



# De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

---

1<sup>ste</sup> kwartaal 2025



**INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw**

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

**http: [www.itlb.be](http://www.itlb.be) - Tel. +32/(0)2 234 30 10**



# 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 aantal ondernemingen.

---

## 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 1 2025	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal <sup>(1)</sup>	Kwartaal 1 2024
--------------------	---	--------------------

#### NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 8,5 %	⬇️	- 7,3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 4,7 %	⬇️	- 7,1 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 9 %	⬆️	+ 13,3 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 8 %	⬆️	+ 4,5 %

#### INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 8,6 %	⬇️	- 10,9 %
Uitbesteding naar derden	S	- 8,5 %	⬇️	- 6,5 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 5,4 %	⬆️	+ 9,4 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 3,5 %	⬆️	+ 2,5 %

#### PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 1,6 %	⬇️	- 1,3 %
Niet-rijdende arbeiders	S	0 %	↔️	- 0,2 %
Bedienden	S	- 1,3 %	⬇️	+ 0,1 %

#### AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	69,4 %	⬇️	68,4 %
--------------------------------	---	--------	----	--------

#### FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	20,7 %	⬆️	16,8 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	36	↔️	38
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	42	↔️	45
Gerealiseerde investeringen	%	22,1 %	⬆️	28,7 %

**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.

<sup>(1)</sup> **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

---

De economische groei hield gelijke tred in de eurozone en in België: het bbp is met + 0,4 % toegenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor. In de EU lag het groeitempo iets lager met een bbp-verhoging van + 0,3 %.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg is het jaar in mineur begonnen. Zowel de nationale als de internationale vervoeractiviteit zijn immers vertraagd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 8,5 % voor het **nationaal vervoer** (in het kwartaal ervoor was het – 3,9 %) en – 8,6 voor het **internationaal vervoer** (- 2,5 % in voorgaande periode).

Heel wat vervoerders maken zich zorgen over het beleid van de nieuwe Amerikaanse regering met een dreigende handelsoorlog en op hol geslagen invoertarieven. Sommige vervoerbedrijven bemerken een eerder afwachtende houding bij hun opdrachtgevers, wat zich vertaalt in een dalende transportvraag. Daarnaast zijn de talrijke wegwerkzaamheden en de fileproblematiek een doorn in het oog. Zo is het tijdsverlies op de ring van Brussel aanzienlijk, waardoor het respecteren van de rij- en rusttijden er danig bemoeilijkt wordt.

De **kostprijs** als de **vrachtprijs** zijn over de ganse lijn toegenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. In het nationaal vervoer bedragen de gewogen saldi van de antwoorden + 9 % voor de kostprijs en + 8 % voor de vrachtprijs. In het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 5,4 % voor de kostprijs en + 3,5 % voor de vrachtprijs.

De **personeelsbestanden** van de chauffeurs en de bedienden zijn gedaald, terwijl dat van de niet-rijdende arbeiders stabiel gebleven is. Als we kijken naar het aantal openstaande betrekkingen krijgen we een heel ander verhaal. Zo meldt gemiddeld 26,2 % van de bedrijven een vacature voor een chauffeur en voor de bedienden loopt het zelfs op tot nagenoeg 40 %, terwijl gemiddeld 7 % van de vervoerders aangeeft een niet-rijdende arbeider te willen aanwerven.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** is dit kwartaal ternauwernood onder de kaap van 70 % gedaald. Zo is gemiddeld 69,4 % van de totale afstand afgelegd met een lading in vergelijking met 70,6 % in voorgaand kwartaal en 68,4 % een jaar eerder.

Het aantal bedrijven dat aangeeft met **liquiditeitsproblemen** te kampen, verloopt in stijgende lijn. Dit kwartaal signaleert gemiddeld 20,7 % liquiditeitstekorten in vergelijking met 17,6 % in het kwartaal ervoor en 16,8 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 36 dagen, maar in de praktijk loopt het op tot gemiddeld 42 dagen.

Het aantal gerealiseerde **investeringen** is lichtjes gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 22,1 % van de vervoerders laat weten dat ze in de loop van het kwartaal geïnvesteerd hebben ten opzichte van 19,3 % in de periode ervoor, maar in dezelfde periode van voorgaand jaar lag dat percentage een stuk hoger (toen bedroeg het 28,7 %).

