

Automonteurs

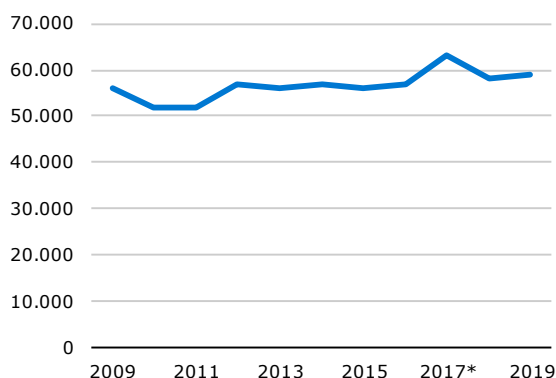
Factsheet arbeidsmarkt



De arbeidsmarktperspectieven voor automonteurs zijn momenteel zeer goed. Er zijn personeelstekorten en het is een beroep met moeilijk vervulbare vacatures. Ook op de korte tot middellange termijn (tot ca 2024) blijven de arbeidsmarktperspectieven naar verwachting goed. Op de wat langere termijn gaat er veel veranderen in het beroep, onder andere door de opkomst van elektrische auto's en inzet van nieuwe technologie.

Werkgelegenheid: ontwikkeling

Ontwikkeling werkende automonteurs 2009-2019



Bron: CBS Statline, werkzame beroepsbevolking naar beroep
2017*: Volgens CBS komt de piek in 2017 door onzekerheidsmarges van de Enquête Beroepsbevolking.

Aantal werkende automonteurs neemt toe

- In 2019 zijn er **59.000 automonteurs** aan het werk. Hieronder vallen beroepen als (bedrijfs)autotechnicus, technisch specialist personen- en bedrijfsauto's, diagnosetechnicus, banden- en uitlaatspecialist, autokeurmeester en revisietechnicus.
- Het aantal automonteurs is in tien jaar tijd licht toegenomen, in 2009 waren er 56.000 werkende automonteurs, tegenover 59.000 in 2019.
- De meeste automonteurs (73%) werken in de sector auto- en motorbranche. Hieronder vallen de handel en reparatie van auto's en motorfietsen, gespecialiseerde autoreparatie en handel in auto-onderdelen. Andere sectoren waar automonteurs werken zijn vervoer en opslag (5%) en de metaalindustrie (6%). Onder de metaalindustrie vallen bijvoorbeeld carrosserie- en autoschadeherstelbedrijven.
- De bedrijven in de auto- en motorbranche zijn vaak klein. Volgens OOMT heeft 73% van de bedrijven in de mobiliteitsbranche minder dan 5 werknemers in dienst.
Bron: OOMT kerncijfers mobiliteitsbranche. CBS maatwerktabellen

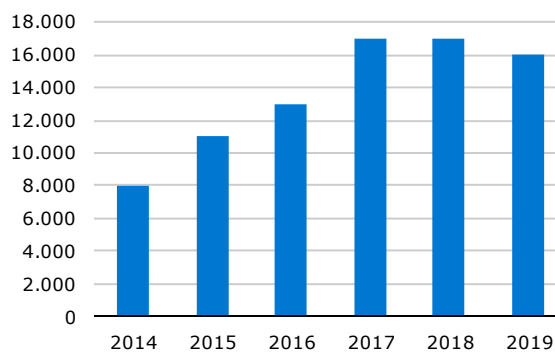
Vacatures en tekorten aan personeel

Aantal vacatures loopt in 2019 wat terug

Vanaf 2015 neemt het aantal ontstane vacatures in de auto- en motorbranche sterk toe. Waren er in 2014 nog ongeveer 8.000 vacatures ontstaan, in 2015 zijn er al 11.000 vacatures ontstaan. Het aantal vacatures groeit nog verder door naar 17.000 in 2017 en 2018. Dit is meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2014. In 2019 neemt het aantal ontstane vacatures iets af naar 16.000, maar het aantal is nog altijd veel hoger dan in 2014.

