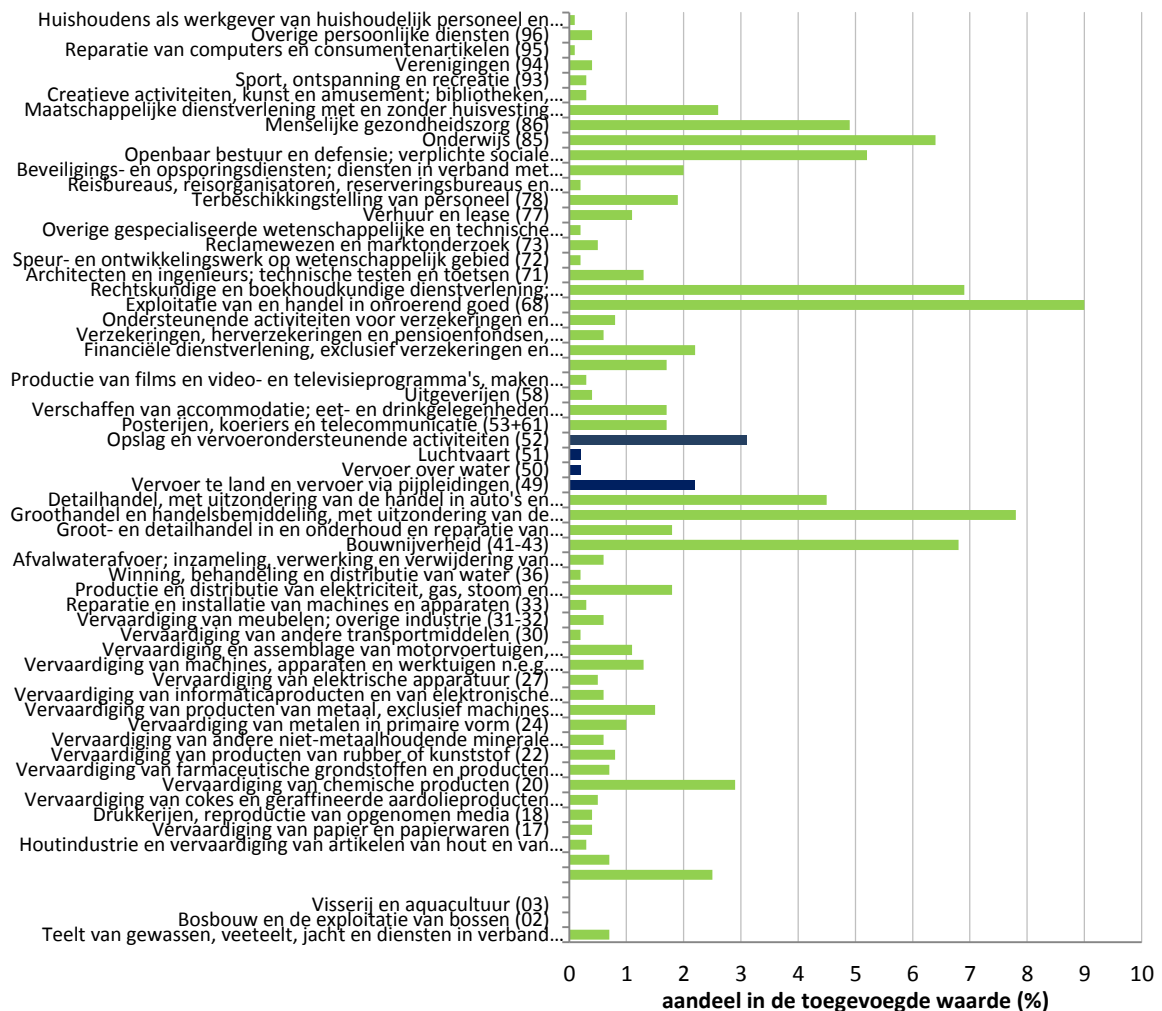


### 3. Het belang van de vervoersector in de Vlaamse economie

#### 3.1 Toegevoegde waarde, tewerkstelling en verloning in de sector

**Zowel de bruto toegevoegde waarde als de werkgelegenheid in het goederenvervoer neemt af; terwijl het loonaandeel in de toegevoegde waarde quasi gelijk blijft. De vervoerondersteunende activiteiten blijven een belangrijke rol spelen.**

In 2013 hadden ongeveer 9.500 bedrijven hun activiteit in de Vlaamse goederenvervoersector (FOD Economie, 2013). Samen leveren zij in 2011 een bruto toegevoegde waarde van 10.787,2 miljoen euro, goed voor 5,7% van de toegevoegde waarde van de totale Vlaamse economie<sup>19</sup> op of een afname van 0,2 basispunten ten opzichte van 2010. Figuur 3.1 toont de aandelen van de verschillende economische sectoren in de totale Vlaamse economie.



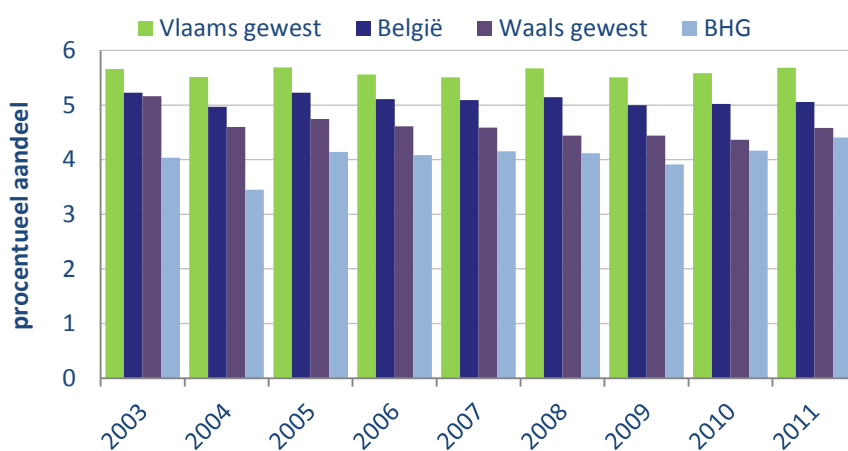
**Figuur 3.1:** Belang van de economische sectoren in het Vlaams Gewest in 2011 (NACEBEL 2008)

**Bron:** INR, Regionale rekeningen, Economische structuur van de gewesten op grond van de bruto toegevoegde waarde tegen basisprijzen, tegen lopende prijzen: Vlaams Gewest - Aandeel per bedrijfstak

<sup>19</sup> Cijfermateriaal werd bekomen door een online opvraging bij Belgostat van de Nationale Bank van België (voorjaar 2014) en heeft betrekking op de regionale rekeningen uitgedrukt in lopende prijzen. Cijfers werden berekend op basis van het Europese theoretisch referentiewerk ESR 1995.

In 2012 waren 128.890 personen actief in de Vlaamse vervoersector als werknemer of als zelfstandige. Dit is ongeveer 4,9% van de Vlaamse actieve bevolking, wat overeenkomt met het percentage van 2011.