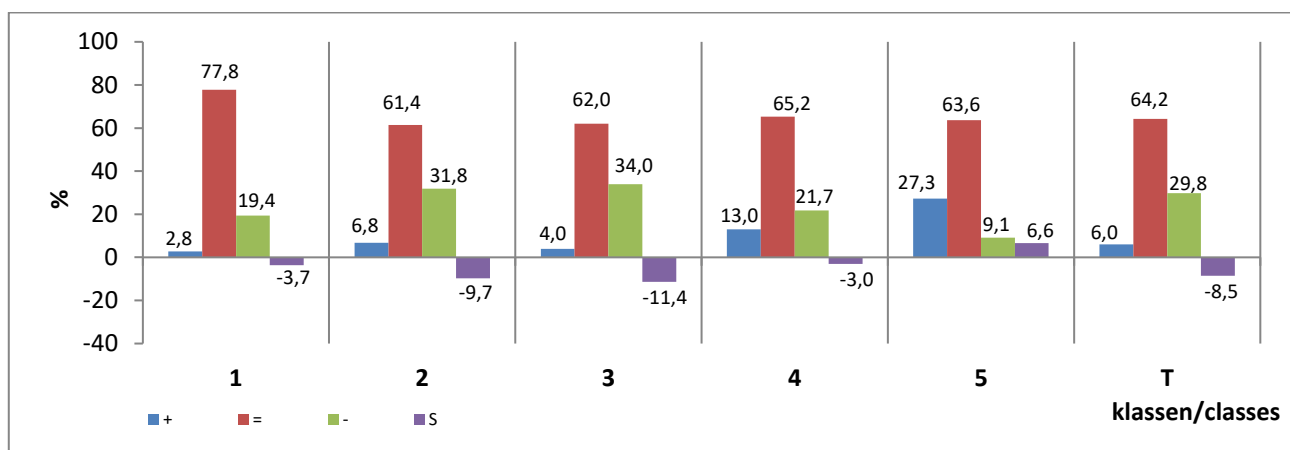
# Bespreking conjunctuursituatie

## 1. NATIONAAL VERVOER

### 1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de NBB is de Belgische economische bedrijvigheid met + 0,4 % toegenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Op jaarbasis is het bbp met + 1,1 % gestegen.

De nationale vervoeractiviteit is opnieuw vertraagd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld 64,2 % van de ondernemingen rapporteert een status-quo, maar een overtuigende meerderheid van de anderen bedrijven signaleert een afname: 29,8 % duidt een daling aan en slechts 6 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 8,5 % ten opzichte van – 3,9 % in voorgaand kwartaal en - 7,3 % een jaar terug.



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

Het aantal in onderaanneming gegeven vervoeropdrachten is eveneens verminderd in vergelijking met het kwartaal ervoor, zij het in iets lichtere mate dan het nationaal vervoer. Gemiddeld 74,2 % meldt dat de situatie niet veranderd is op kwartaalbasis, terwijl het merendeel van de overige vervoerders een daling laat optekenen: 22,1 % stelt een afname vast en 3,7 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 4,7 % ten opzichte van – 2,3 % in voorgaand kwartaal en – 7,1 % een jaar eerder

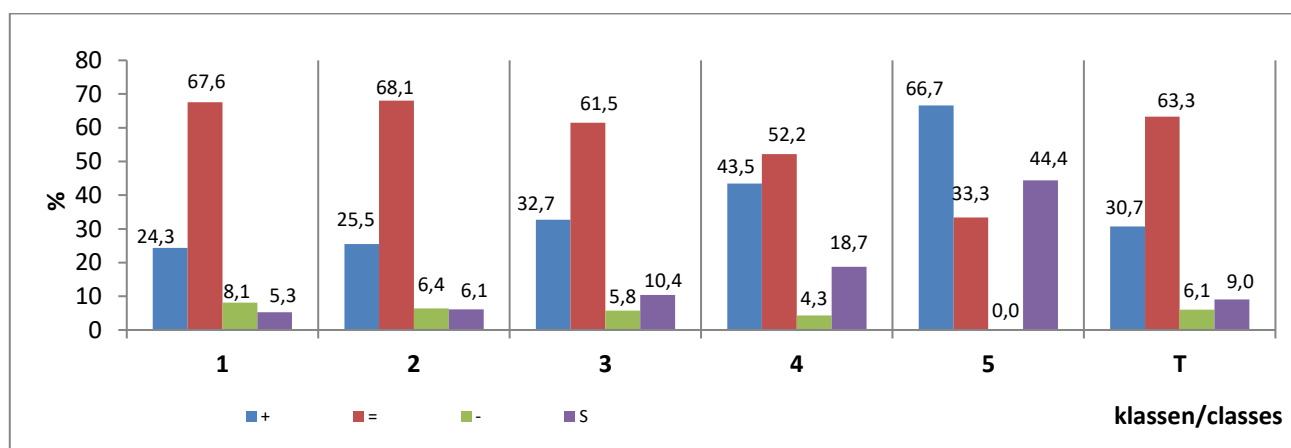
In antwoord op de vraag naar de belangrijkste probleempunten, geven tal van vervoerders uiting aan hun bezorgdheid over het internationaal beleid van de nieuwe Amerikaanse regering, de dreigende handelsoorlog en op hol geslagen invoertarieven. Heel wat vervoerbedrijven observeren een eerder afwachtende houding bij hun opdrachtgevers, wat zich vertaalt in een daling van de transportvraag.

Veel bedrijven doen veelvuldig hun beklag over de fileproblematiek, vooral op de ring van Brussel is het tijdsverlies groot, waardoor het moeilijker is om de rij- en rusttijden te respecteren.

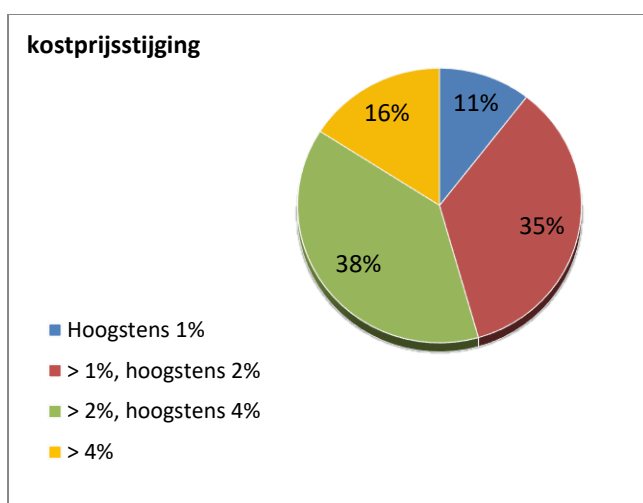
In de haven van Antwerpen lopen de wachttijden aan de containerterminals vaak hoog op. Het doorrekenen van deze verloren tijd wordt veelal niet of niet volledig aanvaard door de klanten.