Bron: CBS

Ontstane vacatures auto- en motorbranche 2014 - 2019



Alle regio's krappe tot zeer krappe arbeidsmarkt

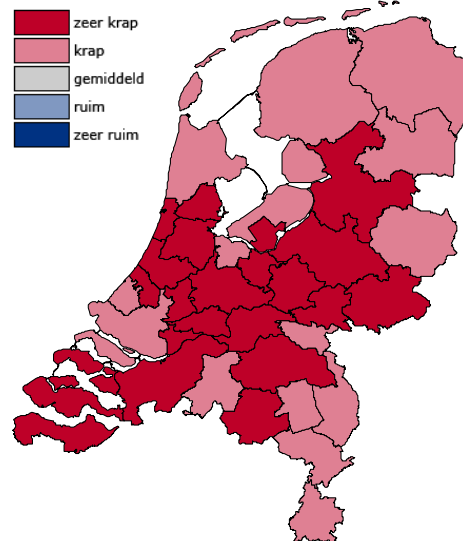
Ondanks het (licht) dalend aantal vacatures in 2019 is of blijft het in 2019 voor werkgevers moeilijk om automonteurs te vinden. In alle regio's is er een **krappe** of **zeer krappe** arbeidsmarkt voor automonteurs.¹ In een (zeer) krappe arbeidsmarkt zijn er naar verhouding veel vacatures en weinig kortdurend WW'ers. Het is dan voor werkgevers moeilijk om aan personeel te komen. Ten opzichte van 2016 is de spanning toegenomen; in 2016 waren er nog regio's met een gemiddelde arbeidsmarktspanning of zelfs een ruime arbeidsmarkt.

Uit onderzoek van UWV blijkt dat vacatures voor automonteur **moeilijk vervulbaar** zijn. Het gaat hier om zowel de monteur voor personenauto's als voor bedrijfswagens. Ook werkplaatschef en (APK-)keurmeester horen hierbij.

Bron: UWV (2019), Moeilijk vervulbare vacatures. Landelijk overzicht van beroepen

Spanningsindicator arbeidsmarkt

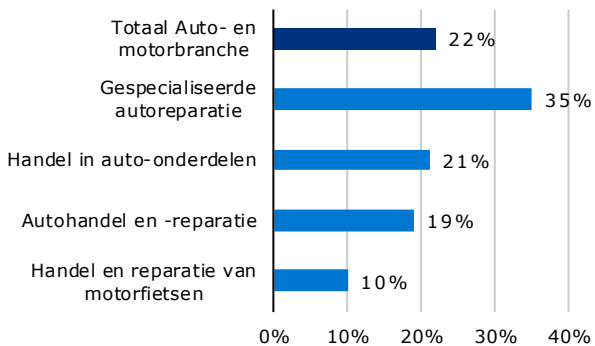
Automonteurs, gemiddelde 2019 1^e t/m 3^e kwartaal



Bron: UWV

Aandeel werkgevers dat personeelstekort ervaart

Gemiddelde 2019



Bron: CBS (2019), Conjunctuurenquête

Een vijfde werkgevers ervaart tekort personeel

22% van de werkgevers in de **auto- en motorbranche** vindt het moeilijk om personeel te vinden. In de gespecialiseerde autoreparatie is dit zelfs anderhalf keer zo hoog (35%). In de handel en reparatie van motorfietsen is dit aandeel het laagst (10%). Het door werkgevers ervaren tekort aan personeel is langzaam toegenomen. Rond 2012 ondervond nog geen 2% van de werkgevers in de sector belemmeringen door personeelstekorten; eind 2016 was dit ongeveer 10% en inmiddels is dit 22%.

Gemiddeld voor **alle sectoren** ervaart bijna 25% van de werkgevers een personeelstekort. De auto- en motorbranche ligt daar dus wel iets onder.

Oplossingen voor personeelstekorten

Er zijn niet veel voorbeelden bekend hoe auto- en motorbedrijven omgaan met het personeelstekort. In het algemeen zetten werkgevers vooral in op **intensiever werven**. Daarnaast zoeken bedrijven in de auto- en motorbranche de samenwerking met ROC's om jongeren te interesseren voor de autotechniek en zetten ze in op **bbl-trajecten**. Het aantal bbl-studenten in het domein 'mobiliteit en voertuigen'² is tussen 2014 en 2018 toegenomen van ruim 5.200 naar bijna 7.500 (+43%). In een bbl-traject gaan jongeren één tot twee dagen per week naar school en werken ze drie tot vier dagen bij een erkend leerbedrijf. Een bbl-student heeft een arbeidsovereenkomst met een werkgever.