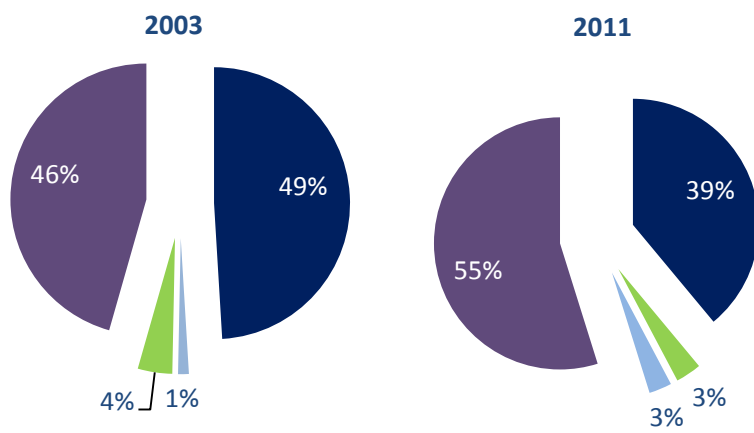
Op het vlak van toegevoegde waarde bestaan er verschillen tussen de regio's. De bijdrage van de vervoersector aan de toegevoegde waarde blijft ook in 2011 groter in het Vlaams Gewest dan in België en de andere Gewesten (figuur 3.2), en is licht gestegen ten opzicht van de voorbije jaren. Vooral de vervoerondersteunende activiteiten en het vervoer te land blijven een belangrijke rol spelen (figuur 3.3). Het vervoer te land is sterk gegroeid tussen 2003 en 2011. Dit is ook het geval bij de werkgelegenheid in de sector, waar beide subsectoren de meeste mensen tewerkstellen. Sinds 2005 is de verdeling van het totaal aantal werkzame personen over de subsectoren stabiel (figuur 3.4).



**Figuur 3.2:** Procentueel aandeel van de transportsector in de toegevoegde waarde van de regio in absolute prijzen

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; economische structuur van de gewesten op grond van de bruto toegevoegde waarde tegen basisprijzen, tegen lopende prijzen en bruto toegevoegde waarde (B.1g) / bruto binnenlands product in volumes en Bruto toegevoegde waarde per institutionele sector en bedrijfstak (A64)<sup>20</sup>

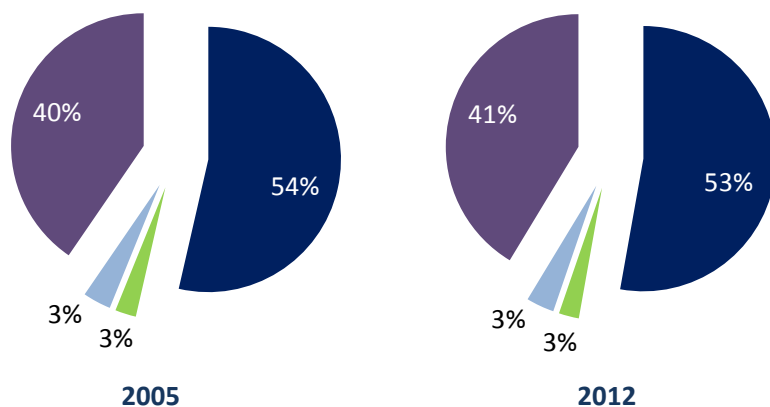
<sup>20</sup> De gegevens over toegevoegde waarde voor België zijn reeds opgesteld volgens de nieuwe classificatie NACEBEL 2008 (zie ook verordening (EG) nr. 1893/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006). Regionale data zijn hier nog in NACEBEL 2003. Voornamelijk groep 63 wordt gewijzigd in de nieuwe NACEBEL. Zo worden bijvoorbeeld de reisbureaus eruitgehaald in de corresponderende groep 52 in NACEBEL 2008. Voor de berekening van de Vlaamse cijfers over de toegevoegde waarde in constante prijzen in de sector van het goederenvervoer werd de Belgische deflator gebruikt op basis van referentiejaar 2011.



- Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (49)
- Vervoer over water (50)
- Luchtvaart (51)
- Opslag en vervoerondersteunende activiteiten (52)

**Figuur 3.3:** Aandeel van de subsectoren in de productie van de vervoersector in constante prijzen (basisjaar 2011)

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; Economische structuur van de Gewesten op grond van de bruto toegevoegde waarde tegen constante prijzen: Vlaams Gewest – Absolute cijfers - INR; Prijsindex van de vervoersector, tegen kettigeuro's referentiejaar 2011

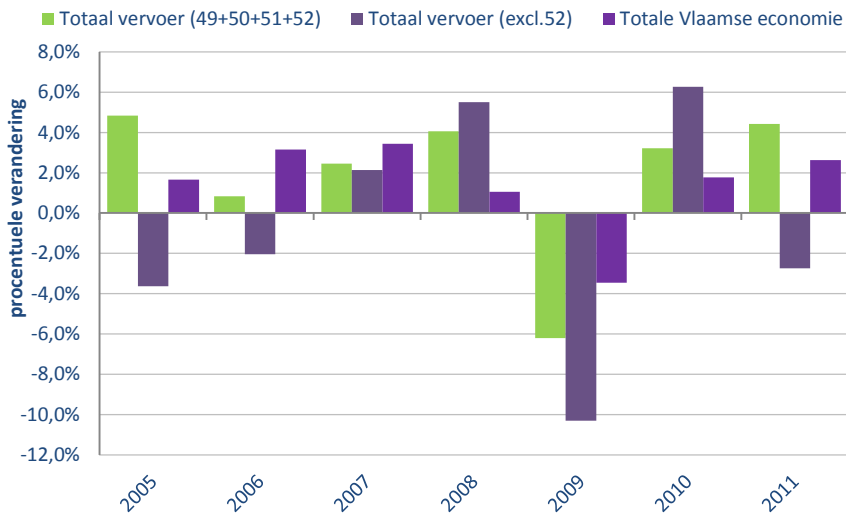


- Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (49)
- Vervoer over water (50)
- Luchtvaart (51)
- Opslag en vervoerondersteunende activiteiten (52)

**Figuur 3.4:** Bedrijfstaksgewijze verdeling van het totaal aantal werkzame personen per gewest: Vlaams Gewest – percentages in 2005 en 2012

