



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

2^{de} kwartaal 2023



INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

http: www.itlb.be - Tel. +32/(0)2 234 30 10 – Fax +32/(0)2 230 75 34

Voorafgaande opmerkingen

1. Opzet van het onderzoek

Het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) organiseert sinds 1977 een enquête om de conjunctuurtoestand van de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg op te volgen. De basismethodologie is dezelfde als deze gehanteerd door de NBB voor hun conjunctuuronderzoek.

Tot en met het jaar 2005 gebeurde dit door middel van een *maandelijkse* vragenlijst met de bedoeling om specifieke problemen en trends die kenmerkend zijn voor de sector vanuit de praktijk op te volgen en nader te leren kennen.

Om beter te kunnen inspelen op de wijzigingen en uitdagingen van de sector, heeft dit conjunctuuronderzoek in 2006 een heuse gedaanteverandering ondergaan. In plaats van maandelijks wordt de enquête voortaan per kwartaal uitgevoerd bij een representatief staal van ondernemingen uit de sector. In de vragenlijst wordt gepeild naar hun mening over de evolutie van een aantal factoren. Zij dienen op te geven of de toestand in het betreffende kwartaal gedaald, gelijk gebleven of gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Daarenboven wordt hun opinie gevraagd naar de oorzaken van bepaalde trends, hun indrukken en vooruitzichten niet alleen met betrekking tot de vervoeropdrachten maar tevens binnen het ruimere logistieke gebeuren.

2. Indeling van de resultaten naar grootteklasse van de ondernemingen

De resultaten van dit onderzoek worden in onderhavig rapport in 5 klassen ingedeeld volgens de omvang van de deelnemende bedrijven, uitgedrukt in functie van het aantal motorvoertuigen:

1 (klasse 1)	ondernemingen met 1 motorvoertuig;
2 (klasse 2)	ondernemingen met 2 t.e.m. 5 motorvoertuigen;
3 (klasse 3)	ondernemingen met 6 t.e.m. 20 motorvoertuigen;
4 (klasse 4)	ondernemingen met 21 t.e.m. 50 motorvoertuigen;
5 (klasse 5)	ondernemingen met meer dan 50 motorvoertuigen;
T (totaal)	extrapolatie van de gegevens voor de ganse sector volgens een dubbele verdeelsleutel: het aantal motorvoertuigen en het laadvermogen.

3. Weergave van de resultaten

De resultaten betreffende de vervoeractiviteit, de personeelssituatie, de kostprijs en de vrachtprijs zijn voorgesteld in de vorm van een **gewogen saldo (S)** van de antwoorden van de deelnemers, d.w.z. het gewogen verschil tussen het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een stijging (+) signaleren en het gemiddelde percentage van de ondernemingen die een daling (-) signaleren in vergelijking met de vorige maand. Om te komen tot een zo representatief mogelijk beeld van de gehele sector wordt aan de resultaten van elke deelklasse een wegingsfactor toegekend op basis van het aantal ondernemingen en het aantal motorvoertuigen van de betrokken klasse.

De benuttingsgraad van de voertuigen wordt uitgedrukt in een gemiddelde **afstandscoefficiënt**, die bekomen wordt door het aantal kilometers dat afgelegd is met lading te delen door het totaal aantal afgelegde kilometers (vol + leeg).

Kwartaal 2 2023	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal ⁽¹⁾	Kwartaal 1 2022
--------------------	---	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 3,5 %	↘	+ 0,3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 4 %	↘	- 0,4 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 8,8 %	↗	+ 45 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 2,7 %	↗	+ 34,5 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 1,8 %	↘	+ 0,9 %
Uitbesteding naar derden	S	- 1,5 %	↘	- 1,6 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 2,9 %	↗	+ 23,3 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 0,4 %	↗	+ 21,1 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 4,2 %	↘	- 2,8 %
Niet-rijdende arbeiders	S	- 0,1 %	↘	+ 0,1 %
Bedienden	S	0 %	↔	- 0,1 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	70,2 %	↘	68,3 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	11,2 %	↘	12,8 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	38	↘	39
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	44	↘	47
Gerealiseerde investeringen	%	29,9%	↘	22,4 %

S Antwoordensaldo: Het gewogen verschil tussen het aantal ondernemingen (in %) dat een stijging signaleert en het aantal ondernemingen (in %) dat een daling signaleert in vergelijking met voorgaand kwartaal.

⁽¹⁾ **Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal:** het is de weergave van de inschatting door de deelnemers aan de enquête van de situatie in vergelijking met voorgaand kwartaal.

Conjunctuursituatie in een notendop

In het tweede kwartaal van het jaar is de economie met + 0,3 % gegroeid in de eurozone en bleef het stabiel in de EU. Voor de Belgische economie is een bbp-groei van + 0,2 % geregistreerd.

In de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg is zowel de nationale als de internationale **vervoeractiviteit** afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal, al is de daling minder sterk dan in het kwartaal ervoor. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 3,5 % op nationaal vlak (- 6,5 % in het eerste kwartaal) en – 1,8 % op internationaal vlak (- 11,9 % in voorgaande periode).

Op kwartaalbasis zijn zowel de **kostprijs** als de **vrachtprijs** lichtjes gestegen, zij het in mindere mate als in de periode ervoor. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 8,8 % voor de nationale kostprijs in vergelijking met zo maar eventjes + 34,2 % in voorgaand kwartaal en + 2,7 % voor de nationale vrachtprijs. In het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 2,9 % voor de kostprijs (+ 22,2 % in het eerste kwartaal van het jaar) en slechts + 0,4 % voor de vrachtprijs.

Een aantal vervoerders merkt op dat het aanbod van vervoeropdrachten dit kwartaal tegenvalt onder invloed van de vertragende economie, waardoor de vrachtprijs onder bijkomende druk staat.

