. Een aantal uitdagingen verhogen de kans op uitstroom van jongeren volgens dit onderzoek. Zo kan het leerproces bijvoorbeeld wat ondergesneeuwd raken. Bijvoorbeeld als bedrijven onvoldoende tijd en ruimte hebben of nemen om jongeren een goede leerervaring te bieden waarbij ze ruimte krijgen om fouten te maken en tijd om nieuwe vaardigheden te leren. Een andere uitdaging is dat jongeren onzeker kunnen zijn over ontwikkelingen in de sector (zoals verduurzaming) en wat dit voor hen betekent. Soms sluit de werkcultuur niet altijd aan bij de leefwereld van jongeren en kunnen generatieverschillen een rol spelen.¹⁶

Verschillende generaties hebben verschillende eigenschappen, denkbeelden en talenten. Dit maakt aandacht voor generatiemanagement, een vorm van HR-beleid dat rekening houdt met generatieverschillen op de werkvloer, relevant.¹⁷

¹¹ BOVAG (2022), [Het Automotive retailnetwerk in 2023](#).

¹² BOVAG, Vakbonden, OOMT, Fonds Motorvoertuigen en tweewielerbedrijf (2021 en 2023), Sectoranalyse Motorvoertuigen en Tweewielerbedrijf 2021 en Actualisatie Sectoranalyse 2023.

¹³ AD (2024), [Rebecca sluit deuren van autobedrijf door strengere eisen: 'Steeds meer dealers in dorpen verdwijnen'](#).

¹⁴ De piek aan studenten was in 2021. Dit kan samenhangen met versoepelingen van de eindexamens in het middelbaar onderwijs die zijn ingesteld tijdens de coronapandemie, waardoor meer scholieren hun diploma behaalden en doorstroomden naar mbo (en hbo of wo).

¹⁵ DUO (2023), [Studenten per sectorkamer en type mbo 2018-2022](#).

¹⁶ Young Works (2021), [Verminderen uitstroom jonge medewerkers](#).

¹⁷ UWV (2023), [Organisaties toekomstbestendig door generatiemanagement](#).

Overstappen naar de mobiliteitsbranche

UWV beschikt over unieke gegevens uit het arbeidsverleden van mensen die de afgelopen jaren op enig moment waren ingeschreven als werkzoekende. Met behulp daarvan zijn de meest voorkomende loopbaanwisselingen in kaart gebracht. Uit het arbeidsverleden blijkt dat in aantal de meeste overstappen worden gemaakt van en naar hetzelfde beroep. Daarnaast worden ook wel vanuit andere beroepen overstappen gemaakt.

Technisch

- Productiemedewerkers
- Monteurs industriële machines en installaties
- Assemblagemonteurs
- Constructiemedewerkers en carrosseriebouwers
- Verf- en lakspuiters

Transport en logistiek

- Magazijn-, expeditiemedewerkers en orderpickers
- Bestelwagenchauffeurs, auto- en motorkoeriers
- Heftruckchauffeurs
- Vrachtwagenchauffeurs binnenland

Dienstverlenend

- Medewerkers autowasserij

Taken automonteur

- Diagnose stellen
- Reparatie uitvoeren aan voertuigen
- Boordcomputers resetten en initialiseren
- Voertuigen testen en afstellen



Taken autoschadehersteller

- Plaatonderdelen herstellen of vervangen
- Vervormde delen herstellen of vervangen
- Uitlijning controleren van chassis en carrosserie
- Lassen

Taken autospuiters

- Oppervlak klaarmaken om te spuiten (plamuren, schuren, stofvrij maken)
- Afdekken van niet te spuiten onderdelen
- Spuiten

Competenties die bij deze beroepen horen:

- ✓ Vakdeskundig werken
- ✓ Juiste materialen en middelen inzetten
- ✓ Nauwkeurig en kritisch
- ✓ Analytisch
- ✓ Veilig werken

UWV ondersteunt werkzoekenden bij het vinden van een baan door vraag en aanbod zo goed mogelijk bij elkaar te brengen. Bovendien worden in samenwerking met verschillende partners zij-instroomtrajecten ingericht waarbij werkzoekenden (om)geschoold kunnen worden, vaak met baangarantie.

De zij-instroommogelijkheden voor automonteur lijken wat beperkt. Bedrijven zijn veelal op zoek naar ervaren werkzoekenden en/of met een technische achtergrond en mbo-4. Ze proberen daarmee in te spelen op de hogere eisen die aan automonteurs gesteld worden. Dit hangt samen met de toegenomen elektronica en ict in een auto. Daarnaast zorgt de komst van elektrische auto's voor meer vraag naar goed opgeleide vakmensen.¹⁸

Voor autospuiters en autoschadeherstel zijn er meer mogelijkheden en kunnen werkzoekenden op een wat lager niveau instappen. Zo is UWV betrokken bij het zij-instroomtraject voor autoschadeherstel.

Zij-instroomtraject autoschadeherstel

In 2024 wordt gestart met een pilot voor een zij-instroomtraject voor autoschadeherstel. In dit traject werken meerdere partijen samen: UWV en gemeenten, ABS autoherstel, Schadenet, OOC, Deinco uitzendgroep en Innovam schadeherstel. Mogelijke kandidaten worden geworven via UWV en gemeenten en krijgen een online intake, gevolgd door een test die zich richt op hun technisch inzicht en een oriëntatie workshop. Als de uitkomsten hiervan positief zijn, volgen de kandidaten een opleiding van 4 maanden met behoud van uitkering en worden aan een werkplek gekoppeld. Tijdens de opleiding leren de kandidaten beroepsvaardigheden van een basis schadehersteller. Als de kandidaten de opleiding met goed gevolg doorlopen hebben, krijgen ze een arbeidsovereenkomst voor 8 maanden via Deinceo. En bij positieve uitkomst wordt er een vervolg arbeidsovereenkomst opgesteld via Deinceo of bij de werkgever. Ook worden kandidaten benaderd voor een mbo-vervolgopleiding.

¹⁸ Automotive Academy (z.d.), Hoe ziet de autowerkplaats eruit in 2040?

Colofon

Uitgave

UWV arbeidsmarktinformatie en -advies

Inlichtingen

suzanne.ijzerman@uwv.nl

Auteurs

Suzanne IJzerman
Frank Eskes

Volg ons



Disclaimer

Alles uit deze uitgave mag worden overgenomen, graag zelfs, maar gebruikt u wel de bronvermelding.

UWV © 2024