**Bron:** INR, 2014

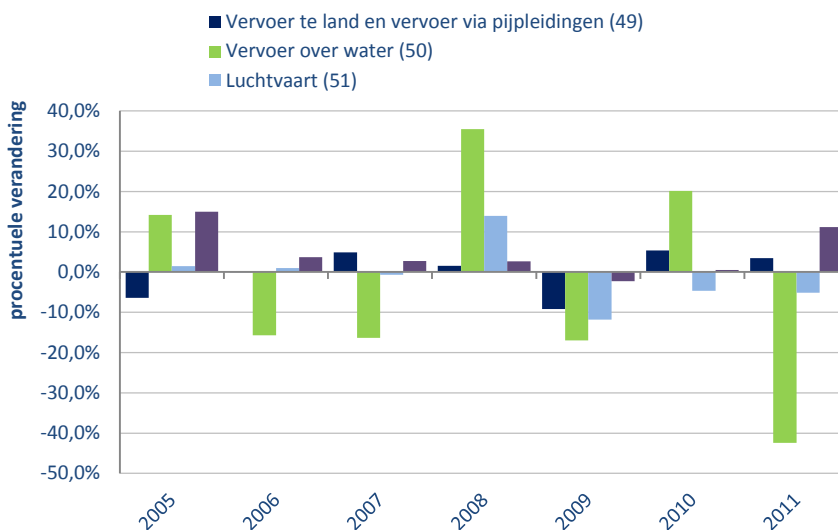
De vervoersector is zeer gevoelig voor schommelingen in de economie. In 2008 noteerde de sector (excl. 52) nog een sterke groei van ongeveer 5,5% terwijl de totale Vlaamse economie reeds duidelijk begon te vertragen en amper nog groeide (figuur 3.5). In 2009 kwam dan de zware terugslag waarbij de sector met ongeveer 10% achteruitgang om licht te herstellen in 2010 en dan weer terug te vallen met 2,7% in 2011.



**Figuur 3.5:** Groei van de bruto toegevoegde waarde in absolute prijzen in de vervoersector en de totale economie in Vlaanderen

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; Economische structuur van de gewesten op grond van de bruto toegevoegde waarde tegen absolute prijzen: Vlaams Gewest - Absolute cijfers

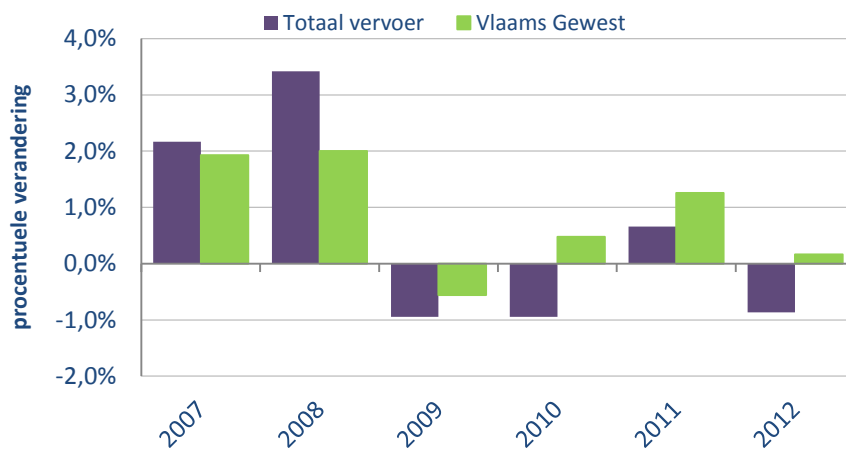
Figuur 3.6 toont de evolutie van de toegevoegde waarde per subsector in absolute prijzen. De toegevoegde waarde in het vervoer over het water, wat zee- en binnenvaart omvat, is in 2008 het meest opvallend gegroeid. Echter, in 2009 nam de toegevoegde waarde af met 17%. Ook hier is de impact van de crisis duidelijk. In 2010 herstelde dit zich opnieuw gedeeltelijk, maar in 2011 bereikte het vervoer over water een dieptepunt met een daling van 42%. Dit is gelinkt aan de algemene ontwikkelingen in de maritieme sector.



**Figuur 3.6:** Groei van de bruto toegevoegde waarde in constante prijzen in de vervoersector in Vlaanderen

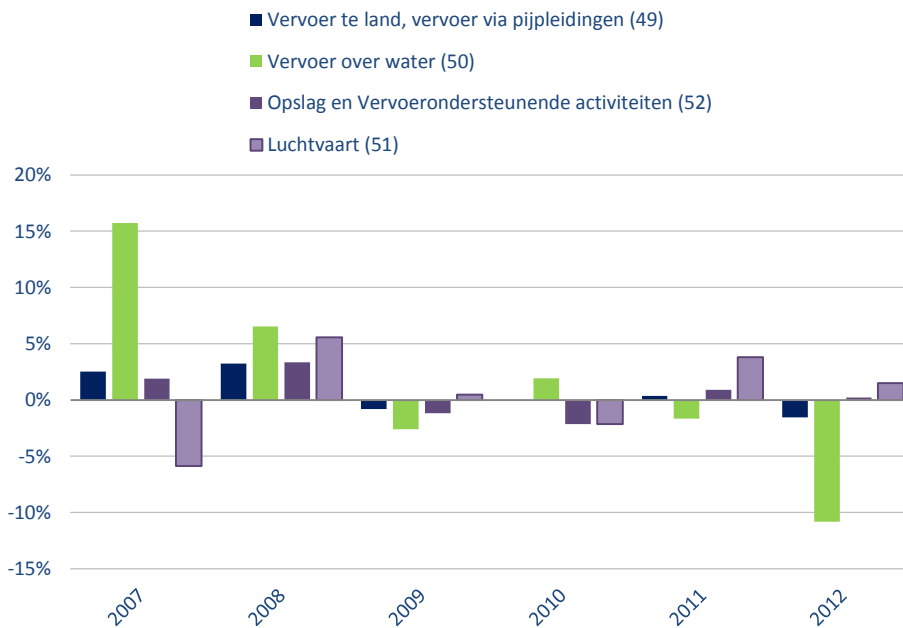
**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; Economische structuur van de gewesten op grond van de brutotoegevoegde waarde tegen constante prijzen: Vlaams Gewest - Absolute cijfers - INR, tegen kettigeuro's referentiejaar 2011

De sterke terugval van de toegevoegde waarde in 2009 in de vervoersector heeft ook duidelijk gevolgen voor de werkgelegenheid (figuur 3.7). In 2008 nam het aantal werknemers nog toe met iets meer dan 3%, maar in 2009 en 2010 daalde het met bijna 1%. De daling van het aantal werknemers was dus veel minder uitgesproken dan de afname van de toegevoegde waarde in dat jaar. In 2011 was er weer een heel lichte stijging op te merken, echter gevolgd door een daling in 2012. De sterkste daling van de werkgelegenheid in 2012 had plaats bij het vervoer over water met een sterke daling van meer dan 10% (figuur 3.8). Het vervoer te land, incl. pijpleidingen had slechts een verlies van 1,54%, terwijl de opslag en vervoerondersteunende activiteiten stabiel bleef (0,23%) en de luchtvaart een lichte stijging kende met 1,49%.



**Figuur 3.7:** Veranderingen van het aantal werknemers in de vervoersector

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; INR



**Figuur 3.8:** Veranderingen van het aantal werknemers per subsector

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; Bedrijfstakgewijze verdeling van het aantal werknemers per gewest: Vlaams Gewest - absolute cijfers, INR

De zelfstandigen vormen in de Vlaamse vervoersector slechts 3,01% van de totale actieven in 2012 (tabel 3.1) wat een daling betekent van 13 procent ten opzichte van 2005. Vooral in het vervoer over water zijn zij prominent aanwezig met meer dan 36%. Het aantal zelfstandigen ligt ten opzichte van de cijfers van België hoger in de totale Vlaamse economie waar meer dan 17% van alle actieven zelfstandig is.