Omwille van de lockdowns in volle coronacrisis was het fileleed enigermate getemperd maar dit jaar nam het aantal files hand over hand toe. Daarnaast doen sommige bedrijven een oproep tot meer parkings met voldoende sanitaire voorzieningen en gezonde eetgelegenheden.

De **personeelsbestanden** van de tewerkgestelde chauffeurs en de niet-rijdende arbeiders zijn gedaald, terwijl dat van de bedienden niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het aantal openstaande betrekkingen is daarentegen over de hele lijn gestegen. Het nijpend chauffeurstekort is een bekend probleem maar in de loop van dit jaar melden meer en meer vervoerders dat ook de vacatures voor bedienden slechts moeizaam tot niet ingevuld geraken, vooral ritplanners en boekhouders.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** blijft meestal rond de kaap van 70 % hangen en dat is dit kwartaal niet anders. Inderdaad, het bedraagt 70,2 % in vergelijking met 70,3 % in voorgaand kwartaal en 68,3 % in het overeenkomstige kwartaal van het jaar ervoor.

Het aantal bedrijven dat **liquiditeitsproblemen** signaleert, is zo goed als niet veranderd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 11,2 % van de vervoerders meldt liquiditeitsmoeilijkheden ten opzichte van 11,3 % in het kwartaal ervoor, terwijl het in dezelfde periode van het jaar ervoor 12,8 % bedroeg.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 38 dagen, maar in de praktijk loopt het op tot gemiddeld 44 dagen.

Het aantal **investeringen** is ternauwernood gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld geeft 29,9 % van de vervoerders dat hun bedrijf een investering in de loop van het kwartaal doorgevoerd heeft in vergelijking met 30,8 % in het kwartaal ervoor. In de overeenkomstige periode van voorgaand jaar bedroeg het investeringsgehalte 22,4 %.

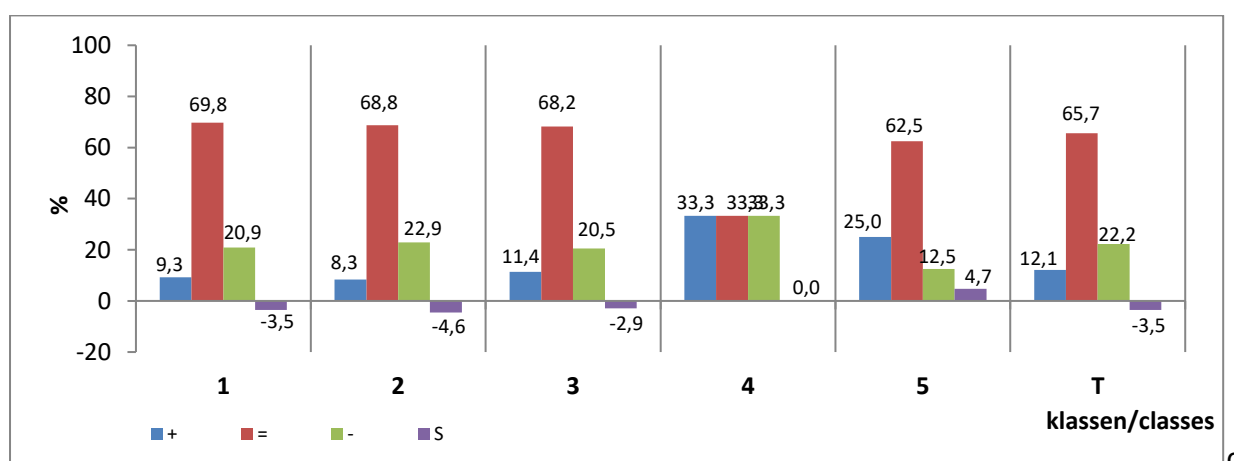
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België is de Belgische economie op kwartaalbasis vertraagd tot een bbp-groei van + 0,2 %. In vergelijking met dezelfde periode van het jaar ervoor een bbp-groei van + 0,9 % opgetekend.

De nationale vervoeractiviteit blijft onder het nulpunt. Gemiddeld 65,7 % van de bedrijven wijst weliswaar op een status-quo in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar het merendeel van de andere vervoerders signaleert een daling van de bedrijvigheid: 22,2 % duidt een verlaging aan en 12,1 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 3,5 % ten opzichte van - 6,5 % in voorgaand kwartaal. Een jaar terug was dat saldo nog lichtjes positief, namelijk + 0,3 %.



Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

In het spoor van de tegenvallende vervoeractiviteit is ook het aantal uitbestedingen van nationale vervoeropdrachten afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 70,6 % van de ondernemingen meldt dat het aantal op hetzelfde niveau gebleven is, terwijl de overige bedrijven grotendeels een afname aanduiden. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 4 % in vergelijking met -6,4 % in het kwartaal ervoor en - 0,4 % een jaar eerder.