Bronnen: UWV (2019), Werving en behoud van personeel in 2019. DUO onderwijsdata, deelnemers mbo

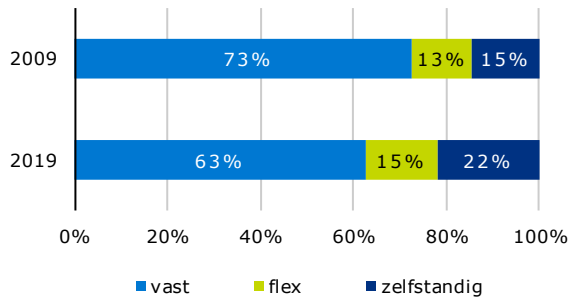
¹ De spanningsindicator meet de verhouding tussen het aantal openstaande vacatures en het aantal WW'ers met een uitkeringsduur van maximaal 6 maanden.

² Hierbij is gekeken naar de kwalificaties (bedrijfs)autotechnicus, eerste (bedrijfs)autotechnicus, technisch specialist (bedrijfs)auto's, (eerste) verbrandingsmotortechnicus, technisch specialist verbrandingsmotoren, (allround) monteur mobiele werktuigen en technisch specialist mobiele werktuigen.

Werkgelegenheid: kenmerken

Type contract automonteurs

2009 en 2019



Bron: CBS

6 op de 10 automonteurs hebben vast contract

In 2019 hebben ruim 6 van de 10 werkende automonteurs een **vast contract**, vergelijkbaar met het gemiddelde van alle beroepen. Het aandeel is wel lager dan in 2009.

15% van de werkende automonteurs heeft een **flexibel contract**. Hoewel dit aandeel is toegenomen, is dit wel lager dan gemiddeld voor alle beroepen (21%). De meest voorkomende type flexcontracten zijn oproep- of invalcontracten. Daarnaast komen ook tijdelijke contracten voor minimaal een jaar of met uitzicht op vast contract vaak voor. Uitzendcontracten zijn wat minder gebruikelijk.

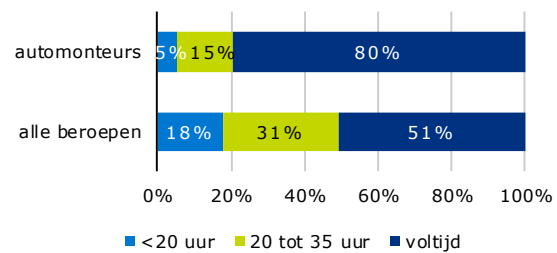
22% van de werkende automonteurs is als **zelfstandige** werkzaam, duidelijk hoger dan in 2009, en ook hoger dan gemiddeld voor alle beroepen (16%).

Veel fulltime werkende automonteurs

Vier op de vijf automonteurs werken **fulltime**. Dit is veel hoger dan gemiddeld voor alle beroepen (51%). Vergeleken met tien jaar geleden is het aandeel fulltimers overigens wel iets gedaald (was toen 84%). Het aandeel automonteurs met een werkweek van 20 tot 35 uur is duidelijk lager dan gemiddeld voor alle beroepen, maar is wel toegenomen (9% in 2009). Het aandeel werkende automonteurs met een werkweek van minder dan 20 uur is laag: slechts 5% werkt minder dan 20 uur per week.

Omvang contract automonteurs

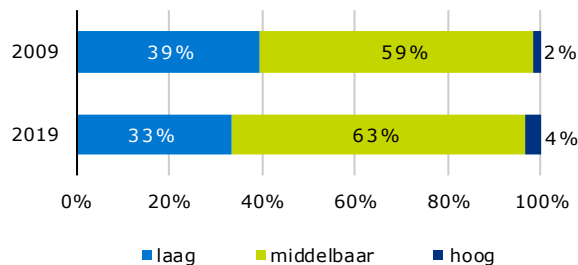
2019



Bron: CBS

Automonteurs naar opleidingsniveau

2009 en 2019



Bron: CBS

Automonteurs vooral middelbaar opgeleid

Ruim 6 op de 10 automonteurs zijn **middelbaar opgeleid**. Nog eens een derde heeft een opleidingsniveau van maximaal niveau mbo-1 en is dus laagopgeleid. Een mogelijke verklaring van het hoge aandeel laagopgeleiden is dat hier ook bbl-leerlingen worden meegeteld, die nog geen mbo-diploma (niveau 2, 3 of 4) hebben.

Er zijn wel verschuivingen in het opleidingsniveau te zien, maar dit gaat langzaam. Ten opzichte van tien jaar geleden is het aandeel laagopgeleiden afgenomen en het aandeel middelbaar opgeleiden toegenomen. Het aandeel hoogopgeleide automonteurs blijft laag.

Gemiddeld wordt 20% van **alle beroepen** door laagopgeleiden ingevuld, 41% door middelbaar opgeleiden en 39% door hoogopgeleiden.