Percentage zelfstandigen van totaal aantal werkenden				
	Vlaanderen		België	
	2005	2012	2005	2012
Vervoer te land, vervoer via pijpleidingen	3,82	3,16	4,48	3,27
Vervoer over water	41,83	36,26	48,30	41,86
Luchtvaart	1,75	2,37	2,10	2,43
Vervoerondersteunende act.	0,71	0,91	0,98	1,13
Totaal vervoer	3,46	3,01	3,79	3,00
Totale economie	17,38	17,27	16,29	16,35

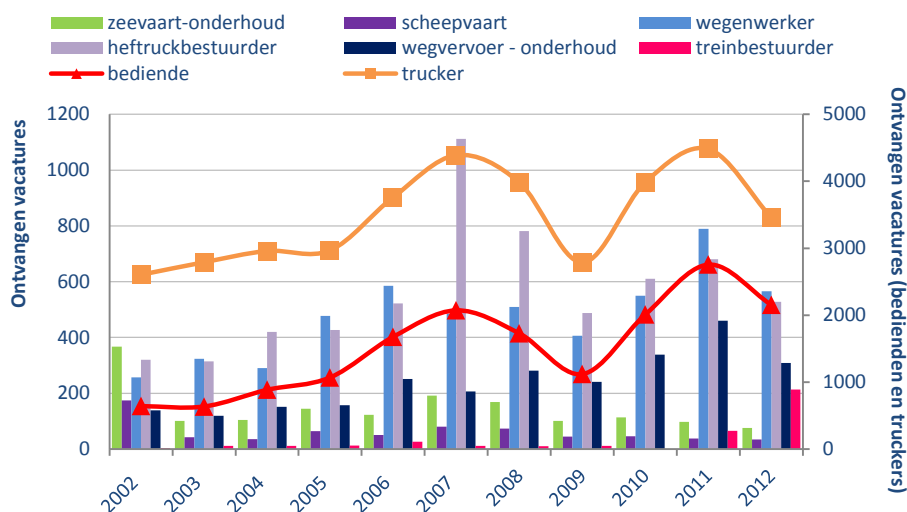
**Tabel 3.1:** Percentage zelfstandigen van het totaal aantal werkenden

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; Economische structuur van de gewesten op grond van de bedrijfstak-gewijze verdeling van het aantal zelfstandigen en werknemers voor het Vlaams Gewest en voor het Rijk, INR

Mede door de aanzienlijke groei van de logistieke sector kende Vlaanderen tot en met 2007 een ernstig tekort aan vrachtwagenbestuurders<sup>21</sup>, bedienden, onderhoudsmecaniciëns, matrozen, wegenwerkers, treinbestuurders, heftruckchauffeurs en stuurmannen (figuur 3.9). Het gaat om knelpuntberoepen waarvoor onvoldoende kandidaten gevonden werden ondanks de inspanningen van de overheid en van de VDAB.

Figuur 3.9 toont de evolutie van het aantal ontvangen vacatures bij de VDAB per beroep vanaf 2009. In 2009 was er een opvallende daling in het aantal ontvangen vacatures. Vanaf 2010 stijgt het aantal vacatures opnieuw tot 2011, waarna het weer afneemt in 2012. In de categorie 'bediende' worden voornamelijk dispatchers, uitvoerende expeditiebedienden en expeditiebedienden transport gezocht. In de categorie 'trucker' worden hoofdzakelijk bestuurders van trekkers met oplegger gezocht. Vanaf 2012 nemen de vacatures af voor alle weergegeven knelpuntberoepen, uitgezonderd voor het beroep van treinbestuurder, waar een enorme stijging plaatsvindt van 223%. De vraag naar treinbestuurders is te wijten aan pensionering en de ermee gepaard gaande (vervangings-)vraag van de NMBS alsook de stijgende vraag van privé spelers actief op de markt sinds de liberalisering.

<sup>21</sup> De categorie 'truckers' omvat de volgende subcategorieën: bestuurders op werf, lichte en zware vrachtwagen, trekker met oplegger, zware vrachtwagen met aanhangwagen en distributiechauffeur.

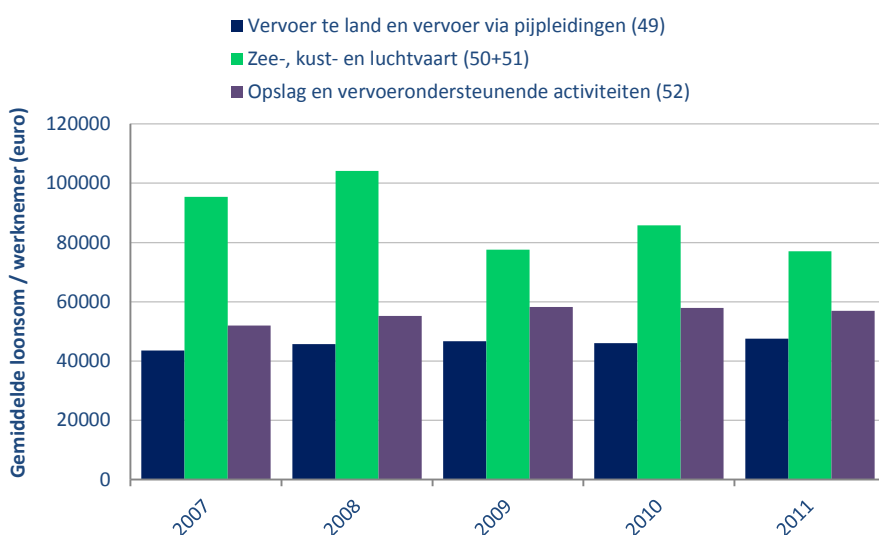


**Figuur 3.9:** Ontvangen vacatures in het normale economische circuit zonder interimopdrachten (NECzI) – volgens knelpuntberoep, 2009-2012

**Bron:** VDAB, analyse vacatures 2012, knelpuntberoepen<sup>22</sup>

Wat het vervoer te land betreft, was de totale loonsom in 2010 gelijk aan ruim 3 miljard euro (kettineuro's 2011), wat overeenkomt met ongeveer 46% van de gegenereerde toegevoegde waarde door de hele Vlaamse vervoersector (figuur 3.10). In 2010 lag dit in dezelfde lijn als de voorgaande jaren. In 2011 blijft dit aandeel ook stabiel. Bij de opslag en vervoersondersteunende activiteiten bedroeg het loonsom-aandeel in de toegevoegde waarde 45,7% in 2010 en 45,1% in 2011 (constante prijzen).