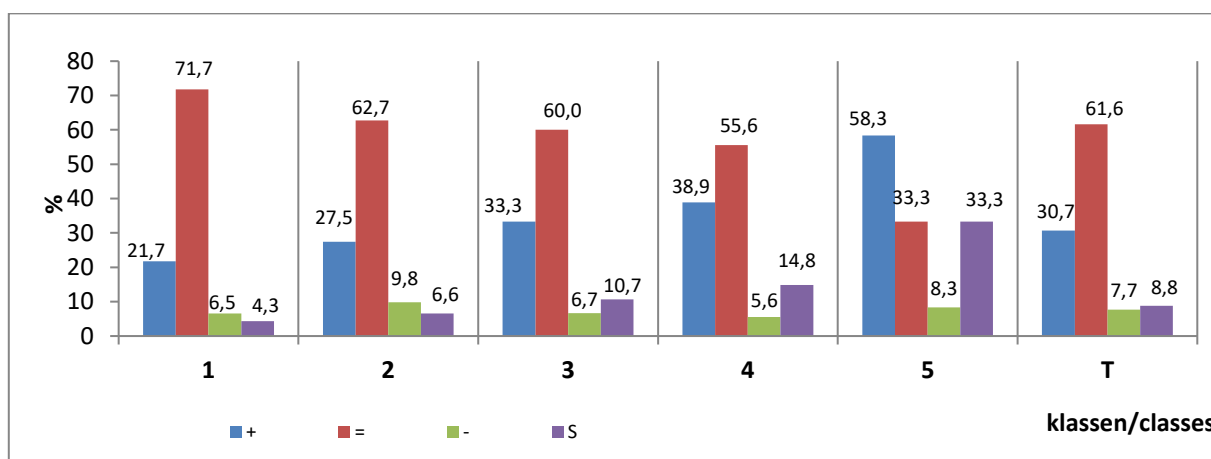
Onder invloed van de lockdowns in volle coronacrisis was het fileleed enigermate gemilderd maar dit jaar nam het aantal verkeersopstoppingen hand over hand toe. Bovendien waren meer en meer gemeenten het zwaardere vrachtvervoer uit de dorpskernen met bijkomende hoofdbreken voor de ritplanners en extra kilometers voor de chauffeurs tot gevolg.

Ook weerklinkt veelvuldig de vraag naar voldoende parkings met goede sanitaire voorzieningen en gezonde eetgelegenheden.

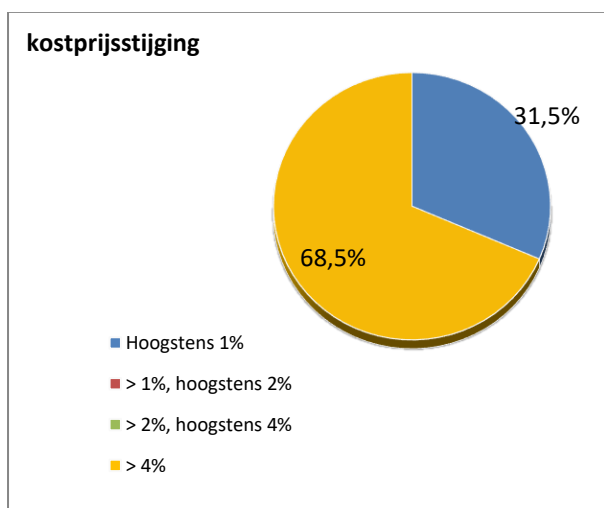
1.2. Kostprijs

61,6 % van de vervoerondernemingen laat weten dat hun kostprijs op hetzelfde niveau is gebleven in vergelijking met voorgaand kwartaal. De andere bedrijven wijzen grotendeels op een verhoging: 30,7 % duidt een stijging aan en 7,7 % een daling.

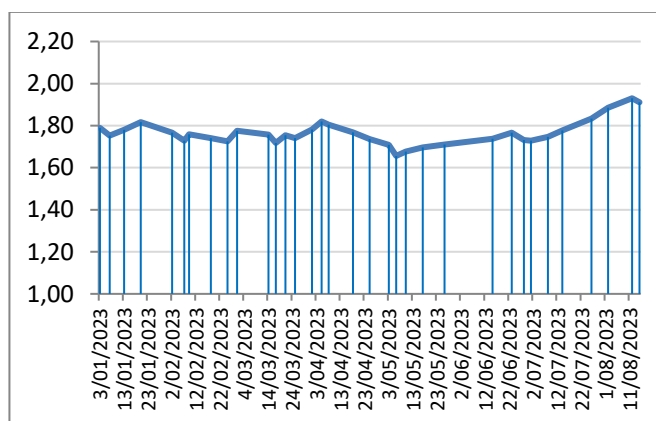
Het gewogen saldo van de antwoorden van dit kwartaal is evenwel een stuk lager dan in de periode ervoor. Het bedraagt + 8,8 % ten opzichte van zo maar eventjes + 34,2 % in het kwartaal ervoor en maar liefst + 45 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



Figuur 2: de evolutie van de kostprijs in het nationaal vervoer



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW):
Evolutie van de maximumprijzen
(bron: Belgische Petroleum Federatie)

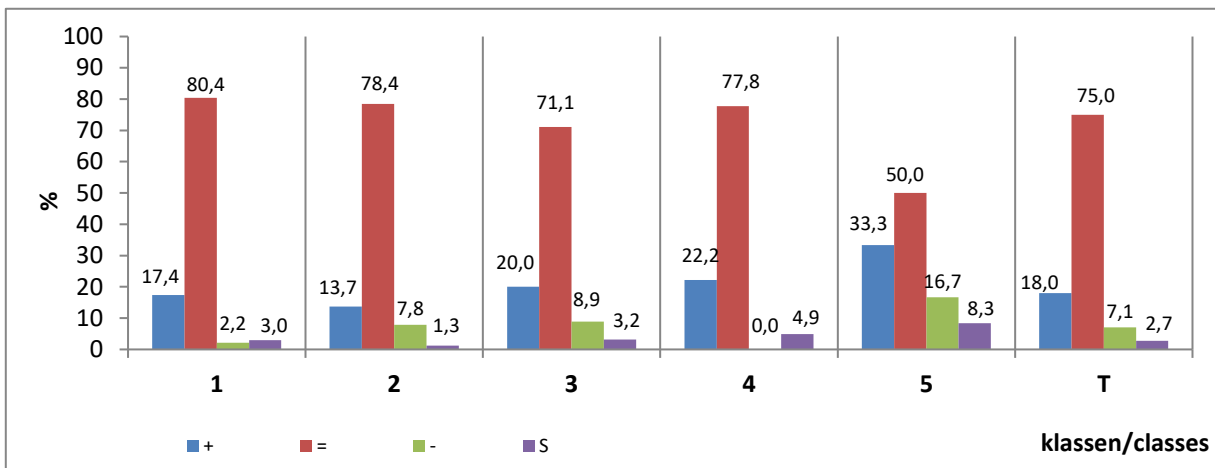
68,5 % van de bedrijven met een kostprijsverhoging deelt mee dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat (in het kwartaal ervoor bedroeg dat aandeel 95,1 %).