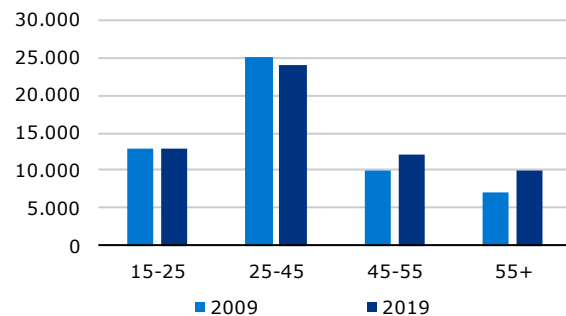
Toename 45-55 jarigen en 55-plussers

22% van de werkende automonteurs is tussen de 15 en 25 jaar. Dat is wat hoger dan gemiddeld voor alle beroepen (15%). Daarnaast is het aandeel 55-plussers bij automonteurs (17%) relatief laag ten opzichte van het gemiddelde van alle beroepen (21%).

Ten opzichte van tien jaar geleden zijn er, in absolute aantallen, **meer 45-55-jarigen** en **55-plussers**. In de jongere leeftijdscategorieën is het aantal automonteurs juist gedaald of gelijk gebleven.

Leeftijd automonteurs

2009 en 2019



Bron: CBS

Nauwelijks vrouwen werkzaam

Er zijn haast **geen vrouwen** werkzaam als automonteur en dit verandert ook nauwelijks. De afgelopen tien jaar ligt het aandeel vrouwen tussen de 0% en 2%.

Trends met gevolgen voor de auto- en motorbranche³

Beleid richt zich op minder uitstoot



- **Wetgeving** speelt een belangrijke rol in de auto- en motorbranche en dit heeft impact op welke auto's ge- en verkocht worden. Denk bijvoorbeeld aan fiscale voordelen voor de aanschaf van elektrische auto's en invoering van wetgeving voor vervuilende auto's (roettax).
- In het **Klimaatakkoord** deelsector Mobiliteit worden voorstellen gedaan om de CO₂-uitstoot van vervoer verder te beperken waarmee het CO₂-reductiedoel van 49% in 2030 bereikt kan worden.
- Sommige gemeenten nemen aanvullende maatregelen om vervuilende auto's in het centrum of deelgebieden te weren.

Toename elektrische auto's

De afgelopen jaren is het aantal **elektrische auto's** sterk toegenomen. Volgens Bovag waren er in de eerste 3 weken van december 2019 veel elektrische auto's verkocht. Deze 'run' op elektrische auto's kwam door nieuwe belastingregels: vanaf 1 januari 2020 is de fiscale bijtelling voor een elektrische auto 8%, waar dat in 2019 nog 4% was. Vanuit het Klimaatakkoord wordt de toename van elektrische auto's gestimuleerd en is het streven dat in **2030** alle nieuw verkochte auto's elektrisch zijn. Belangrijke randvoorwaarde: ook het aantal (**snell**)laadpalen moet meegroeien.

Daarnaast wordt de ontwikkeling van **waterstof** en **waterstof tankstations** gestimuleerd (vooral voor zwaar vervoer zoals vrachtwagens en bussen) en wordt ingezet op duurzame biobrandstoffen.

2014: 129.700
elektrische auto's
2% van alle auto's

2019: 314.600
elektrische auto's
4% van alle auto's

Streven 2030:
alle **nieuw**
verkochte auto's
zijn **elektrisch**.
Verwachting dan:
1,5-2 miljoen
elektrische auto's

Bron: CBS en Klimaatakkoord.nl/mobiliteit

Gedagsverandering: van autobezit naar autogebruik



- Een ander aspect vanuit het Klimaatakkoord zet in op **gedagsverandering** van personenmobiliteit. Een belangrijke ontwikkeling hierin is 'Mobility as a Service (MaaS)'. Hierbij draait het niet om het (auto)bezit, maar om het **gebruik** van een vervoersmiddel. Via een app kunnen mensen hun reizen plannen, reserveren en betalen. Daarbij gebruiken ze (eventueel) verschillende vervoersmiddelen op basis van de beste reisinformatie en hun voorkeuren. Ook het stimuleren van autodelen hoort hierbij. De gedachte is dat dit bijdraagt aan verlaging van het aantal (geparkeerde) auto's en bewuster mobiliteitsgedrag.
- Aandachtspunt bij MaaS en deelauto's is dat het gebruik van auto's niet regelmatig over een gehele dag (24 uur) verspreid is. 's Nachts zijn er minder auto's in gebruik dan bijvoorbeeld om 8 uur 's ochtends. Dit patroon zal niet opeens veranderen. Er moeten dus veel (deel)auto's zijn om pieken te kunnen opvangen, en/of de alternatieve vervoersmiddelen moeten ook echt een oplossing zijn.