De gemiddelde loonsom bedroeg voor het vervoer te land incl. pijpleidingen (NACE-bel code 49) 46.058 euro per werknemer in 2010 (figuur 3.10). In 2011 nam deze met 3,32% toe. Het vervoer over het water en de luchtvaart kenden een afname van de gemiddelde loonsom per werknemer in 2011. Deze daalde met 10,15% ten opzichte van 2010. Voor wat de opslag en de vervoerondersteunende activiteiten betreft, daalde de gemiddelde loonsom per werknemer licht met 1,60%.



**Figuur 3.10:** Gemiddelde loonsom per werknemer volgens constante prijzen (referentiejaar 2010)

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale Rekeningen; Economische structuur van de gewesten op grond van de bedrijfstakgewijze verdeling van het aantal zelfstandigen en werknemers voor het Vlaams Gewest en voor het Rijk, tegen constante prijzen – absolute cijfers - INR

<sup>22</sup> In tegenstelling tot de voorgaande jaren gebruikt de VDAB niet langer de cijfers voor de vaste circuits, maar voor het Normaal Economisch Circuit zonder Interim (NECzI) of het totaal aantal ontvangen vacatures beheerd door consulenten van VDAB of beheerd door de werkgever. Vanaf 2008 werden de criteria om de knelpunten te bepalen gebaseerd op het vervullingspercentage, de vervullingstijd en de looptijd van de vaste + tijdelijke circuits (VDAB, 2009: 65).

## 3.2 Prestaties van de bedrijven in het goederenvervoer

De vijftien grootste wegvervoerondernemingen op het vlak van toegevoegde waarde zijn, wat toegevoegde waarde en werkgelegenheid betreft, samen heel wat kleiner dan de ondernemingen die het goederenvervoer ondersteunen. Opvallend is dat bij de geselecteerde wegvervoerondernemingen in 2010 en 2011 de netto toegevoegde waarde en werkgelegenheid stegen na een dieptepunt in 2009 en al hoger zijn dan het niveau van 2007 (tabel 3.2<sup>23</sup>).

Toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de 15 grootste vervoerbedrijven					
	Netto toegevoegde waarde		Werkgelegenheid		
	x1000 euro	% verandering	Aantal	% verandering	
<b>Wegvervoerondernemingen (top 15, gerangschikt volgens toegevoegde waarde)</b>					
2011	332.086	0,23	3.828	0,32	
2010	269.280	8,45	2.906	0,07	
2009	186.731	-0,17	2.723	-0,21	
2008	226.318	9,45	3.434	9,11	
2007	206.782	17,82	3.147	5,46	
<b>Vervoerondersteunende ondernemingen (top 15, gerangschikt volgens toegevoegde waarde)</b>					
2011	750.293	-0,02	7.263	-0,01	
2010	769.141	0,46	7.319	0,47	
2009	527.153	-0,06	4.964 <sup>(24)</sup>	0,02	
<b>Watergebonden ondernemingen (top 15, gerangschikt volgens toegevoegde waarde)</b>					
2011	17.683	0,14	108	-0,05	
2010	15.479	0,62	114	0,75	

**Tabel 3.2:** Netto toegevoegde waarde, werkgelegenheid en vaste activa in de vervoersector

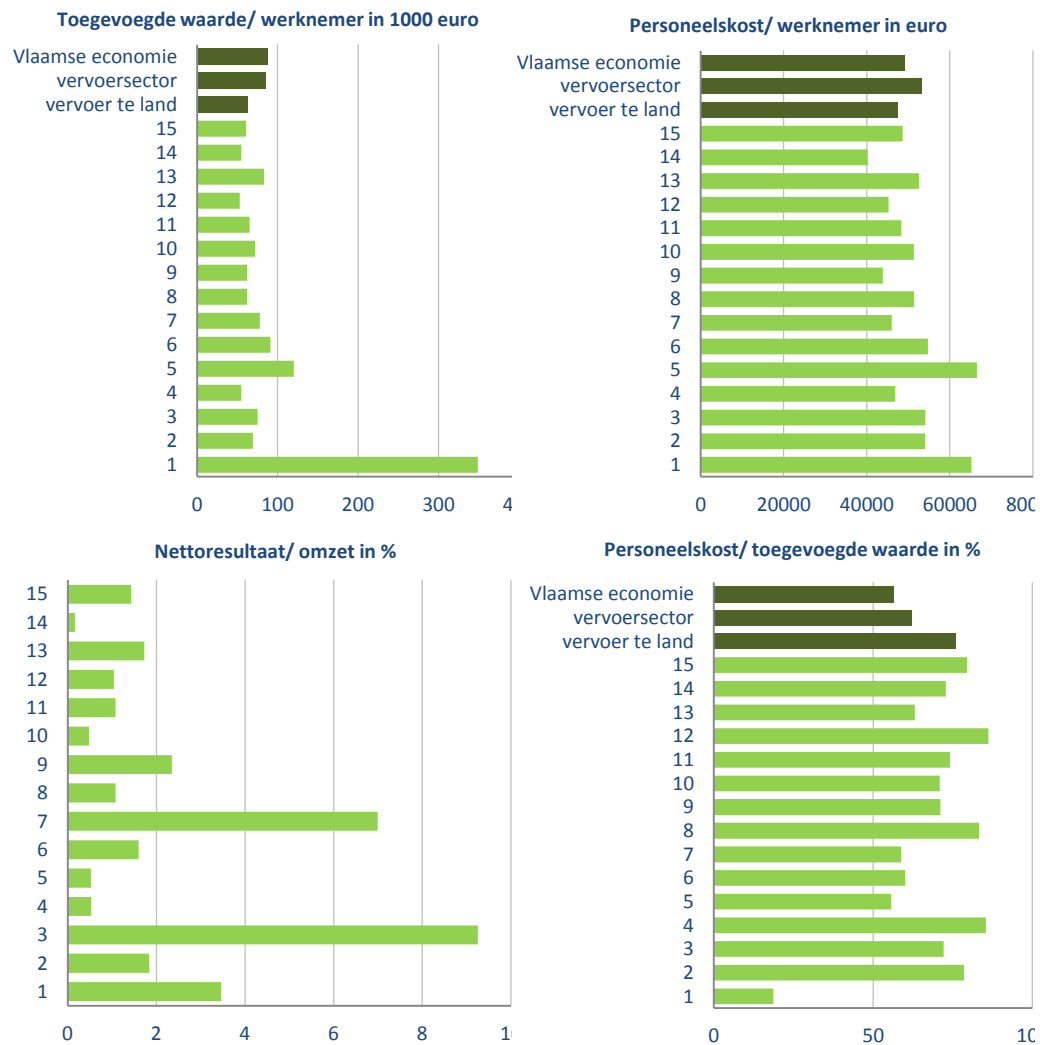
**Bron:** Bureau Van Dijk (Belfirst)

<sup>23</sup> Er is geen update van deze cijfers beschikbaar.

<sup>24</sup> Hier zijn 14 bedrijven gebruikt vermits voor één bedrijf de gevraagde data niet beschikbaar waren.