## 1.2. Kostprijs

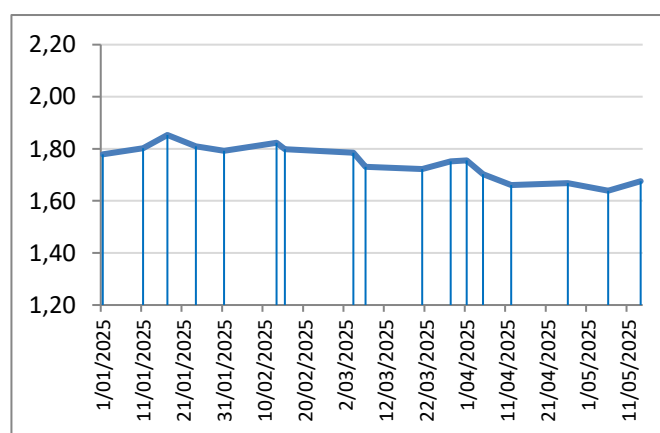
Gemiddeld 63,3 % van de vervoerondernemingen deelt mee hun kostprijs niet is veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor. Het leeuwendeel van de andere bedrijven meldt een stijging: 30,7 % tekent een verhoging op en 6,1 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 9 % in vergelijking met + 7,2 % in voorgaand kwartaal en + 13,3 % een dezelfde periode van het jaar ervoor.



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: Energia)

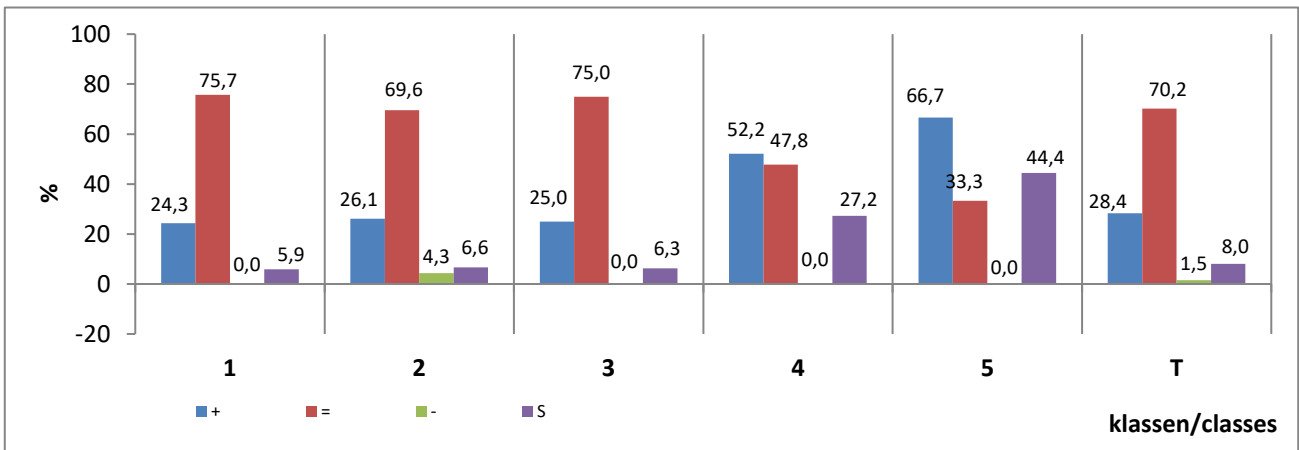
Bij 73 % van de bedrijven waarvan de kostprijs gestegen is, gaat het om een verhoging van meer dan 1 % en ten hoogste 4 %.

Ondanks de lichtjes dalende tendens van de dieselprijs blijft de gemiddelde kostprijs van het nationaal vervoer hoog omwille van onder meer de gestegen onderhoudskosten, de duurder wordende verzekeringen en de hoge loonlasten.

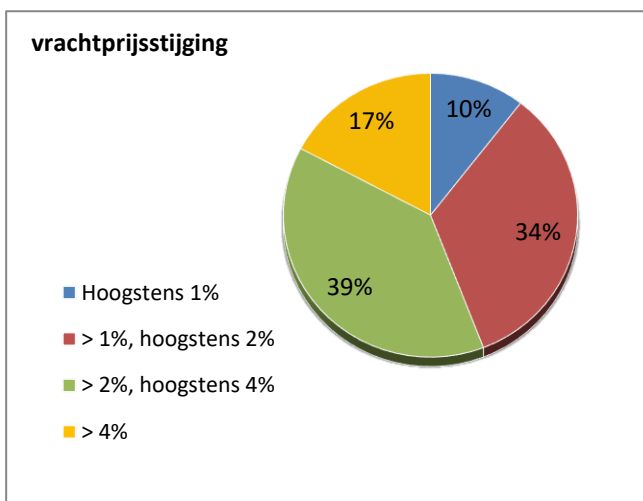
### 1.3. Vrachtprijs

In gemiddeld 70,2 % van de bedrijven bleef de vrachtprijs ongewijzigd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Veruit de meeste andere ondernemingen konden hun een aanpassing naar boven toe doorvoeren: 28,4 % signaleert een stijging en amper 1,5 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 8 % ten opzichte van + 2,3 % in voorgaande periode + 4,5 % een jaar eerder.