Gevraagd naar de belangrijkste oorzaken van de kostprijsverhoging wordt vooral gewezen op de onderhoudskosten, de bandenprijzen, de loonindexering en de tolkosten.

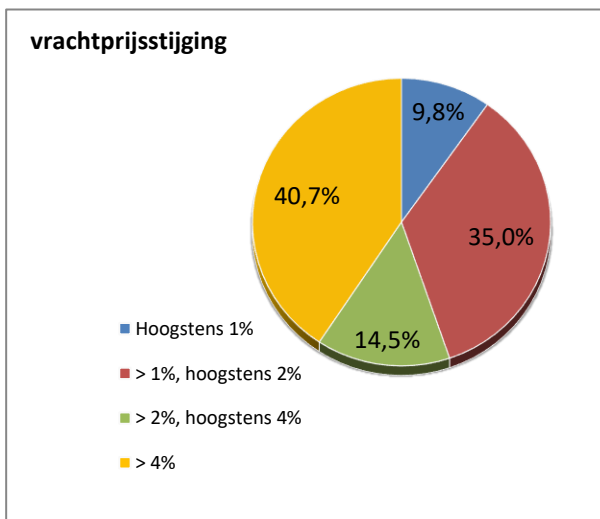
1.3. Vrachtprijs

Drie kwart van de vervoerondernemingen signaleert dat de vrachtprijs ongewijzigd gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal. De andere bedrijven wijzen merendeels op een verhoging: 18 % duidt een stijging aan en 7,1 % een daling.

Net zoals bij de kostprijs ligt het gewogen saldo van de antwoorden van de vrachtprijs een heel stuk lager dan in het kwartaal ervoor. Het bedraagt + 2,7 % ten opzichte van + 22,5 % in voorgaande periode en 34,5 % een jaar terug.



Figuur 5: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer



Figuur 6: de evolutie van de vrachtprijs in het nationaal vervoer

40,7 % van de vervoerondernemingen met een vrachtprijsaanpassing naar boven toe, laat weten dat het om een verhoging van meer dan 4 % gaat.

Meerdere vervoerders maken gewag van een teruglopend aanbod van transportopdrachten als gevolg van de vertragende economie, waardoor de vrachtprijs extra onder druk komt te staan.

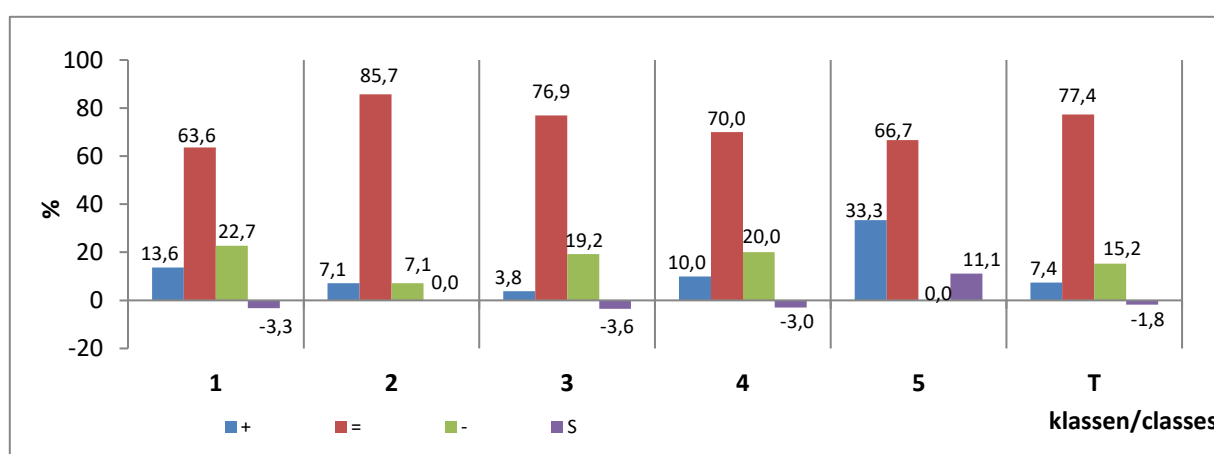
2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van Eurostat is het bbp met + 0,3 % toegenomen in de eurozone en bleef het stabiel in de EU. Op jaarbasis is een bbp-groei van + 0,6 % genoteerd in de eurozone en van + 0,5 % in de EU.

77,4 % van de vervoerbedrijven geeft aan dat de internationale vervoeractiviteit stabiel gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl de meeste andere ondernemingen een afname aanduiden: 15,2 % meldt een verlaging en 7,4 % een verhoging.

Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,8 % ten opzichte van - 11,9 % in voorgaand kwartaal. In dezelfde periode van voorgaand jaar was dat saldo evenwel nipt positief (+ 0,9 %).



Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

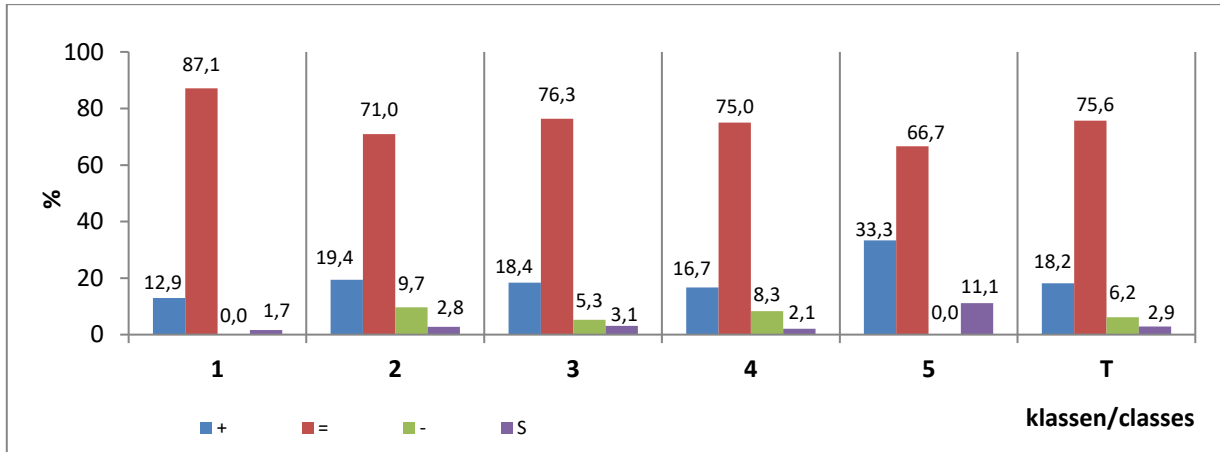
Het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is iets afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. 83,3 % van de bedrijven wijst op een status-quo, 12,9 % op een afname en 3,8 % op een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 1,5 % ten opzichte van – 8 % in voorgaand kwartaal en – 1,6 % een jaar terug.

Voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten blijven de meeste vervoerders in onze buurlanden.

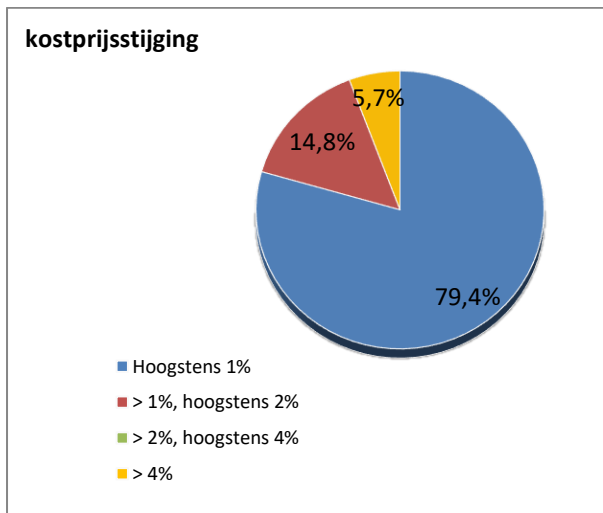
2.2. Kostprijs

75,6 % van de vervoerders stipt aan dat de kostprijs niet is veranderd ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl de overige bedrijven grotendeels op een verhoging wijzen: 18,2 % signaleert een stijging en 6,2 % een daling.

Het gewogen saldo van de antwoorden is een pak lager dan in het eerste kwartaal van dit jaar. Het draagt + 2,9 % in vergelijking met + 22,2 % in de periode ervoor en + 23,3 % een jaar eerder.



Figuur 8: de evolutie van de kostprijs in het internationaal vervoer



Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

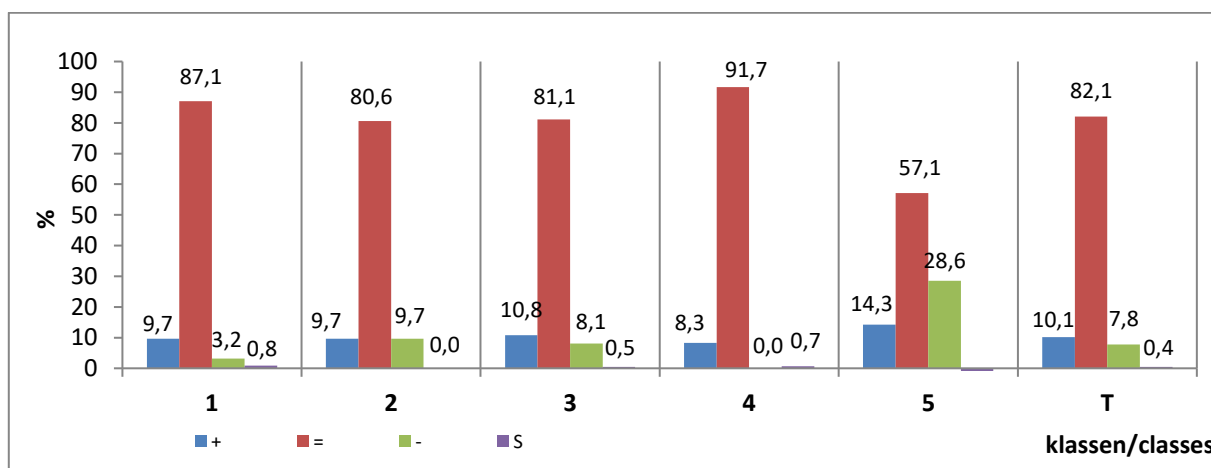
Bijna 80 % van de vervoerondernemingen waarvan de kostprijs verhoogd is, laat weten dat het om een verhoging van maximaal 1 % gaat.

Gepeild naar de knelpunten wijzen veel vervoerders op de Belgische loonindexering alsook op de gestegen toelastkosten.

2.3. Vrachtprijs

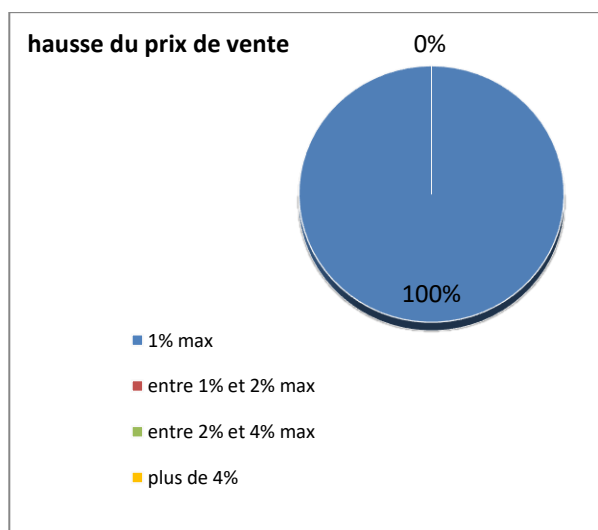
82,1 % van de bedrijven signaleert een status-quo van de vrachtprijs ten opzichte van voorgaand kwartaal. Bij de andere ondernemingen wijst een lichte meerderheid op een verhoging: 10,1 % duidt een toename aan en 7,8 % een afname.

Het gewogen saldo van de antwoorden komt dit kwartaal amper boven het nulpunt uit en bedraagt + 0,4 % terwijl het een kwartaal ervoor nog 14,5 % bedroeg en in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar liep het zelfs op tot 21,1 %.



Figuur 10: de evolutie van de vrachtprijs in het internationaal vervoer

De vervoerders die hun vrachtprijs in de loop van het kwartaal verhoogden, laten weten dat het om een beperkte stijging van hoogstens 1 % gaat.



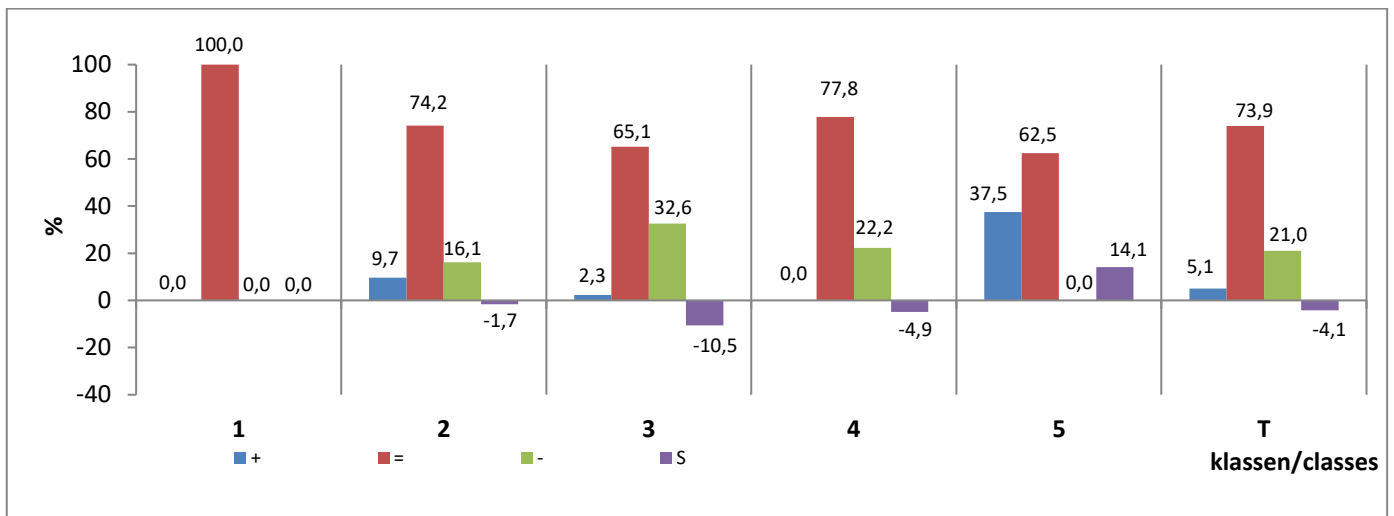
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

Gemiddeld geeft amper 4,1 % van de vervoerders aan dat hun bedrijf mensen te werk stelt, in klasse 2 draagt dat aandeel 57,4 % terwijl de ondernemingen van de andere klassen allemaal personeel hebben. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 72,4 % van de ondernemingen personeel.

Het aantal tewerkgestelde chauffeurs is gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal, het bestand van de niet-rijdende arbeiders is ei zo na afgenomen, terwijl dat van de bedienden op hetzelfde niveau bleef.



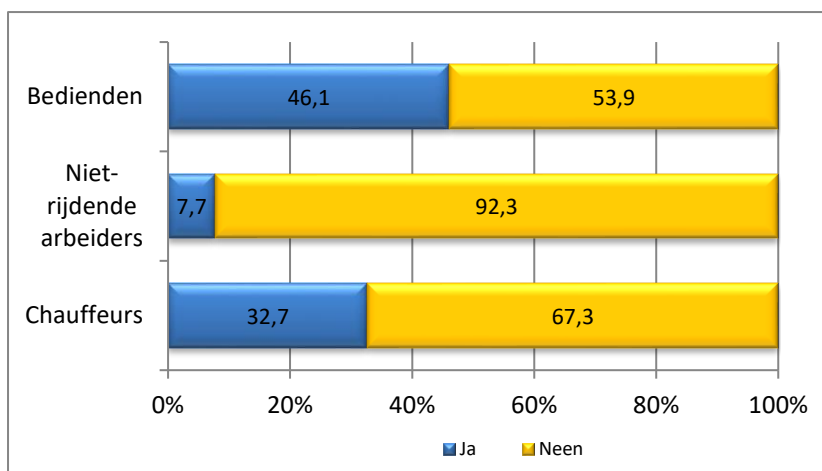
Figuur 12: het chauffeursbestand

74 % van de gepeilde ondernemingen laat weten dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** ongewijzigd gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal. De andere bedrijven wijzen evenwel merendeels op een afname: 21 % meldt een daling en 5,1 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 4,1 % ten opzichte van + 0,2 % in het kwartaal ervoor en - 2,8 % een jaar terug.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is ternauwernood gedaald in vergelijking met het kwartaal ervoor. 77,5 % laat weten dat het bestand niet gewijzigd is, maar bij de overige vervoerders is het aantal dat een verlaging meedeelt lichtjes in de meerderheid: 5,2 % duidt een daling aan en 3,8 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt, net zoals in dezelfde periode van het jaar ervoor – 0,1 %. In voorgaand kwartaal bleef het bestand ongewijzigd.

Het bestand van de **bedienden** is niet gewijzigd ten opzichte van voorgaand kwartaal. 95,3 % van de bedrijven signaleert een status-quo, terwijl het aantal dat een afname aanduidt nagenoeg in evenwicht is met het aantal dat op een toename wijst. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook 0 %, net zoals in het kwartaal ervoor. Een jaar eerder was dat saldo – 0,1 %.

De grote vraag naar chauffeurs is niets nieuws, maar dit jaar is de vraag naar bedienden opvallend hoog. Bijna 1 op 2 bedrijven signaleert een vacature voor een bediende.



Figuur 13: Vacatures

Inderdaad, gemiddeld meldt zo maar eventjes 46,1 % een openstaande betrekking voor een bediende, nagenoeg evenveel als in voorgaand kwartaal (46 %).

De vraag naar niet-rijdende arbeiders is een heel stuk lager, al is het wel gestegen ten opzichte van het kwartaal ervoor. Gemiddeld 7,7 % van de vervoerders signaleert een vacature in vergelijking met 3,8 % in het kwartaal ervoor.

De vraag naar chauffeurs is ook dit kwartaal groot. Gemiddeld 32,7 % van de bedrijven wil een chauffeur aanwerven ten opzichte van 29,3 % in voorgaande periode.

Het chauffeurstekort is een bekende problematiek. Sommige vervoerders lichten toe dat ze hun vervoeractiviteit zelfs af en toe moeten terugschroeven omdat ze onvoldoende personeel hebben om de opdrachten te kunnen bolwerken.

Echter, dit jaar geeft een groot aantal vervoerondernemingen aan dat ze moeite hebben met het invullen van vacatures voor bedienden, vooral ritplanners en boekhouders.

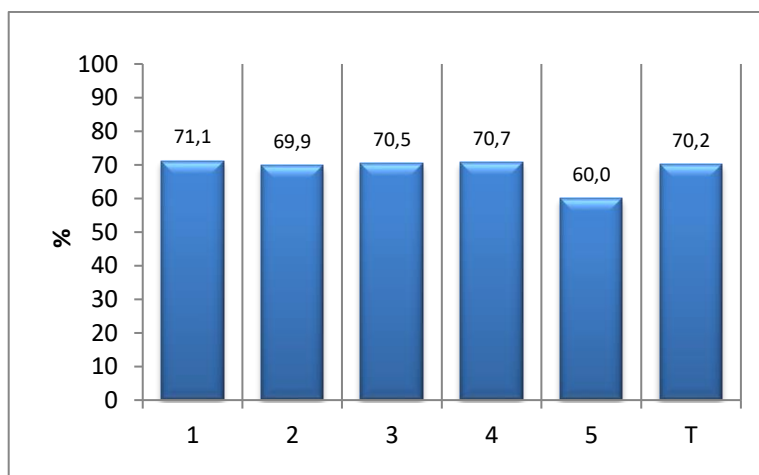
3.2. Afstandscoëfficiënt

Gemiddelde afstandscoëfficiënt =

$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

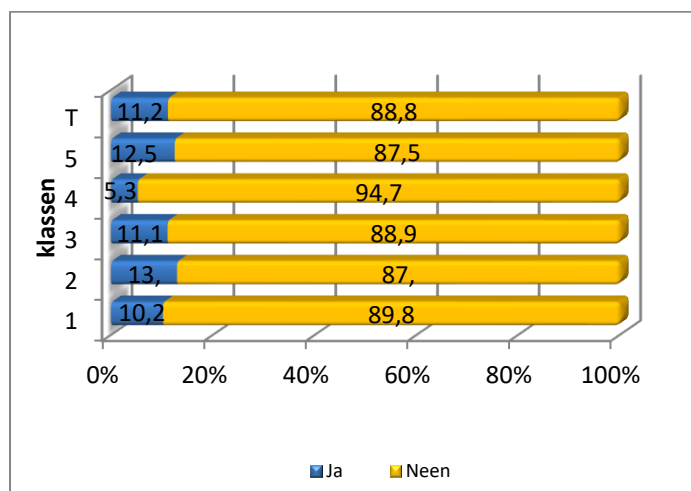
Deze afstandscoëfficiënt blijft stabiel kwartaal tot kwartaal rond de kaap van 70 %.

Inderdaad, gemiddeld werd 70,2 % van de totale afstand met een lading afgelegd in vergelijking met 70,3 % in voorgaand kwartaal en 68,3 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

3.3. Liquiditeit



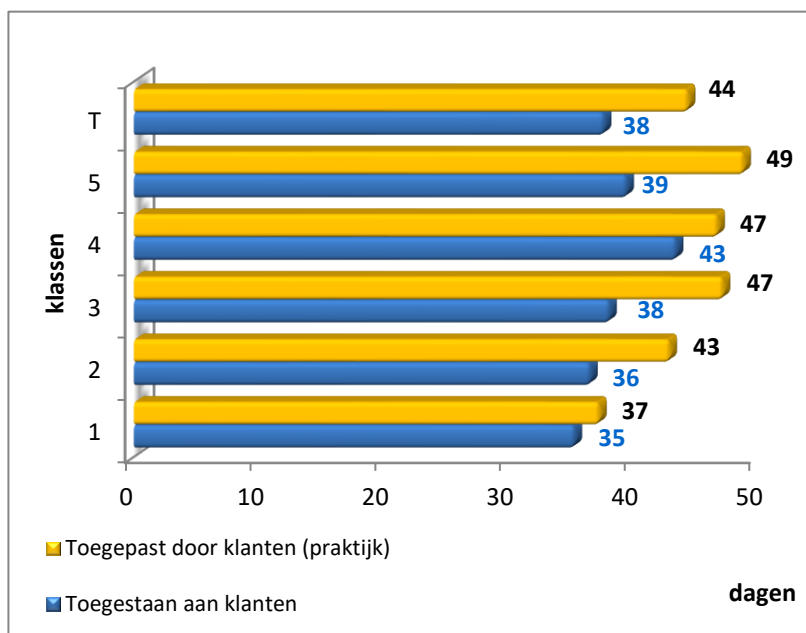
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal bedrijven met liquiditeitsmoeilijkheden is zo goed als niet veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal.

Gemiddeld signaleert 11,2 % van de vervoerders liquiditeitsproblemen ten opzichte van 11,3 % in het kwartaal ervoor. In dezelfde periode van voorgaand jaar bedroeg het gemiddeld 12,8 %.

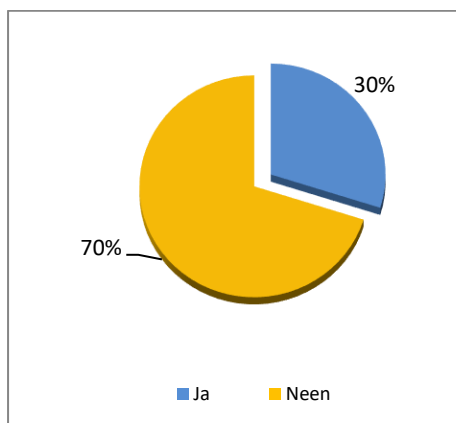
De te late betalingen van opdrachtgevers zijn, zoals steeds, de hoofdoorzaak van liquiditeitstekorten. Een vervoerder licht toe dat het aanbod van vervoeropdrachten iets is afgenomen, waardoor de omzet daalt. Echter, intussen moeten deze vervoerondernemingen wel tijdig hun betalingsverplichtingen voldoen terwijl sommige klanten dus te lang wachten met betalen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalingstermijn toe van 38 dagen. In de praktijk loopt het op tot gemiddeld 44 dagen.

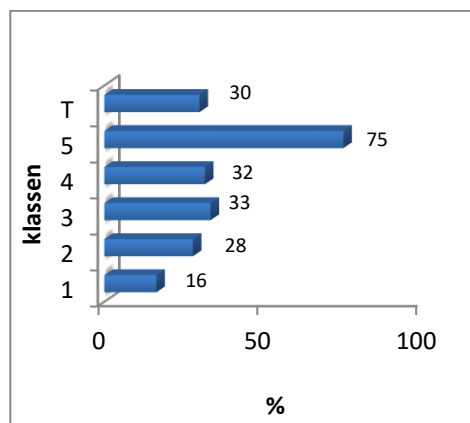


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

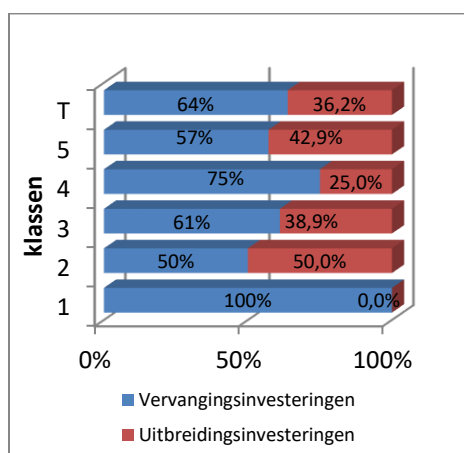


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 30 % van de vervoerders deelt mee dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 31 % in het kwartaal ervoor. In dezelfde periode van voorgaand jaar lag het investeringsgehalte een stukje lager. Toen bedroeg het 22,4 %.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het grotendeels (64 %) om een vervangingsinvestering, vooral in motorvoertuigen.

20 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 16,5 % in voorgaand kwartaal en 17,1 % een jaar terug.

SLOTBEVINDINGEN

In het tweede kwartaal van het jaar is de economische bedrijvigheid met + 0,3 % gestegen in de eurozone en bleef het stabiel in de EU in vergelijking met het kwartaal ervoor. De Belgische economie noteerde een bbp-groei van + 0,2 %.

In de sector van het beroepsgoederenvervoer is de vervoeractiviteit lichtjes verminderd ten opzichte van voorgaand kwartaal, iets meer nog in het nationaal dan in het internationaal vervoer. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 3,5 % voor het nationaal vervoer (-6,5 % in het kwartaal ervoor) en – 1,8 % in het internationaal vervoer (- 11,9 % in voorgaande periode).

Zowel de kostprijs als de vrachtprijs zijn lichtjes gestegen, zij het in mindere mate dan in voorgaand kwartaal. Met betrekking tot de kostprijs bedragen de gewogen saldi van de antwoorden + 8,8 % in het nationaal vervoer (+ 34,2 % in het kwartaal ervoor) en + 2,9 % in het internationaal vervoer (+ 22,2 % in voorgaand kwartaal). Voor de vrachtprijs bedragen deze saldi + 2,7 % op nationaal vlak en amper + 0,4 % op internationaal vlak.

De brandstofprijzen schommelen vrij sterk gedurende dit kwartaal, maar de voornaamste oorzaken van kostprijsverhogingen zijn de onderhoudskosten, de prijzen van banden en de tolkosten.

Dat de sector kampt met een chauffeurstekort is niets nieuws onder de zon. Echter, in de loop van dit jaar trekken veel vervoerondernemingen aan de alarmbel met betrekking tot de bedienden. Vooral, de vacatures voor ritplanners en boekhouders zijn in toenemende mate moeilijk in te vullen