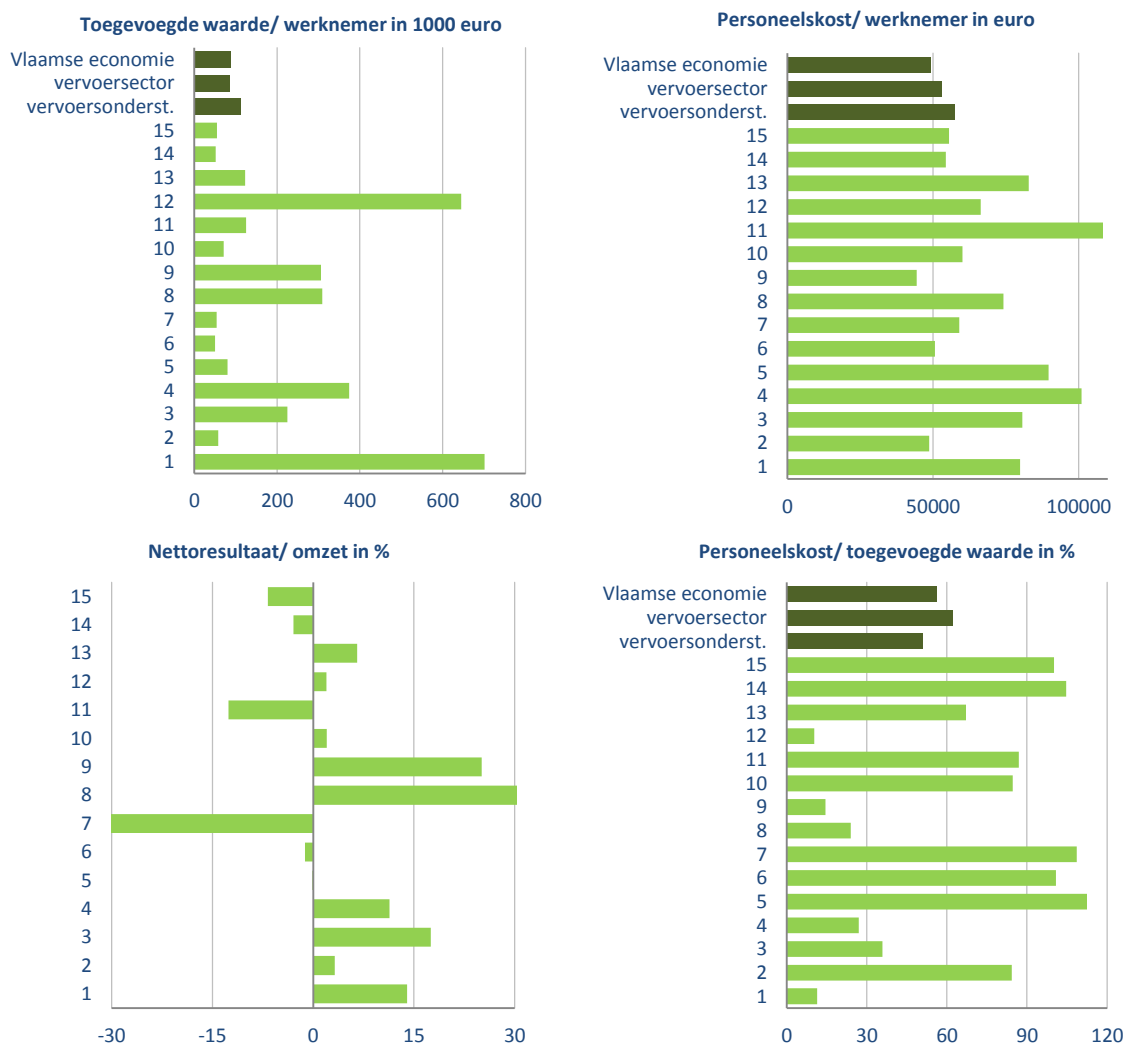
Bij de vijftien grootste wegvervoerondernemingen lag de toegevoegde waarde per werknemer in 2011 in de meeste gevallen lager dan het gemiddelde van de Vlaamse economie (figuur 3.11). Geen enkel bedrijf maakte verlies in 2011, terwijl dit er in 2010 nog één was en in 2009 nog vier waren.



**Figuur 3.11:** Bedrijfseconomische gegevens voor het wegvervoer (2011)

**Bron:** Bureau Van Dijk (Belfirst), Nationale rekeningen; INR, tegen lopende prijzen referentiejaar 2011

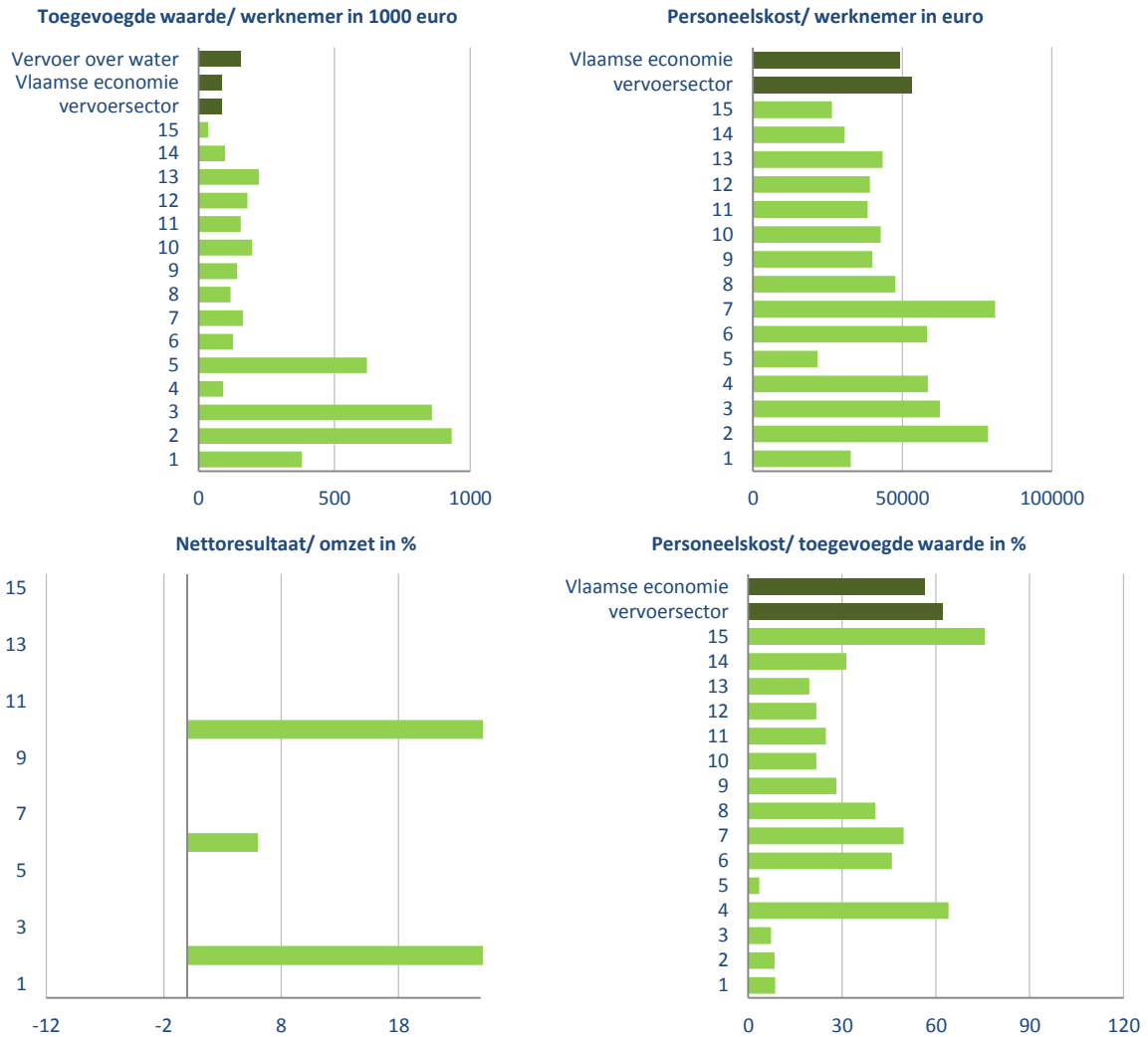
Bij de vijftien grootste ondernemingen die het goederenvervoer ondersteunen, was de toegevoegde waarde per werknemer in 2011 zowat bij de helft hoger dan het gemiddelde van de Vlaamse economie (figuur 3.12). Voor sommige bedrijven was dat zelfs meer dan het driedubbele. Opvallend is dat vijf bedrijven verlies leden in 2011, tegenover slechts twee in 2009<sup>25</sup>.