De gelijkaardige evolutie met deze van de kostprijs gedurende dit kwartaal is deels te verklaren doordat bij heel wat vervoerondernemingen de vrachtprijsonderhandelingen plaatsvinden in het begin van het jaar. Het stemt vele vervoerders echter niet optimistisch. Een zwaluw maakt immers nog geen lente. Goed onderbouwde argumenten voor een vrachtprijsverhoging aan de hand van de ITLB-kostprijsindices en hun eigen kostprijsevolutie worden immers door vele opdrachtgevers van tafel gegooid met een dreiging over te stappen naar de concurrentie.



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



Figuur 6: marges van de vrachtprijsstijging

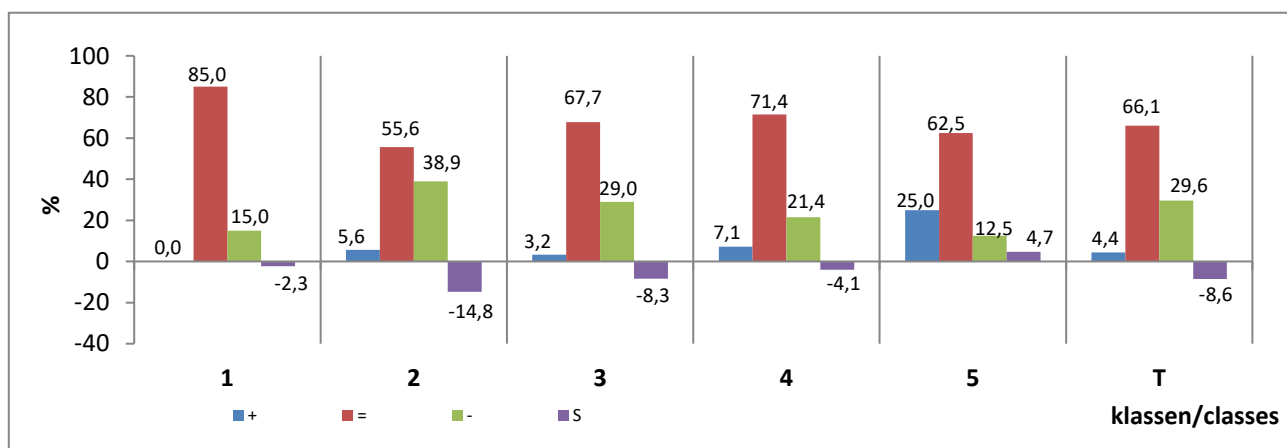
Net zoals bij de kostprijs rapporteert 73 % van de vervoerbedrijven met een vrachtprijsverhoging dat het om een toename van meer dan 1 % en maximaal 4 % gaat.

## 2. INTERNATIONAAL VERVOER

### 2.1. Vervoeractiviteit

In de eurozone is het bbp net zoals in België gestegen met + 0,4 % in vergelijking met voorgaand kwartaal, in de EU is een bbp-verhoging van + 0,3 % genoteerd. Op jaarbasis is het bbp met + 1,2 % toegenomen in de eurozone en met + 1,4 % in de EU.

Gemiddeld 66,1 % van de vervoerders deelt mee dat hun internationale vervoeractiviteit stabiel gebleven is ten opzichte van de periode ervoor. De resterende bedrijven rapporteren grotendeels een vermindering: bijna 30 % signaleert een afname en 4,4 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 8,6 % in vergelijking met – 1,2 % in het kwartaal ervoor en – 10,9 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.



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

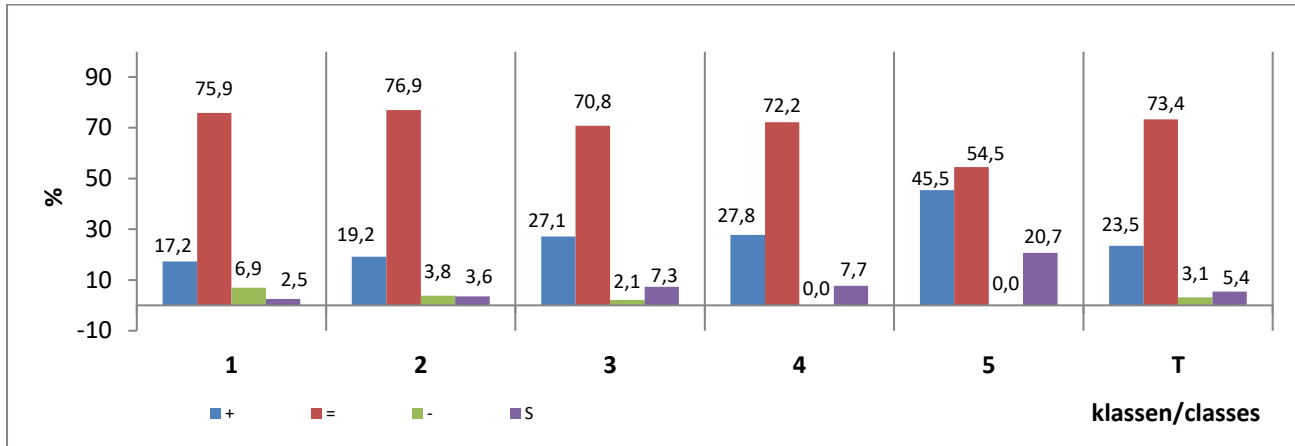
Het aantal in onderaanneming gegeven internationale vervoeropdrachten is eveneens gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 67,2 % van de bedrijven signaleert een status-quo, 29,4 % duidt een verhoging aan en 3,4 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 8,5 % in vergelijking met – 2,7 % in voorgaande periode en - 2,7 % een jaar terug.