Voorbeelden MaaS in Helsinki en eerste initiatieven in Nederland

In Helsinki gebruiken 70.000 inwoners een app om met een deelauto, taxi, fiets of openbaar vervoer naar het werk te gaan. In één oogopslag is te zien wat op dat moment de beste optie is om ergens naar toe te gaan. Doordat ook het openbaar vervoer erbij betrokken is, is de app in de hele stad te gebruiken. Het aantal dagelijkse autoritten zou met 38% zijn afgenomen.

Ook in Nederland ontstaan de eerste initiatieven van MaaS in de steden. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat investeert, samen met zeven regio's, de komende jaren in zeven experimenten om te onderzoeken of de nieuwe manier van vervoer kan worden geïntroduceerd. Elk experiment heeft een andere focus op een beleidsdoel of doelgroep. Ook krijgt elk experiment een MaaS-app: al het mogelijke vervoer plannen, boeken en betalen via één app.

Bronnen: ABN AMRO (2019) Mobility as a Service. www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit.

Nieuwe technologie en data

- Het streven is om over te gaan van fossiele brandstoffen naar **elektrische voertuigen**. Dit is een nieuwe technologie met gevolgen voor de autowerkplaats. Elektrische auto's hebben minder onderhoud nodig.
- Naar schatting zijn er (nu al) 600.000 auto's in Nederland continu verbonden met internet die data naar de autofabrikant sturen. Dit worden er steeds meer in de toekomst en dit biedt mogelijkheden. Auto's hebben of krijgen 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.

³ Bronnen: Rijksoverheid (2019), Fijnstoftoeslag mrb voor vervuilende dieselveertuigen. www.klimaatakkoord.nl/mobiliteit. CBS, Motorvoertuigenpark. NOS (2019), Bovag ziet run op elektrische auto's. www.crow.nl/dashboard-autodelen. Rijkswaterstaat (2018), Green Deal autodelen II ondertekend. ABN AMRO (2019), Mobility as a Service. Pvmagazine.nl. Dutchmobilityinnovations.com. Bovag, Innovam, Oomt, Rai Vereniging (2018), Werkplaats van de toekomst. AD (12 december 2019), Weg veiliger door data uit auto. Volkskrant (28 december 2019), Rij zelf.

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. Daarnaast heeft de fabrikant in de toekomst vaker een directe relatie met de gebruiker van de auto, zonder tussenkomst van een autodealer. Dit heeft gevolgen voor autodealer bedrijven, maar ook voor de werkplaats.



- 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**. Hierbij worden vijf niveaus onderscheiden. 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. Bij volledig autonoom rijden zijn auto's verbonden met internet en communiceren met elkaar. Data speelt hierin een belangrijke rol, waarvoor ICT specialisten nodig zijn. Of en wanneer auto's volledig autonoom kunnen rijden is lastig in te schatten.

Hoe zit het met waterstofauto's?

Er zijn nog maar enkele modellen waterstofauto's te koop in Nederland en deze zijn nog erg duur. Knelpunt daarbij is dat er ook nog maar een klein aantal publieke waterstoftankstations zijn in Nederland (Rhoon, Helmond, Arnhem en Delfzijl). Het netwerk van waterstoftankstations breidt in Nederland wel uit de komende jaren.

Een waterstofauto heeft een elektromotor (net als een elektrische auto). Het grote verschil is dat de auto de energie om te rijden niet uit een batterij haalt, maar aangedreven wordt door waterstof. De waterstof wordt bewaard in een tank en kan met zuurstof omgezet worden in water, waarbij energie opgewekt kan worden. Het enige restproduct is waterdamp en warmte. Waterstof lijkt het meest geschikt voor zware voertuigen als vrachtwagens en bussen. Maar er worden ook mogelijkheden gezien voor personenauto's op waterstof. Fabrikant Bosch, 's werelds grootste leverancier van auto-onderdelen, kondigde in mei 2019 aan om groots te gaan investeren in brandstofcellen met waterstof. De kans dat in de toekomst meerdere aandrijftechnologieën voor elektrisch rijden naast elkaar zullen bestaan schatten specialisten klein in.

Bronnen: Trouw (9 mei 2019), Bosch denkt het te weten: auto's op waterstof zijn de toekomst. Duurzaam bedrijfsleven (8 augustus 2019), Auto's op waterstof: de toekomst of achterhaald? www.opwegmetwaterstof.nl

Ontwikkelingen in het werk

Verandering in de werkplaats

- Het streven is dat er meer elektrische auto's komen, uiteindelijk 1,5 tot 2 miljoen elektrische auto's in 2030. Momenteel rijden er in totaal ruim 8 miljoen auto's. Kortom: er rijden zeker tot 2030 ook nog veel auto's met een **verbrandingsmotor**. In de werkplaats komen dus in toenemende mate beide type auto's.
- In het rapport 'Werkplaats van de toekomst' wordt geadviseerd om de werkplaats in te richten in een gedeelte voor **mechanische** werkzaamheden en in een gedeelte voor **elektronische** werkzaamheden. Mechanische en elektrotechnische monteurs werken dan apart van elkaar. Ook bij mechanische werkzaamheden aan elektrische auto's (bijvoorbeeld het vervangen van banden of remmen) moet de auto spanningsvrij worden gemaakt. Het werken met hoogspanning aan elektrische auto's vraagt om extra persoonlijke bescherming en specialistisch gereedschap waarvoor investeringen nodig zijn.
- **Elektrische auto's** hebben **minder** vaak **onderhoud** nodig en komen minder vaak in de werkplaats. Hybride voertuigen hebben 20% minder onderhoudsbehoefte en volledig elektrische voertuigen hebben 50% minder onderhoudsbehoefte.
- De inzet van **nieuwe technologie** levert - uiteindelijk in de toekomst - veel voertuiginformatie en gebruikersdata op. Hierdoor is het mogelijk voorspellingen te doen over de onderhoudsbehoefte. Auto's ter plekke in de **werkplaats uitlezen** komt **minder vaak** of helemaal niet meer voor. Ook hebben auto's steeds meer (vergaande) zelfdiagnose systemen. Het over-the-air onderhoud gaat een rol spelen. Hierdoor komen auto's **minder vaak in de werkplaats**. De monteur is alleen nodig als het systeem niet werkt. Bij complexe problemen kan een technische helpdesk de automonteur op afstand ondersteunen en bepaalde systemen en apparatuur overnemen.
- Als **MaaS** succesvol wordt ingevoerd, worden (deel)auto's naar verwachting intensiever gebruikt, waardoor wellicht meer onderhoud nodig is. Ook kunnen activiteiten in de werkplaats van autobedrijven veranderen. Typische werkzaamheden die bij MaaS horen zijn tanken/opladen, reinigen, verzamelen en (op juiste locatie) weer beschikbaar stellen van vervoersmiddelen.

2030: 5% tot 20% minder monteurs

Gevolgen voor de werkgelegenheid

Afhankelijk hoe snel de ontwikkelingen gaan op het gebied van nieuwe technologie en aantal elektrische auto's zijn er op termijn minder monteurs nodig. Naar schatting gaat het om 5% tot 20% minder monteurs in 2030. In 2040 zijn er naar verwachting 15% tot 40% minder monteurs nodig.

Het beroep van automonteur gaat de komende jaren sterk veranderen

Tot 2030 rijden er ook nog veel auto's met verbrandingsmotoren rond én er komen meer elektrische auto's. Er moeten dus voldoende monteurs zijn met kennis van deze type auto's. Het is wel belangrijk dat de huidige monteurs interesse hebben of ontwikkelen in elektrische auto's. In de toekomst rijden er steeds 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. Naarmate er meer auto's met nieuwe (internet) technologie zijn, worden auto's minder vaak in de werkplaats uitgelezen en stelt de auto zelf een diagnose. Monteurs werken met digitale hulpmiddelen en leggen werkzaamheden vast via software. Onderstaand schema laat zien wat er meer en minder belangrijk wordt voor automonteurs in de periode tot 2030.



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
- Werken met digitale hulpmiddelen
- Werken volgens procedures en vastleggen via software
- (Mechanisch) onderhoud elektrische auto's: vooral vervangen van onderdelen

Als het aantal elektrische auto's sterk toeneemt en er steeds meer auto's met zelfdiagnosesystemen zijn en onderhoud op afstand kan plaatsvinden verandert het beroep nog sterker. Enerzijds is er dan vraag naar personeel dat instructies kan opvolgen, met name voor het vervangen van mechanische onderdelen. Dit zal dan het merendeel van het werk zijn, vooral op mbo-2 niveau. Anderzijds is er vraag naar technisch specialisten (mbo-4 / hbo-niveau) die complexe problemen kunnen oplossen en specifieke kennis hebben van diverse systemen. Dit type werk komt minder vaak voor en mogelijk wordt dit ook meer centraal gedaan vanuit bijvoorbeeld technische helpdesks.

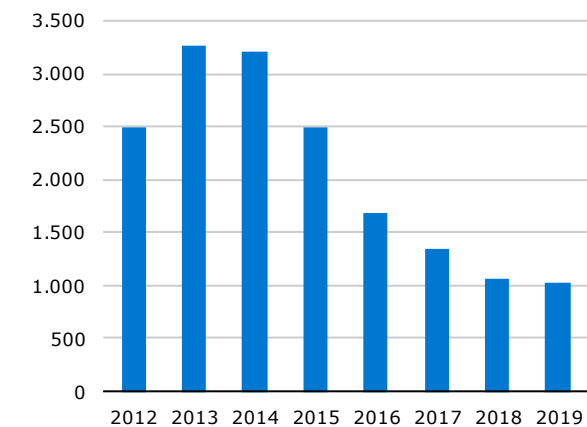
Kansen op werk

Daling nieuwe WW-uitkeringen sinds 2013

De ontwikkeling van het aantal nieuwe WW-uitkeringen met het beroep automonteur neemt sinds 2013 af. Waren er in 2013 nog bijna 3.300 nieuwe WW-uitkeringen, in 2019 is dit aantal gedaald naar ruim 1.000 (-69%). Per eind december 2019 zijn er 550 lopende WW-uitkeringen voor het beroep automonteur. Kenmerken zijn:

- Er zijn vrijwel alleen mannen met een WW-uitkering met dit beroep ingeschreven bij UWV.
- Een vijfde (20%) is 55 jaar of ouder. Dat is veel lager dan gemiddeld voor alle beroepen. De grootste groep (53%) is tussen de 25 en 45 jaar. Dit past bij het beeld van de leeftijdsopbouw van werkende automonteurs.
- Meer dan de helft van de werkloze automonteurs (58%) is middelbaar opgeleid (mbo-diploma) en 39% heeft geen startkwalificatie. Dit past redelijk bij het beeld van de werkende automonteurs.

Nieuwe WW-uitkeringen automonteurs 2012 - 2019



Bron: UWV

Kans op werk WW'ers met beroep automonteur beroep hoger dan gemiddeld

Over het algemeen komen WW'ers met als beroep automonteur redelijk gemakkelijk aan werk: 58% slaagt erin om binnen 6 maanden het werk te hervatten. Dat is hoger dan gemiddeld onder alle beroepen (48%). WW'ers met het beroep automonteur blijven ook vaker dan gemiddeld een jaar of langer aan het werk.

Kansen op werk voor studenten vaak ruim voldoende

Tot 2024 blijven er volgens het Researchcentrum voor Onderwijs en Arbeidsmarkt (ROA) grote knelpunten in de personeelsvoorziening voor automonteurs. Met andere woorden: de personeelstekorten houden aan.

Stichting Samenwerking Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) geeft aan dat er verschillen zijn tussen de kansen op werk voor de automonteurs op diverse niveaus (zie tabel rechts). De kans op werk is voldoende tot goed en er zijn geen opleidingen met geringe of matige kansen op werk. Bij kans op werk gaat het om de kans dat een gediplomeerde schoolverlater werk vindt in het verlengde én op het niveau van zijn opleiding.

Bron: ROA (2019), Arbeidsmarkt naar opleiding en beroep tot 2024

Kans op werk	Kwalificatie
Voldoende	(Eerste) autotechnicus (mbo-2, mbo-3)
Ruim voldoende	Technisch specialist personenauto (mbo-4), (Eerste) bedrijfsautotechnicus (mbo-2, -3), Verbrandingsmotortechneicus* (mbo-2), Monteur mobiele werktuigen (mbo-2, -4)
Goed	Technisch specialist bedrijfsauto's (mbo-4), Allround monteur mobiele werktuigen (mbo-3)

Bron: SBB

*voor verbrandingsmotortechneicus mbo-3 en -4 zijn de kansen op werk onbekend

Kansen voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt

Het Centrum Inclusieve Arbeidsorganisatie (CIAO), een samenwerking van UWV en Universiteit Maastricht, heeft modelbeschrijvingen gemaakt van diverse organisaties en instellingen. Hierbij wordt gekeken welke taken van functies geschikt of mogelijk geschikt zijn voor mensen met een arbeidsbeperking. Voor een autowerkplaats zijn dit bijvoorbeeld taken als:

- Controleren: controleren van het voertuig (op basis van de werkorder) op verlichting, bandenspanning, vloeistoffen (motor, olie, ruitenwisser) en noteren van de gebreken én de benodigdheden aan materialen.
- Eenvoudige reparatiewerkzaamheden: vervangen van verlichting, aanvullen van vloeistoffen, repareren en vervangen van oude en/of lekke banden.
- Ondersteunend: wegbrengen en/of halen van chauffeurs, wegbrengen en ophalen van onderdelen, auto's klaarzetten voor wasstraat, schoonmaken van auto's.
- Magazijn/administratie: voorraadbeheer van magazijn, klaarzetten van goederen uit het magazijn.
- Facilitair: opruimen magazijn, schoonmaken kantoor/magazijn/werkplaats.

Het CIAO is momenteel bezig met een nieuwe methodiek gericht op een bredere doelgroep, namelijk mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

Voorbeelden scholingstrajecten

UWV werkt samen met partners aan opleidings- en omscholingstrajecten, die ook voor werkzoekenden zonder concrete ervaring in de techniek interessant zijn. Onderstaand enkele voorbeelden van dergelijke trajecten.

Afgerond scholingstraject 2019: opleiding assistent automonteur Overijssel

UWV is in 2019 een samenwerking aangegaan met Koskamp, een familiebedrijf uit Overijssel, om werkzoekenden op te leiden tot assistent automonteur. Het opleidingstraject besloeg vier maanden met een baanintentie voor de kandidaten. Tien kandidaten hebben deze opleiding afgerond en een certificaat ontvangen. De meesten van hen hebben inmiddels een werkplek bij een werkgever gevonden. Hiermee is ingespeeld op de behoefte van werkgevers in de auto- en mobiliteitsbranche.

Onderzoek start scholingstraject 2020: assistent mobiliteitsbranche Zeeland

UWV en Innovam onderzoeken de mogelijkheid om in 2020 een opleidingstraject voor assistent mobiliteitsbranche in Zeeland te beginnen. Dit is een soortgelijk traject als in Overijssel. De opleiding beslaat een traject van vier maanden. Het doel is dat de kandidaten na succesvolle afronding van het traject tenminste acht maanden aan het werk gaan bij een werkgever. De medewerker met certificaat assistent mobiliteitsbranche kan dan - onder toezicht van een begeleider - eenvoudige inspectie-, onderhoud, reparatie- en herstelwerkzaamheden uitvoeren aan motorvoertuigen. Dit traject staat open voor werkzoekenden, zij-instromers en statushouders.

Onderzoek start scholingstraject 2020: bbl traject bedrijfsautotechnicus (niveau 2) West-Brabant en Zeeland

UWV gaat samen met de Truck Academy West-Brabant/Zeeland en Curio (ROC West-Brabant) onderzoeken of een bbl-traject gestart kan worden voor bedrijfsautotechnicus (mbo-niveau 2). De Truck Academy is een initiatief van brancheorganisatie BOVAG. Het idee is dat UWV en gemeenten kandidaten (WW'ers, bijstandsgerechtigden en vroegtijdig schoolverlaters) aandragen. De kandidaten starten met een proefperiode bij een werkgever van twee maanden waarbij ze hun uitkering behouden. Bij een geslaagde proefperiode volgt er een arbeidsovereenkomst met de werkgever (leerbedrijf) en start een bbl-traject. Hierbij werken ze vier dagen en volgen ze een dag les bij Curio. Het totale bbl-traject voor bedrijfsautotechnicus niveau 2 duurt twee jaar.

Colofon

Uitgave – maart 2020

UWV Afdeling Arbeidsmarktinformatie en -advies

Inlichtingen

Suzanne.ijzerman@uwv.nl

Auteur

Suzanne IJzerman

Volg ons



Disclaimer

Alles uit deze uitgave mag worden overgenomen, echter uitsluitend met bronvermelding.

UWV © 2020

De kennispublicaties van UWV hebben betrekking op vier gebieden. Deze kennen een eigen kleurcodering. Zo kunt u snel zien op welk gebied een publicatie betrekking heeft:

ontwikkelingen in de sociale zekerheid
arbeidsmarkt en arbeidsparticipatie

verder professionaliseren van de dienstverlening
financiële aspecten van de sociale zekerheid