**Figuur 3.12:** Bedrijfseconomische gegevens voor vervoerondersteunende bedrijven (2011)  
**Bron:** Bureau Van Dijk (Belfirst), Nationale rekeningen; INR, tegen lopende prijzen referentiejaar 2011

<sup>25</sup> Een mogelijke verklaring voor deze evolutie is de methodologie die gebruikt werd voor het berekenen van deze indicatoren. In 2009 werden bedrijven die zowel NACE-bel code 52220 (2008) als 63220 (2003) hadden, en bedrijven die zowel NACE-bel code 52290 (2008) als 63406 (2003) hadden, niet gebruikt voor de analyse. In 2010 werden deze parameters echter niet meer toegepast voor de berekening, omdat de NACE-bel codes 2003 niet meer vermeld worden in Belfirst.

Ook in het vervoer over water vielen de verliescijfers mee: bij de top vijftien bedrijven boekte er geen enkel van de drie bedrijven waarvoor het nettoresultaat/omzet bekend is, verlies in 2011 (figuur 3.13). De werkgelegenheid in deze ondernemingen ligt weliswaar bij ongeveer de helft onder het gemiddelde van de Vlaamse economie.



**Figuur 3.13:** Bedrijfseconomische gegevens voor watergebonden bedrijven (2011)  
**Bron:** Bureau Van Dijk (Belfirst), Nationale rekeningen; INR, tegen lopende prijzen referentiejaar 2011

De bruto-investeringen in vaste activa op Belgisch niveau namen in 2012 globaal genomen af in miljoenen euro's. Na vergelijking van België en Vlaanderen merken we voor de bedrijfstak 'vervoer en opslag' dezelfde grootte-orde van afname in 2012 ten opzichte van 2011. (tabel 3.3).

Bruto-investeringen in vaste activa per bedrijfstak (A64 en A38), ramingen in volume (miljoenen euro's, kettigeuro's, referentiejaar 2011)						
België						
	Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (49)	Vervoer over water (50)	Luchtvaart (51)	Opslag en vervoerondersteunende activiteiten (52)	Vervoer en opslag (HH, A38)	Totaal
2003	3126,8	91,6	88,8	2781,2	6256,7	63570,6
2004	3387,1	1174,1	87,7	3134,0	7889,1	68548,1
2005	1603,4	2167,9	30,2	5208,8	8889,0	72959,1
2006	1749,6	505,3	91,4	4393,7	6882,3	74824,4
2007	1947,0	764,6	132,8	4162,0	7151,1	79520,5
2008	1926,5	751,5	116,2	4227,5	7153,1	81071,9
2009	1736,1	958,7	99,2	4186,8	7055,2	74298,8
2010	1267,9	398,9	44,9	4455,3	6261,9	73471,2
2011	1726,7	-34,3	29,4	4429,6	6290,7	76502,4
2012	1451,6	-75,5	49,7	4351,5	5901,3	74952,7
Vlaams Gewest						
					Vervoer en opslag (HH, A38)	Totaal
2003					4337,07	42837,92
2004					5894,74	48819,16
2005					6482,71	53858,04
2006					5550,98	59475,93
2007					6165,99	66795,49
2008					6456,54	73677,08
2009					6159,77	67646,75
2010					5756,72	69600,18
2011					6290,70	76502,40
2012					6051,24	78151,72

**Tabel 3.3:** Bruto - investeringen in vaste activa van de Belgische en Vlaamse vervoersector in constante prijzen (2011)

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale en Nationale Rekeningen; Economische structuur van de gewesten op grond van de bruto-investeringen in vaste activa tegen basisprijzen, tegen lopende prijzen en constante prijzen: Vlaams Gewest - Absolute cijfers - INR; tegen kettigeuro's referentiejaar 2011

De opmerkelijkste daling van de bruto-investeringen in vaste activa in 2012 deed zich met 120,12% voor in het Belgische vervoer over water (tabel 3.4). Opslag en vervoerondersteunende activiteiten vertoont opnieuw een daling ten opzichte van 2011. De luchtvaart kende een groei van 69,05%, terwijl het vervoer te land een daling kende van 15,93%. In het Vlaams Gewest bedraagt de toename van de investeringen globaal genomen 2,16%. Voor 'Vervoer en opslag' wordt na de stijging in 2011 opnieuw een afname geregistreerd. De grootte-orde van de afname is lager in vergelijking met de Belgische vervoersector.