De meeste Belgische vervoerders blijven in de ons omringende landen voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten.

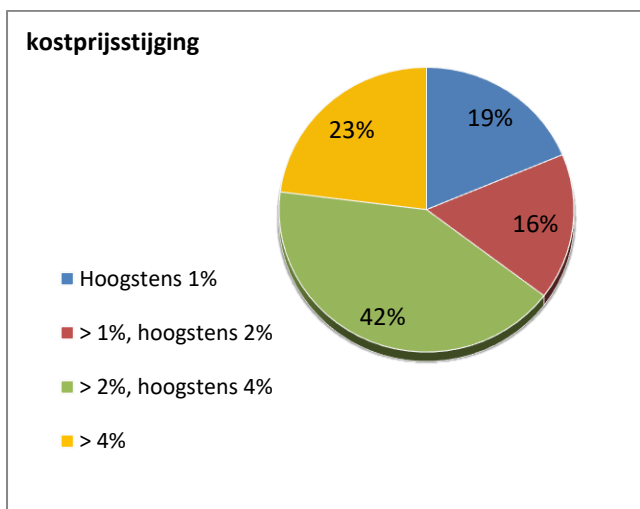
In antwoord op de vraag naar de belangrijkste probleempunten, geven tal van vervoerders uiting aan hun bezorgdheid over het internationaal beleid van de nieuwe Amerikaanse regering, de dreigende handelsoorlog en op hol geslagen invoertarieven. Heel wat vervoerbedrijven observeren een eerder afwachtende houding bij hun opdrachtgevers, wat zich vertaalt in een daling van de transportvraag.

## 2.2. Kostprijs

Gemiddeld 73,4 % van de ondernemingen signaleert dat hun kostprijs niet is gewijzigd ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl een overtuigende meerderheid van de andere vervoerders op een verhoging wijst: 23,5 % duidt een stijging aan en 3,1 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 5,4 % in vergelijking met + 2,9 % in voorgaande periode en + 9,4 % een jaar eerder.



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

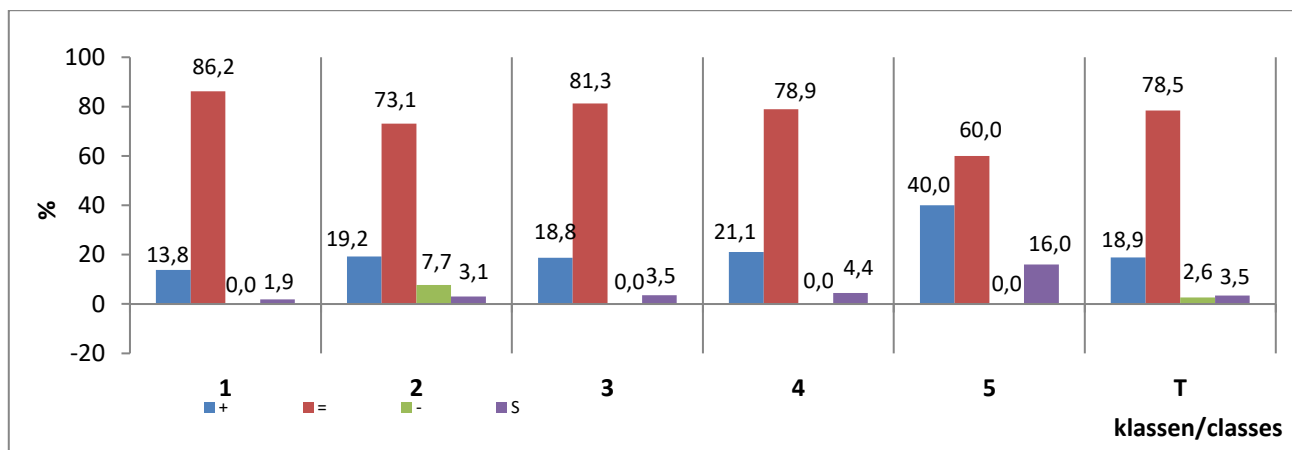


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

In gemiddeld 42 % van de vervoerondernemingen gaat het om een kostprijsverhoging meer dan 2 % en ten hoogste 4 %.

### 2.3. Vrachtprijs

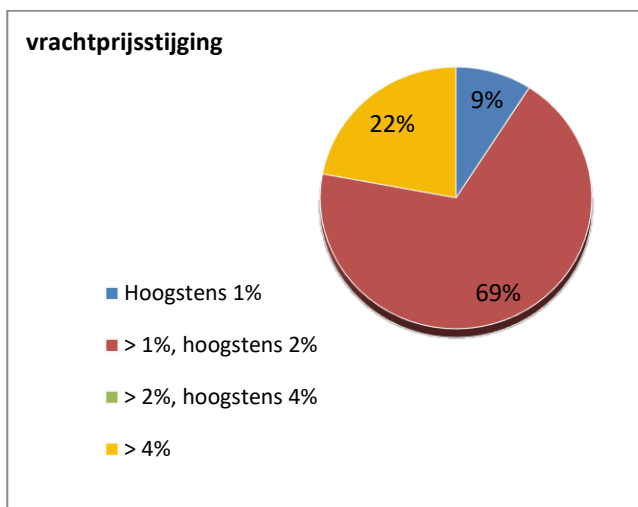
Gemiddeld bijna 80 % van de vervoerders wijst op een status-quo in vergelijking met voorgaande periode. De meeste andere bedrijven melden een vrachtprijsaanpassing naar boven toe: 18,9 % wijst op een verhoging en 2,6 % op een verlaging. Het gewogen saldo bedraagt + 3,5 % ten opzichte van + 0,7 % in het kwartaal ervoor + 2,5 % een jaar eerder.



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

In gemiddeld bijna 70 % van de ondernemingen met een vrachtprijsstijging gaat het om een verhoging van meer dan 1 % en maximaal 2 %.

Iets meer nog dan in het nationaal vervoer wordt de internationale concurrentie op het scherp van de snee gevoerd. Veel Belgische bedrijven geven aan dat ze deze strijd met ongelijke wapens moeten aangaan door de hoge Belgische loonkosten.



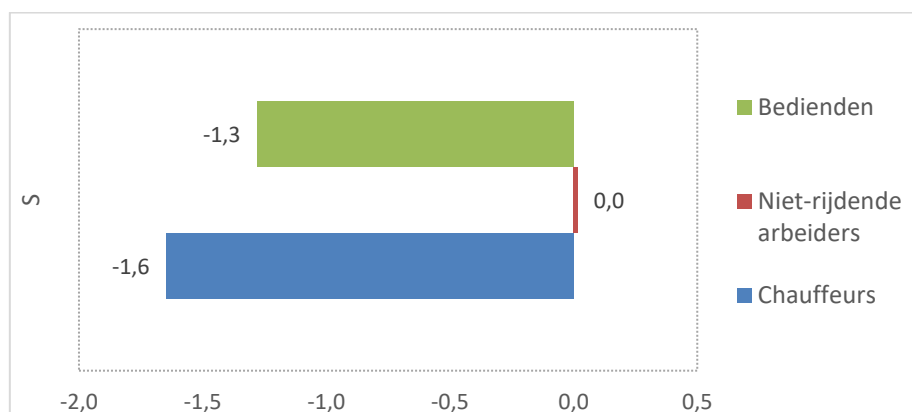
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

### 3. ALGEMENE PARAMETERS

#### 3.1. Personeel

Gemiddeld 5,3 % van de vervoerondernemingen van klasse 1 laat weten over personeel te beschikken, in klasse 2 loopt dit aandeel op tot 57,5 %, terwijl de bedrijven van de overige klassen allemaal bedrijven werknemers in dienst hebben. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 72,6 % van de bedrijven over personeel.

De personeelsbestanden van de chauffeurs en de bedienden zijn iets gedaald, terwijl dat van de niet-rijdende arbeiders niet is veranderd.



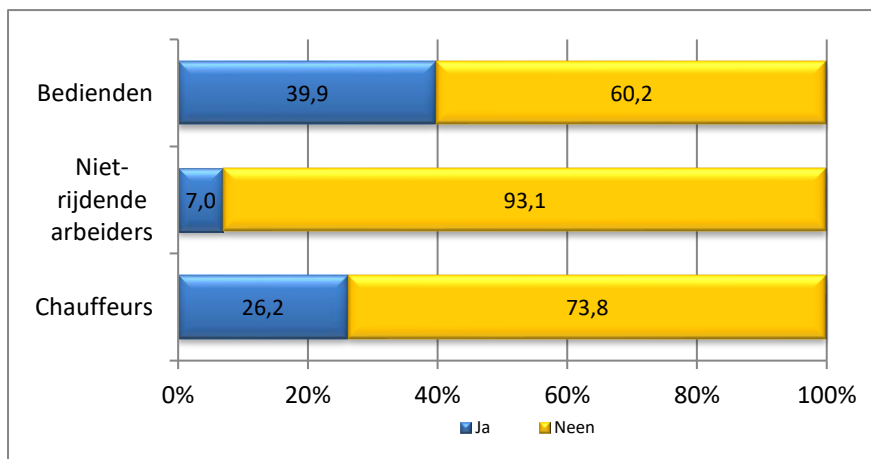
Figuur 12: het personeelsbestand

Gemiddeld 67,7 % van de vervoerondernemingen deelt mee dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** hetzelfde gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal. De andere bedrijven signaleren merendeels een verlaging: 13,8 % wijst op een afname en 5 % op een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,6 % in vergelijking met – 2,5 % in het kwartaal ervoor en – 1,3 % een jaar terug.

Bij de **niet-rijdende arbeiders** bleef de situatie stabiel. Gemiddeld 82,2 % van de vervoerders duidt op een status-quo ten opzichte van het kwartaal ervoor, terwijl het aantal dat op een stijging dan wel een daling wijst, nagenoeg met elkaar in evenwicht is. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook + 0 % ten opzichte van + 0,6 % in het kwartaal ervoor en – 0,2 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

Het aantal tewerkgestelde **bedienden** is afgenomen ten opzichte van voorgaande periode. Gemiddeld wijst 88,1 % van de vervoerders signaleert een status-quo, 11,3 % rapporteert een afname en amper 0,6 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,3 % in vergelijking met - 0,1 % in de periode ervoor en + 0,1 % een jaar eerder.

Het aantal vacatures voor chauffeurs is toegenomen, terwijl de vraag op hetzelfde niveau bleef voor de is voor de niet-rijdende arbeiders. Met betrekking tot de bedienden is dat aantal nipt gedaald.



Figuur 13: Vacatures

De vraag naar bedienden blijft evenwel hoog. Gemiddeld bijna 40 % rapporteert een vacature in vergelijking met 42,2 % in voorgaand kwartaal.

Het aantal vacatures voor niet-rijdende arbeiders is hetzelfde als in de periode ervoor. Het bedraagt gemiddeld 7 %.

Na een daling op het einde van vorig jaar is het aantal vacatures voor chauffeurs opnieuw gestegen. Het bedraagt gemiddeld 26,2 % ten opzichte van 20,7 % in voorgaand kwartaal.

Heel wat vervoerondernemingen benadrukken andermaal hun bezorgdheid over het chauffeurstekort. De gemiddelde leeftijd is immers vrij hoog. Volgens het Sociaal Fonds Transport & Logistiek is 40 % van de chauffeurs ouder dan 50 jaar, terwijl de instroom van jonge chauffeurs ondermaats te laag is ondanks de geleverde inspanningen. Met betrekking tot de bedienden verloopt vooral de zoektocht naar ritplanners en boekhouders moeizaam.

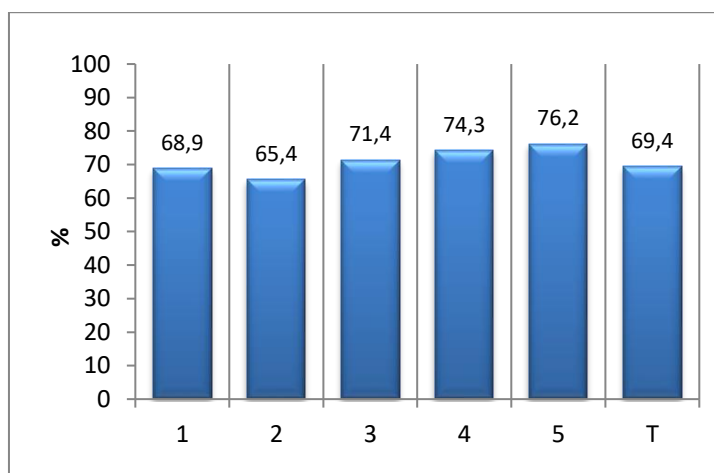
### 3.2. Afstandscoefficiënt

Gemiddelde afstandscoefficiënt =

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

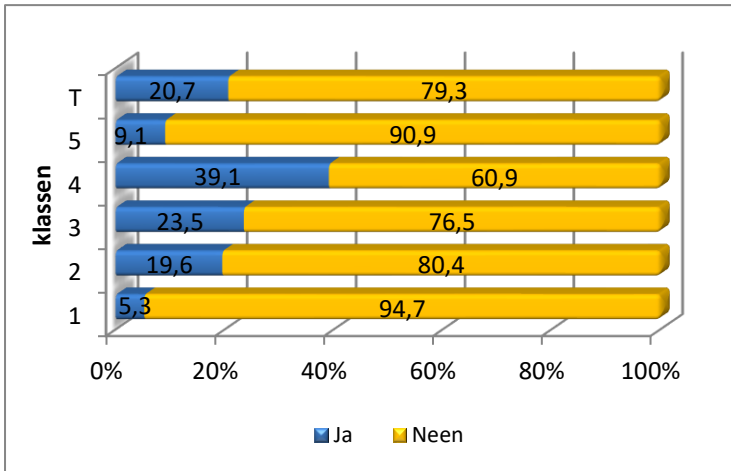
De afstandscoefficiënt duikt dit kwartaal nipt onder de kaap van 70 %.

Inderdaad, gemiddeld 69,4 % van de totale afstand werd met een lading afgelegd in vergelijking met 70,6 % in het kwartaal ervoor en 68,4 % een jaar terug.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoefficiënt

### 3.3. Liquiditeit



Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

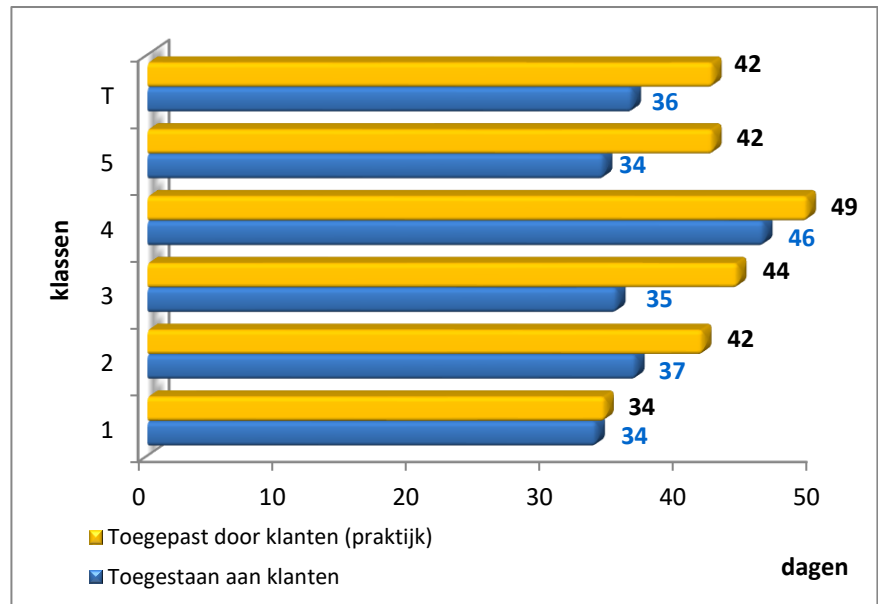
Het aantal vervoerondernemingen met liquiditeitsproblemen verloopt in stijgende lijn.

Zo meldt dit kwartaal gemiddeld 20,7 % van de bedrijven liquiditeitstekorten in vergelijking met 17,6 % in het kwartaal ervoor en 16,8 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.

Als vanouds blijven de laattijdige betalingen van opdrachtgevers het grootste struikelblok. Als men aandringt op het respecteren van de afgesproken betalingstermijn, dreigen veel klanten al snel met een overstap naar de concurrentie, aldus tal van vervoerders.

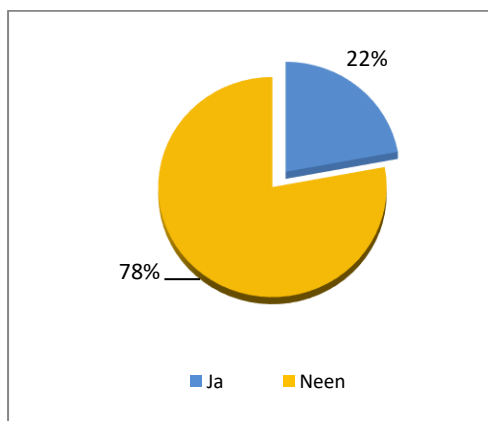
Sommige respondenten voegen hieraan toe dat het aantal vervoeropdrachten te laag ligt, waardoor het omzetcijfers onder druk staat, terwijl de vaste kosten blijven doorlopen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalingstermijn toe van 36 dagen. In de praktijk loopt het op tot gemiddeld 42 dagen.

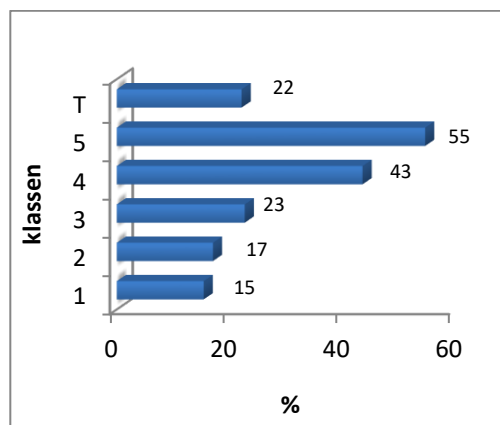


Figuur 16: Uitstel van betaling

### 3.4. Investerings

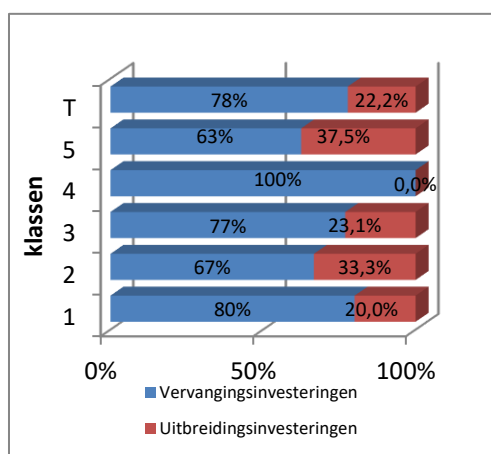


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 22 % van de vervoerders laat weten dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering gerealiseerd heeft, in vergelijking met 19 % in het kwartaal ervoor. In de overeenkomstige periode van voorgaand jaar lag dat percentage een heel stuk hoger (gemiddeld 29 %).



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, deelt gemiddeld 78% van de ondernemingen mee dat het om een vervangingsinvestering gaat, vooral in motorvoertuigen.

12,2 % van de ondernemingen deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 15,3 % in voorgaande periode en 19,1 % een jaar eerder.

---

## SLOTBEVINDINGEN

*De economische groei hield gelijke tred in de eurozone en in België: het bbp is met + 0,4 % toegenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor. In de EU lag het groeitempo iets lager met een bbp-verhoging van + 0,3 %.*

*De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer heeft het jaar echter in mineur ingezet. Zowel de nationale als de internationale vervoeractiviteit zijn immers vertraagd ten opzichte van voorgaande periode. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 8,5 % op nationaal vlak en – 8,6 % op internationaal vlak. Zowel de kostprijs als de vrachtprijs zijn gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal.*

*De personeelsbestanden van de chauffeurs en de bedienden zijn gedaald terwijl dat van de niet-rijdende bedienden op hetzelfde niveau gebleven is.*

*Het aantal vacatures voor chauffeurs is daarentegen gestegen. Gemiddeld 26,2 % van de vervoerondernemingen laat weten een chauffeur te willen aanwerven terwijl het 20,7 % bedroeg in voorgaand kwartaal. Het aantal openstaande betrekkingen voor niet-rijdende arbeiders blijft op hetzelfde niveau als in de periode ervoor (gemiddeld 7 % meldt een vacature). Het aantal vacatures voor bedienden is weliswaar lichtjes gedaald, maar het blijft hoog. Zo meldt gemiddeld bijna 40 % van de vervoerders dat ze op zoek zijn naar een bediende (42,2 % in het laatste kwartaal van 2024).*

---