Bruto-investeringen in vaste activa per bedrijfstak (A64 en A38), ramingen in volume (miljoenen euro's, kettingeuro's, referentiejaar 2011)						
Jaarlijkse procentuele wijziging						
België						
	Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (49)	Vervoer over water (50)	Luchtvaart (51)	Opslag en vervoerondersteunende activiteiten (52)	Vervoer en opslag (HH, A38)	Totaal
2004	8,32%	1181,77%	-0,90%	12,69%	26,09%	7,83%
2005	-52,66%	84,64%	-65,56%	66,20%	12,67%	6,43%
2006	9,12%	-76,69%	202,65%	-15,65%	-22,58%	2,56%
2007	11,28%	51,32%	45,30%	-5,27%	3,91%	6,28%
2008	-1,05%	-1,71%	-12,50%	1,57%	0,03%	1,95%
2009	-9,88%	27,57%	-14,63%	-0,96%	-1,37%	-8,35%
2010	-26,97%	-58,39%	-54,74%	6,41%	-11,24%	-1,11%
2011	36,19%	-108,60%	-34,52%	-0,58%	0,46%	4,13%
2012	-15,93%	-120,12%	69,05%	-1,76%	-6,19%	-2,03%
Vlaams Gewest						
					Vervoer en opslag (HH, A38)	Totaal
2004					35,92%	13,96%
2005					9,97%	10,32%
2006					-14,37%	10,43%
2007					11,08%	12,31%
2008					4,71%	10,30%
2009					-4,60%	-8,18%
2010					-6,54%	2,89%
2011					9,28%	9,92%
2012					-3,81%	2,16%

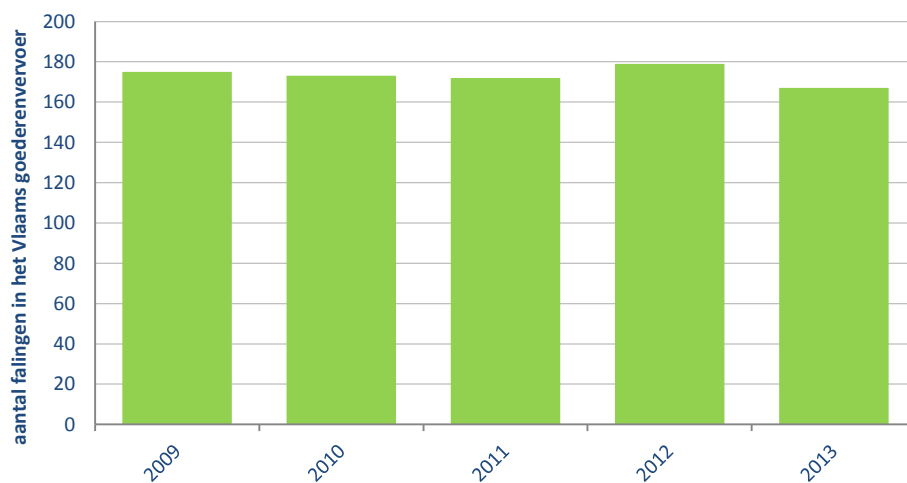
**Tabel 3.4:** Jaarlijkse procentuele wijziging in vaste activa in de Belgische en Vlaamse vervoersector

**Bron:** Berekend op basis van de Regionale en Nationale Rekeningen; Economische structuur van de gewesten op grond van de bruto – investeringen in vaste activa tegen basisprijzen, tegen lopende prijzen en constante prijzen: Vlaams Gewest - Absolute cijfers - INR; tegen kettingeuro's referentiejaar 2011

### 3.3 Bedrijfsfalingen

**Het aantal bedrijfsfalingen daalt in 2013 weer, tot onder het niveau van 2009.**

Figuur 3.14 toont het aantal jaarlijkse falingen voor de Vlaamse goederenvervoersector. Tussen de jaren 2009 en 2011 was dit vrij stabiel, om in 2012 toe te nemen en daarna in 2013 weer te dalen.



**Figuur 3.14:** Totaal aantal falingen in de Vlaamse goederenvervoersector op jaarbasis (NACEBEL 2008)

**Bron:** STATBEL, FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie

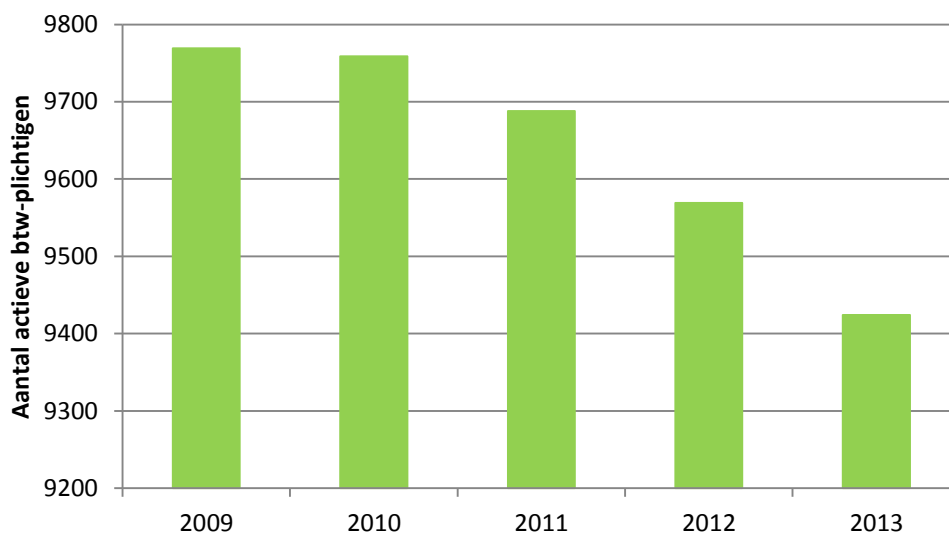
De falingen komen vooral voor bij het goederenvervoer over de weg (tabel 3.5). Na ‘wegvervoer’ werden in 2013 de meeste falingen vastgesteld bij de ‘overige vervoerondersteunende activiteiten’. In 2013 werden er 167 falingen opgetekend waarmee de daling van 2012 wordt verder gezet.

Aantal falingen volgens NACEBEL 2008	2009	2010	2011	2012	2013
49.20 Goederenvervoer per spoor			1		
49.41 Goederenvervoer over de weg	137	131	137	130	116
49.50 Vervoer via pijpleidingen		1	2	2	1
50.20 Zee- en kustvaart, goederenvervoer	7	4	1	5	4
50.40 Binnenvaart, goederenvervoer	3	9	8	8	7
51.21 Goederenvervoer door de lucht					
52.10 Opslag	4	3	5	2	2
52.21 Diensten in verband met vervoer te land	2	1	4	4	5
52.22 Diensten in verband met vervoer over water	2			2	2
52.23 Diensten in verband met luchtvaart					2
52.24 Vrachtbehandeling	2	2	5	5	3
52.29 Overige vervoerondersteunende activiteiten	18	22	20	26	25
Totaal Vlaams goederenvervoer	175	173	183	179	167

**Tabel 3.5:** Aantal falingen in de Vlaamse goederenvervoersector op jaarbasis (NACEBEL 2008)

**Bron:** STATBEL, FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie

Figuur 3.15 toont de jaarevolutie van de btw-plichtigenpopulatie in de Vlaamse goederenvervoersector. Sinds 2009 nam het aantal ingeschreven actieve btw-plichtigen af. De vervoerondersteunende bedrijven kennen een stelselmatige stijging in aantal actieve bedrijven in Vlaanderen. Zowel in het watergebonden vervoer als in het wegvervoer neemt de btw-populatie gestaag af.



**Figuur 3.15:** Totaal aantal actieve btw-plichtigen in de Vlaamse goederenvervoersector op jaarbasis (NACEBEL 2008)

**Bron:** STATBEL, FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie