



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

---

4<sup>de</sup> kwartaal 2021



**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 – 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 4 2021	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal <sup>(1)</sup>	Kwartaal 4 2020
--------------------	---------------------------------------------------------	--------------------

#### NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	+ 0,6 %	↗	- 6,1 %
Uitbesteding naar derden	S	- 1,3 %	↘	- 9,6 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 27,5 %	↗	+ 3,5 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 12,7 %	↗	+ 0,2 %

#### INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 0,7 %	↘	- 6,7 %
Uitbesteding naar derden	S	- 1,8 %	↘	- 6,9 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 14,4 %	↗	+ 4,1 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 9,3 %	↗	0 %

#### PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 1,9 %	↘	0 %
Niet-rijdende arbeiders	S	+ 0,2 %	↗	0 %
Bedienden	S	0 %	↔	+ 0,1 %

#### AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	69,1 %	↘	70 %
--------------------------------	---	--------	---	------

#### FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	9,1 %	↘	12,8 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	37	↘	38
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	47	↔	44
Gerealiseerde investeringen	%	28,7 %	↗	32 %

**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

---

In de eurozone is de economische bedrijvigheid op kwartaalbasis met + 0,3 % geklommen en in de EU met + 0,4 %. De Belgische economie deed het iets beter met een bbp-groei van + 0,5 %.

In de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg zijn de resultaten verdeeld. De **nationaal vervoeractiviteit** kan nog wel aanknopen met een kleine groei ten opzichte van voorgaand kwartaal, maar de **internationaal vervoeractiviteit** is vertraagd. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 0,6 % op nationaal vlak en – 0,7 % op internationaal vlak.

De **kostprijs** van het nationaal vervoer is volgens de meeste bedrijven gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal, maar de **vrachtprijs** is merendeels op hetzelfde niveau gebleven. Op internationaal vlak rapporteert een meerderheid van de vervoerders weliswaar dat de kostprijs en de vrachtprijs op hetzelfde niveau bleven, maar de resterende bedrijven duiden grotendeels een stijging aan.

Het zal weinigen verbazen dat veel vervoerders vooral angstvallig kijken naar de evolutie van de brandstofprijzen temeer daar dit vanzelfsprekend een belangrijke kostenpost is voor beroepsvervoerders.

Als we kijken naar het aantal gerapporteerde openstaande betrekkingen, valt andermaal op hoe moeilijk bedrijven het hebben om bekwame en gemotiveerde chauffeurs aan te werven. Zo maar eventjes gemiddeld 40,6 % van de vervoerondernemingen signaleert een vacature te hebben voor een chauffeur. Des te opvallender is het contrast met de evolutie van het **personeelsbestand**. Dat van de chauffeurs is zelfs een klein beetje gedaald ten opzichte van het kwartaal ervoor, dat van de niet-rijdende arbeiders is ternauwernood gestegen en dat van de bedienden is niet veranderd.

De twee grootste struikelblokken voor de vervoerders zijn dan ook de stijgende brandstofprijzen en het nijpende chauffeurstekort. Het beroep oefent te weinig aantrekkingskracht uit. Deze schaarste is niet nieuw maar het probleem wordt steeds urgenter: de gemiddelde leeftijd van de huidige chauffeurs is vrij hoog en de instroom van jonge chauffeurs blijft ondermaats.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** verandert nauwelijks van kwartaal tot kwartaal. Gemiddeld is 69,1 % van de totale afstand afgelegd met een lading in vergelijking met 69,8 % in voorgaand kwartaal en 70 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitsmoeilijkheden** is evenmin veel veranderd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 9,1 % van de vervoerders signaleert liquiditeitstekorten ten opzichte van 9,2 % in het kwartaal ervoor en 12,8 % een jaar terug.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 37 dagen, terwijl de vervoerders in de praktijk gemiddeld 10 dagen langer moeten wachten op hun geld.

Het **investeringsgehalte** is gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld deelt 28,7 % van de vervoerders mee dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering gerealiseerd heeft in vergelijking met 22,3 % in voorgaande periode en 32 % een jaar terug. Bij gemiddeld 72,5 % van de vervoerondernemingen gaat het om een vervanging en merendeels betreft het een motorvoertuig.

# Bespreking conjunctuursituatie

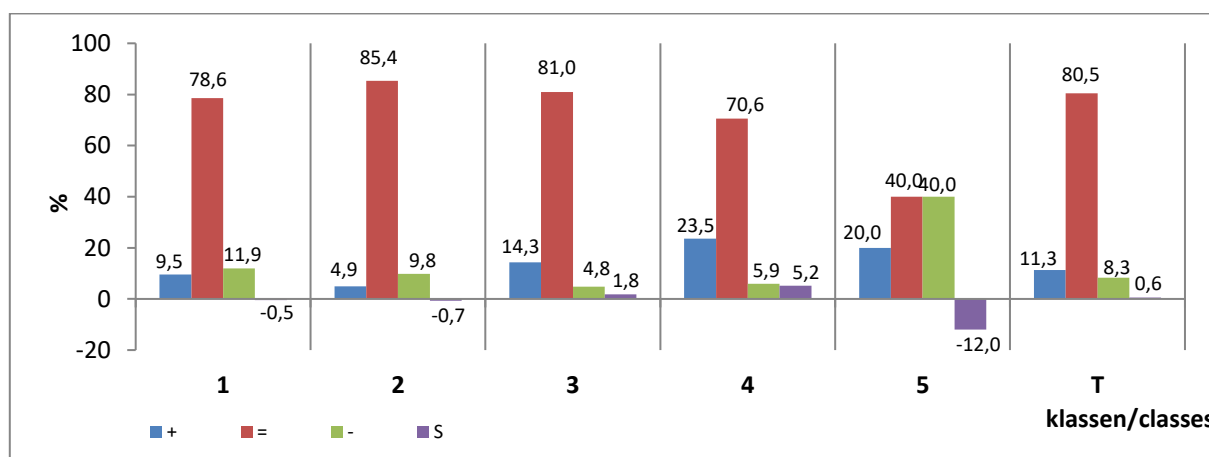
## 1. NATIONAAL VERVOER

### 1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België is de Belgische economische bedrijvigheid met + 0,5 % gegroeid ten opzichte het kwartaal ervoor. In vergelijking met het overeenkomstige kwartaal van het jaar ervoor is het bbp met + 5,6 % toegenomen.

In het nationaal vervoer is eveneens een voorzichtige groei vastgesteld in vergelijking met voorgaand kwartaal. Iets meer dan 80 % van de vervoerders registreert weliswaar een status-quo, maar bij de overige bedrijven is het aantal dat een toename vaststelt lichtjes in de meerderheid: 11,3 % duidt een stijging aan en 8,3 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,6 % in vergelijking met + 3 % in voorgaande periode en – 6,1 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.

Ondanks deze lichte groei van zowel de Belgische algemene economie als de nationale vervoeractiviteit tonen de meeste vervoerders zich terughoudend in hun vooruitzichten. Het chauffeurstekort is geen nieuw probleem maar wordt een steeds nijpender knelpunt. Een aantal vervoerders laat weten dat ze hierdoor al te vaak voertuigen aan de kant moeten laten staan. Daarnaast speelt de stijgende evolutie van de brandstofprijzen hen flink parten.

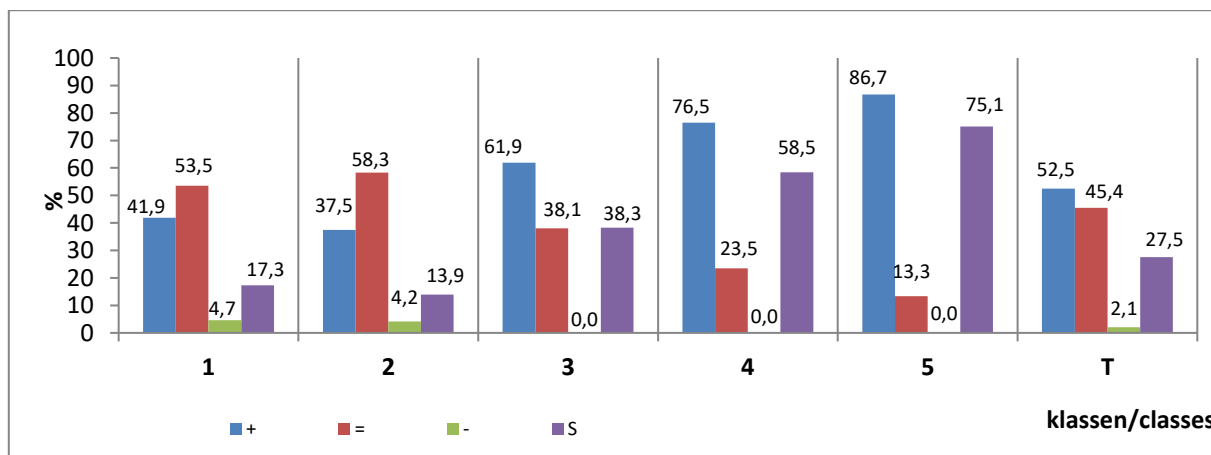


Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

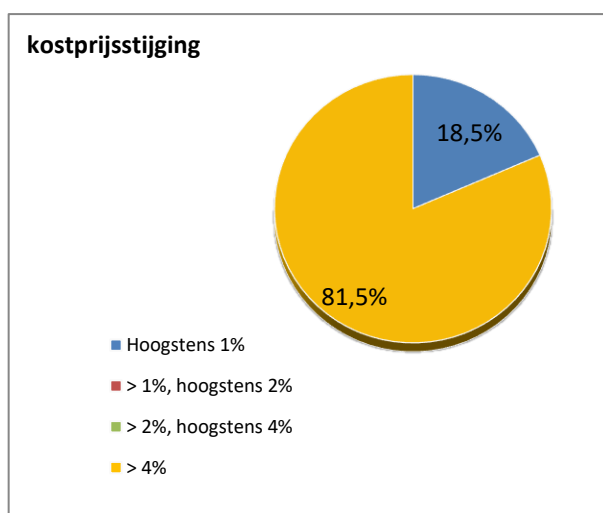
Het aantal uitbestedingen van nationale vervoeropdrachten is afgenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 81 % van de ondernemingen signaleert een status-quo, 6 % duidt een stijging aan en 13 % een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,3 % ten opzichte van – 1,2 % in het kwartaal ervoor en – 9,6 % een jaar eerder.

## 1.2. Kostprijs

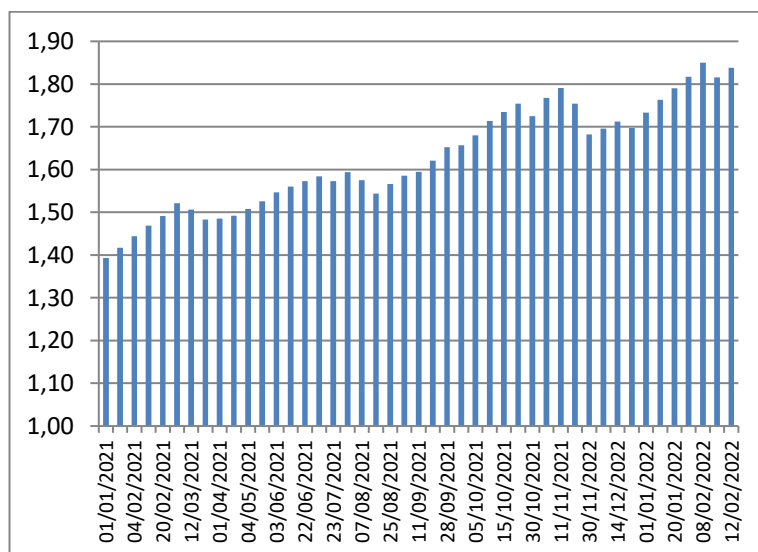
Iets meer dan de helft van de vervoerbedrijven deelt mee dat de kostprijs gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal, 45,4 % laat weten dat het niet veranderd is en amper 2,1 % signaleert een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 27,5 % in vergelijking met + 34,8 % in het kwartaal ervoor. In dezelfde periode van voorgaand jaar bedroeg dat saldo slechts + 3,5 %.



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)

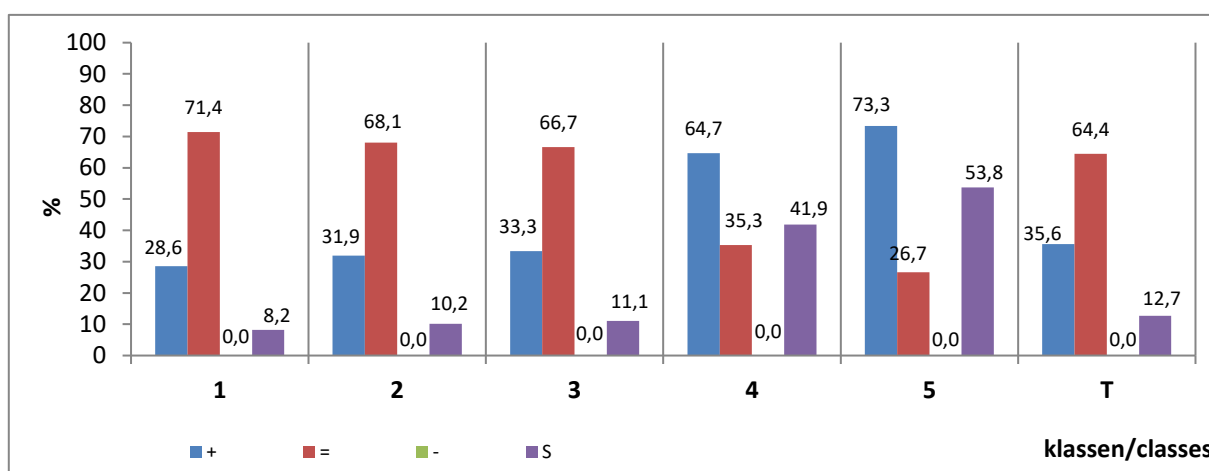
Gemiddeld 81,5 % van de bedrijven met een verhoogde kostprijs laat weten dat het om een aanzienlijke stijging van meer dan 4 % gaat.

Het zal weinigen verbazen dat veel vervoerders vooral angstvallig kijken naar de evolutie van de brandstofprijs (figuur 4), temeer daar dit vanzelfsprekend een belangrijke kostenpost<sup>1</sup> is voor beroepsvervoerders. Andere vaak aangehaalde posten die bijdragen tot een verhoogde kostprijs zijn de onderhoudskosten en de personeelskosten.

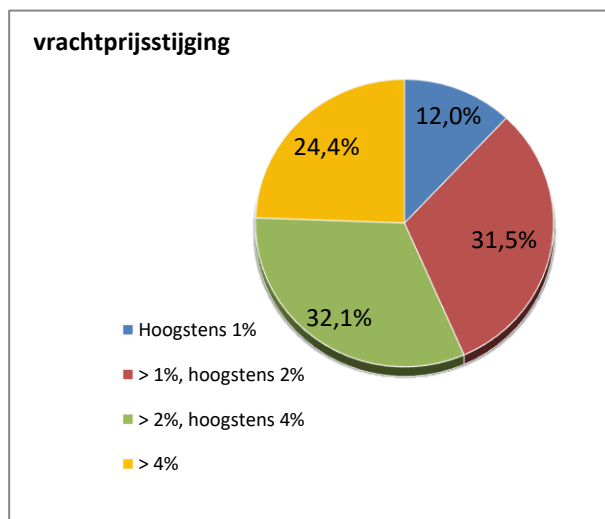
<sup>1</sup> Het aandeel van de brandstofkost in de kostprijs van het nationaal algemeen vervoer bedroeg 21,29 % op 31 december 2021 (bron: ITLB Kostprijsindices, zie [www.itlb.be](http://www.itlb.be))

### 1.3. Vrachtprijs

64,4 % van de bedrijven meldt dat de vrachtprijs op hetzelfde niveau gebleven is ten opzichte van het kwartaal ervoor. Alle andere ondernemingen (35,6 %) hebben hun vrachtprijs naar boven toe aangepast. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 12,7 % ten opzichte van + 9,9 % in voorgaand kwartaal en + 0,2 % 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

In 63,6 % van de bedrijven met een vrachtprijsverhoging, gaat het om een toename van meer dan 1 % en ten hoogste 4 %.

Een aantal vervoerbedrijven benadrukt het belang van een goede becijfering en onderbouwing van de aanvraag voor een verhoging van de vrachtprijs, om zo sterker te staan tijdens de vrachtprijsonderhandelingen. Temeer daar bij heel wat ondernemingen deze onderhandelingen maar één keer per jaar plaatsvinden.

Met het oog op de stijgende brandstofprijzen onderstrepen sommige vervoerders het belang van een dieselclausule.

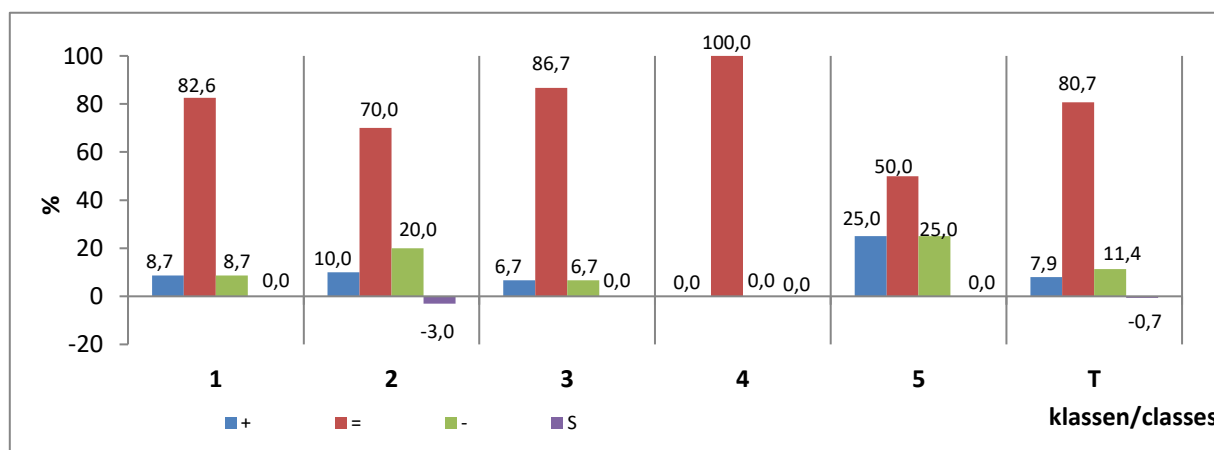


## 2. INTERNATIONAAL VERVOER

### 2.1. Vervoeractiviteit

Eurostat signaleert dat het bbp op kwartaalbasis met + 0,3 % is gegroeid in de eurozone en met + 0,4 % in de EU. In vergelijking met de overeenkomstige periode van het jaar ervoor is de economische activiteit verhoogd met + 4,6 % in het eurogebied en met + 4,8 % in de EU.

In tegenstelling tot het nationaal vervoer, is de internationale vervoeractiviteit iets vertraagd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Veruit de meeste vervoerders (80,7 %) melden een status-quo, terwijl een kleine meerderheid van de andere bedrijven een daling aanstipt: 11,4 % registreert een afname en 7,9 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 0,7 % in vergelijking met + 0,7 % in voorgaand kwartaal en - 6,7 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.



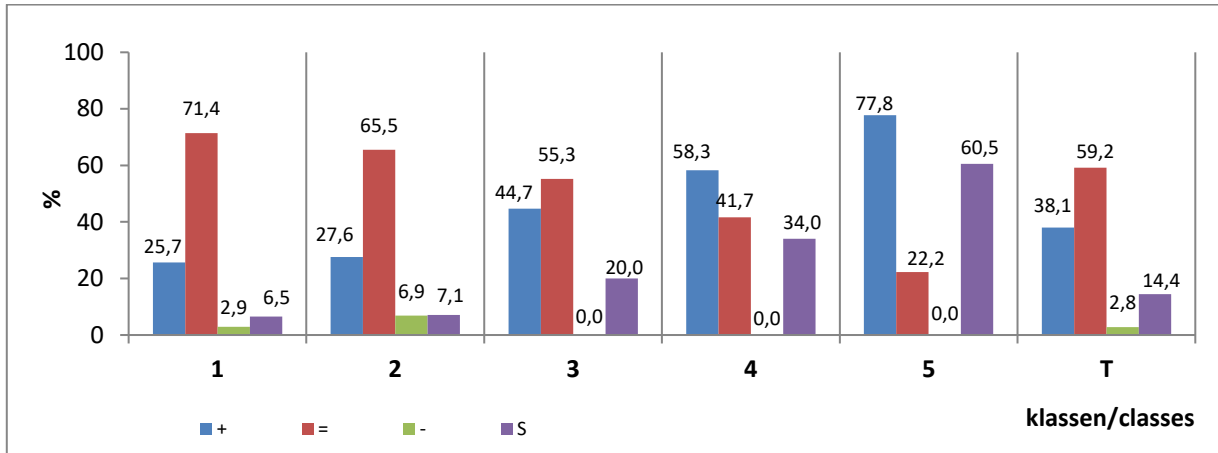
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is ook verminderd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld signaleert 81,3 % dat de situatie niet veranderd is, 14,2 % duidt een vermindering aan en 4,5 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 1,8 % in vergelijking met - 2,4 % in het kwartaal ervoor en - 6,9 % een jaar terug.

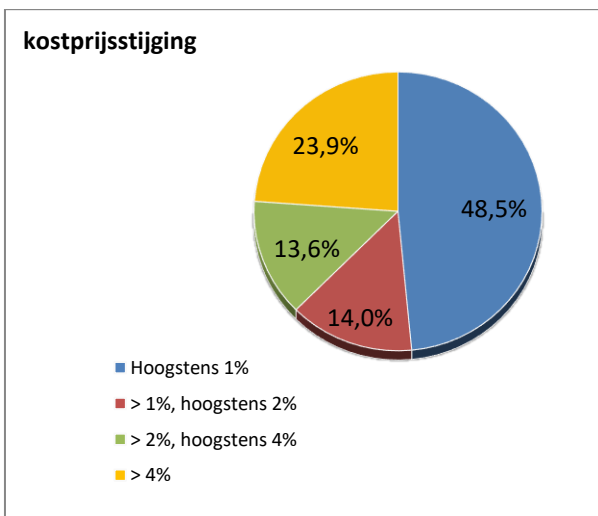
Voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten blijven de meeste bedrijven in onze buurlanden, al zoeken sommigen het natuurlijk wel iets verder (Zweden, Zwitserland, Spanje,...).

## 2.2. Kostprijs

Bijna 60 % van de vervoerondernemingen deelt mee dat de kostprijs niet veranderd is in vergelijking tot het kwartaal ervoor. Een overtuigende meerderheid van de overige bedrijven duidt een verhoging aan: 38,1 % registreert een stijging en slechts 2,8 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 14,4 % in vergelijking met + 25,9 % in het kwartaal ervoor en + 4,1 % een jaar terug.



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

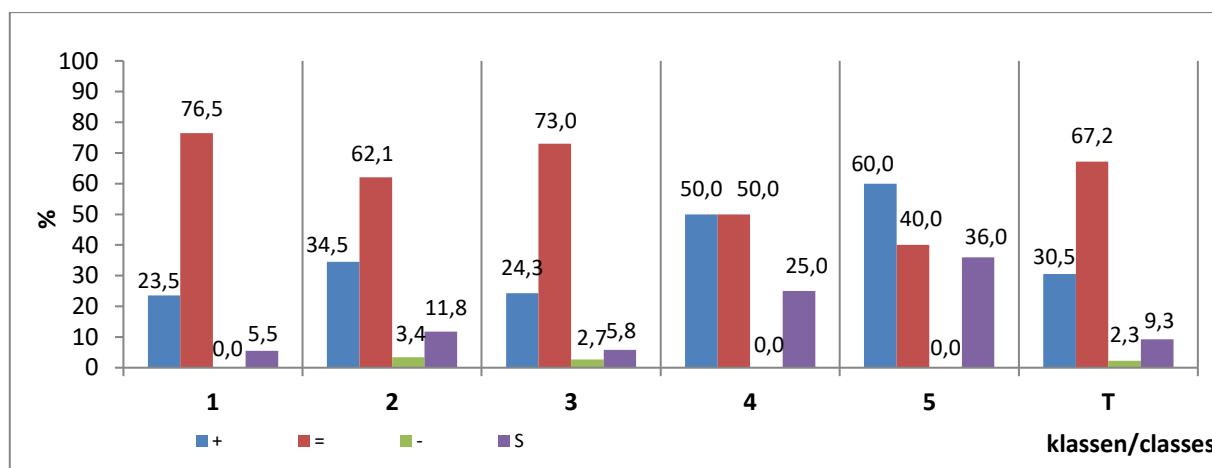


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

Bijna de helft van de bedrijven met een kostprijsverhoging, laat weten dat het om een beperkte stijging van maximaal 1 % gaat.

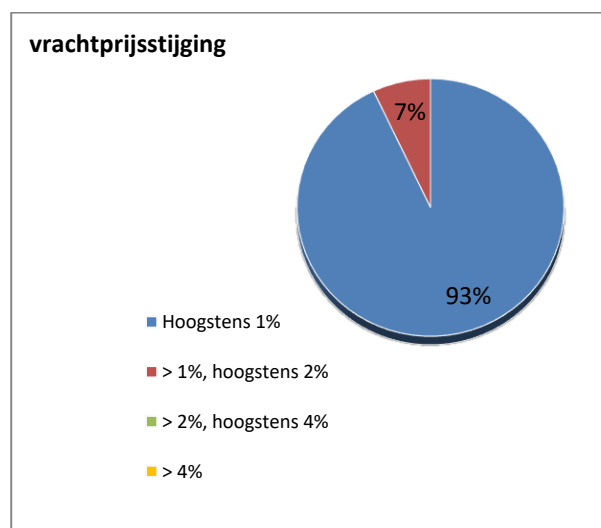
### 2.3. Vrachtprijs

Gemiddeld 67,2 % van de ondernemingen laat weten dat de vrachtprijs ongewijzigd gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal. De meeste andere bedrijven konden wel een aanpassing naar boven toe doorvoeren (30,5 % duidt een verhoging aan en 2,3 % een verlaging). Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 9,3 % in vergelijking met + 8,3 % in het kwartaal ervoor, terwijl het ongewijzigd bleef in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor (en dus is dat saldo 0 %).



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

De ondernemingen die de vrachtprijs konden verhogen, geven aan dat het om een stijging van hoogstens 1 % gaat.



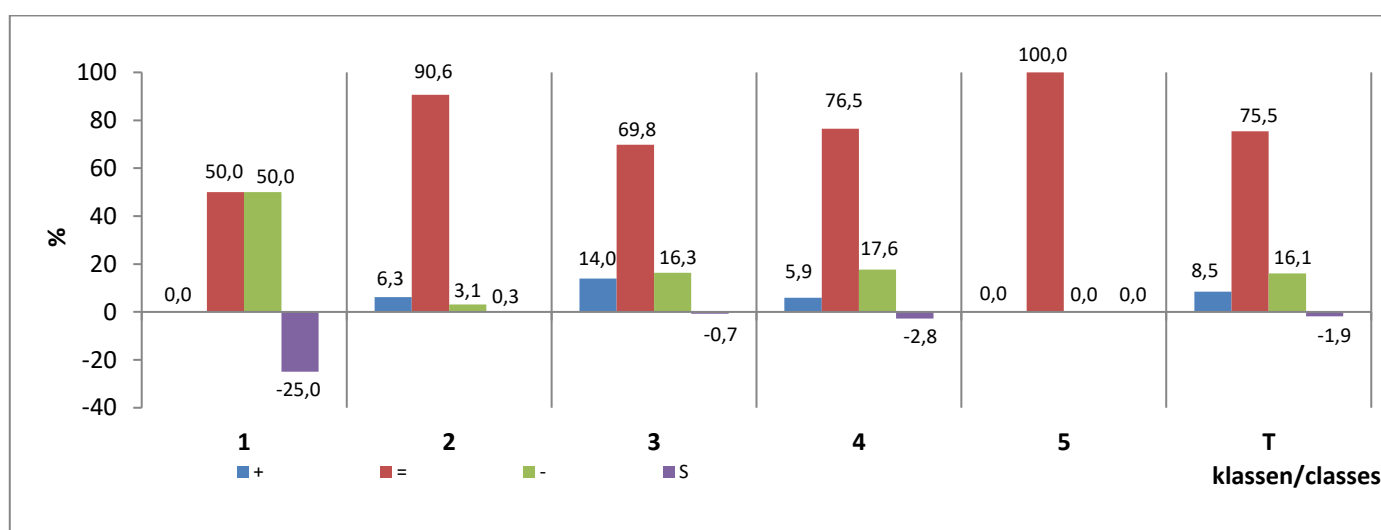
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

### 3. ALGEMENE PARAMETERS

#### 3.1. Personeel

In klasse 1 verklaart gemiddeld 10,9 % van de vervoerders dat hun bedrijf werknemers heeft, in klasse 2 bedraagt dit aandeel gemiddeld 71,4 %, terwijl alle ondernemingen van de klassen 3, 4 en 5 aangeven dat ze personeel hebben. Geëxtrapoleerd naar de sector toe stelt gemiddeld 78,1 % van de ondernemingen mensen tewerk.

Het aantal tewerkgestelde chauffeurs is lichtjes gedaald, het bestand van de niet-rijdende arbeiders is nipt toegenomen, terwijl het aantal bedienden in loondienst niet is veranderd ten opzichte van het kwartaal ervoor.



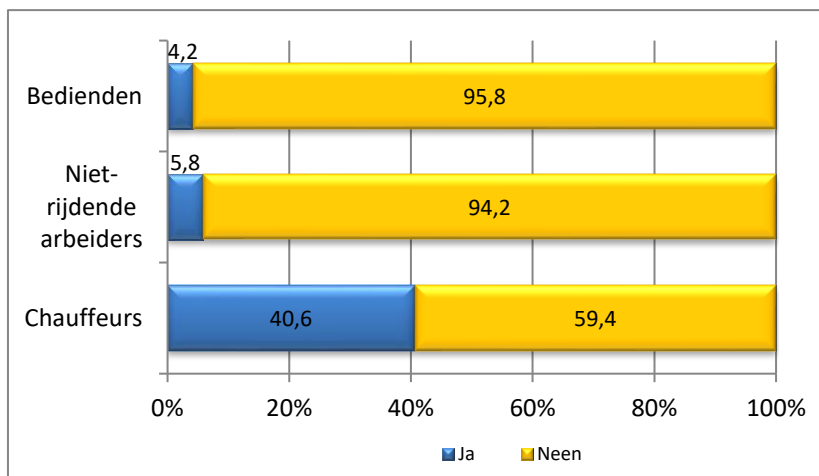
Figuur 12: het chauffeursbestand

75,5 % van de bedrijven signaleert dat het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** op hetzelfde niveau gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Bij de overige ondernemingen wijst het merendeel op een afname (16,1 % duidt een daling aan en 8,5 % een stijging). Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 1,9 % in vergelijking met + 0,9 % in voorgaand kwartaal en 0% een jaar terug.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** in loondienst is ternauwernood gestegen in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld 95,9 % registreert een status-quo, maar de andere vervoerders wijzen op een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,2 % ten opzichte van - 0,1 % in voorgaande periode en een ongewijzigde situatie een jaar eerder.

Het bestand van de **bedienden** is stabiel gebleven ten opzichte van het kwartaal ervoor. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook + 0 % ten opzichte van + 0,1 % zowel in voorgaand kwartaal als in dezelfde periode van het jaar ervoor.

Het aantal vacatures is over de ganse lijn lichtjes gestegen.



Figuur 13: Vacatures

Gemiddeld 4,2 % van de vervoerders meldt een openstaande betrekking voor een bediende in vergelijking met 3,8 % in het kwartaal ervoor en 2,3 % een jaar terug.

Met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders rapporteert gemiddeld 5,8 % van de bedrijven een vacature te hebben ten opzichte van 4 % in voorgaand kwartaal en 3,7 % een jaar eerder.

Iets meer dan 40 % van de vervoerders meldt dat hun bedrijf een chauffeur wenst aan te werven in vergelijking met 39,5 % in voorgaande periode en 17,9 % een jaar eerder.

Het aantal openstaande betrekkingen voor chauffeurs (figuur 13) staat in scherp contrast met de evolutie van het chauffeursbestand (figuur 12). De problematiek van het chauffeurstekort in de sector is niet nieuw, maar het wordt steeds nijpender. Vervoerders laten weten dat ze hierdoor soms vervoeropdrachten moeten weigeren en voertuigen aan de kant moeten laten staan. Het gebrek aan aanzien en bijgevolg ook het respect voor chauffeurs dragen bij tot het negatieve imago van het beroep.

Tijdens de moeilijke tijden van aanhoudende en wisselende coronamaatregelen, met een verhoogde afwezigheid omwille van covid19, hebben veel vervoerders een kluwen aan het in goede banen leiden van hun vervoerbedrijf.

Behalve het chauffeurstekort, merken sommige ondernemingen op dat het vinden van goede en ervaren boekhouders eveneens een groeiend knelpunt wordt.

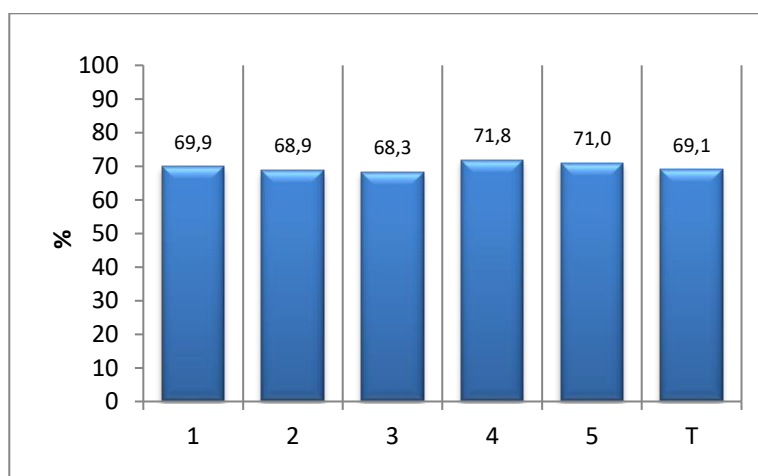
### 3.2. Afstandscoëfficiënt

Gemiddelde afstandscoëfficiënt =

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

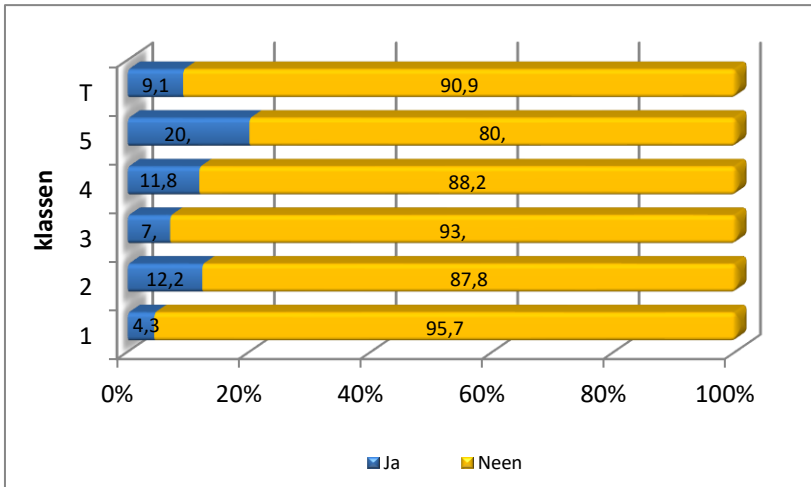
De gemiddelde afstandscoëfficiënt verandert nauwelijks van maand tot maand.

Gemiddeld is 69,1 % van de totale afstand afgelegd met een lading ten opzichte van 69,8 % in voorgaand kwartaal en 70 % in dezelfde periode van het jaar ervoor.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

### 3.3. Liquiditeit



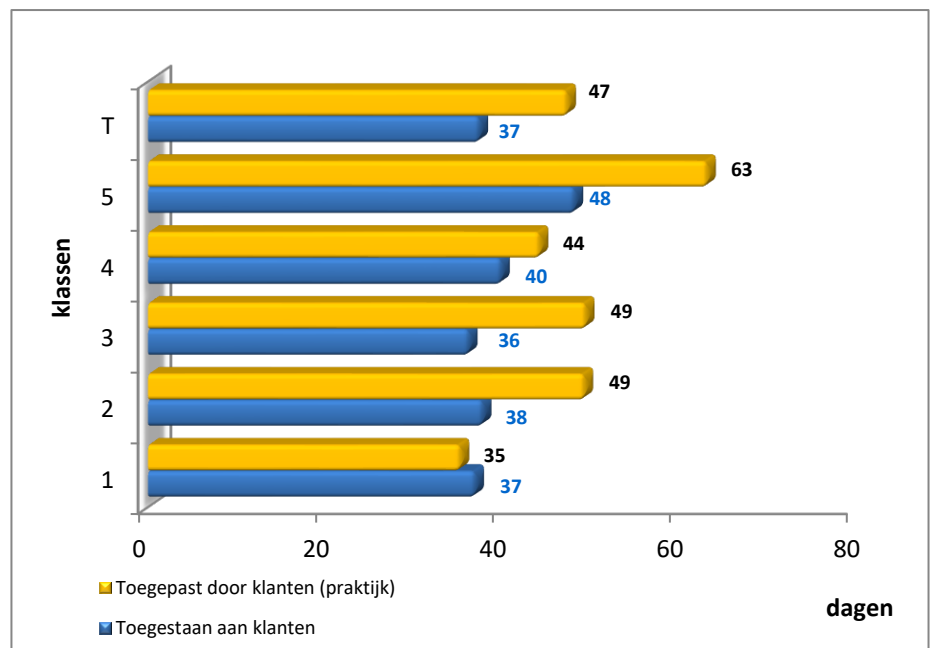
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal vervoerondernemingen dat liquiditeitsproblemen signaleert, is nagenoeg niet veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal.

Inderdaad, gemiddeld 9,1% van de vervoerders signaleert liquiditeitstekorten in vergelijking met 9,2% in het kwartaal ervoor en 12,8% een jaar terug.

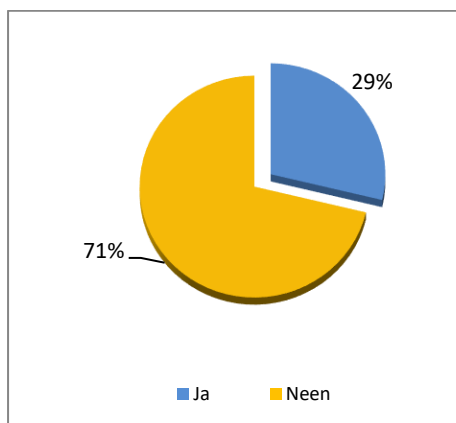
Het gaat hierbij om een combinatie van problemen: de verhoogde kosten (niet alleen bij de vervoerders maar ook bij de opdrachtgevers, de aanhoudende en wisselende coronamaatregelen waardoor meer werknemers tijdelijk afwezig zijn, de intense concurrentiestrijd in de sector waardoor vervoerbedrijven soms tegen elkaar uitgespeeld worden voor een lagere vrachtprijs, een langere uitstel van betaling,...).

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een betalingstermijn toe van gemiddeld 37 dagen terwijl ze in de praktijk gemiddeld 10 dagen langer moeten wachten op hun geld.

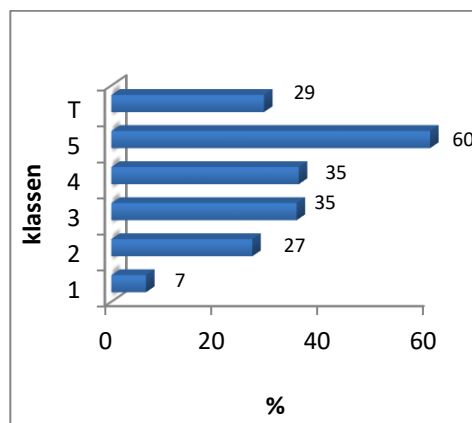


Figuur 16: Uitstel van betaling

### 3.5. Investerings

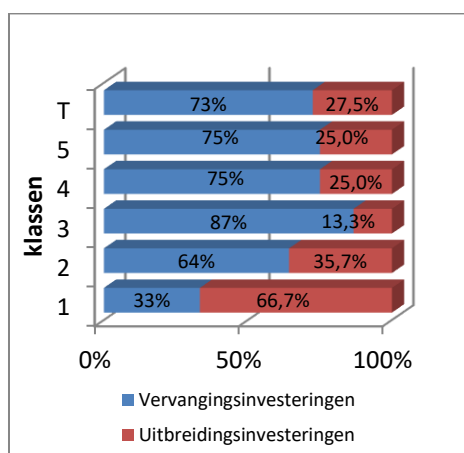


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Het aantal gerealiseerde investeringen is toegenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 29 % van de vervoerders rapporteert dat hun bedrijf een investering doorgevoerd heeft in de loop van het kwartaal in vergelijking met 22 % in het kwartaal. Een jaar eerder bedroeg het investeringsniveau 32 %.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het in 73% van de gevallen om een vervangingsinvestering, vooral motorvoertuigen.

Meerdere bedrijven maken gewag van lange wachttijden voor de levering van nieuwe voertuigen en veelal ook van wisselstukken.

In 14,2 % van de vervoerondernemingen is er rijdend materiaal van de hand gedaan zonder het te vervangen ten opzichte van 12,4 % in voorgaande periode en 14,1 % een jaar terug.

---

## SLOTBEVINDINGEN

*In de eurozone is de economische bedrijvigheid op kwartaalbasis met + 0,3 % geklommen en in de EU met + 0,4 %. De Belgische economie deed het iets beter met een bbp-groei van + 0,5 %.*

*In de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg zijn de resultaten verdeeld. De nationale vervoeractiviteit kan nog wel aanknopen met kleine groei in vergelijking met voorgaand kwartaal, maar op internationaal vlak is een kleine vertraging geregistreerd.*

*De kostprijs van het nationaal vervoer is volgens de meeste bedrijven gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl de vrachtprijs bij het merendeel van de vervoerders op hetzelfde niveau gebleven is. Op internationaal vlak rapporteert een meerderheid van de vervoerders weliswaar dat de kostprijs en de vrachtprijs op hetzelfde niveau bleven, maar de resterende bedrijven duiden grotendeels een stijging aan.*

*Veel opdrachtgevers tonen weliswaar begrip voor een aanvraag van een vrachtprijsaanpassing naar boven toe, maar vaak niet voldoende om de kostprijsevolutie te kunnen bijbenen. Bij heel wat ondernemingen gebeuren de vrachtprijsonderhandelingen slechts één keer per jaar dus is het belangrijk om de aanvraag goed te becijferen en te onderbouwen om zelf proactief te kunnen zijn. Sommigen voegen eraan toe dat de dieselclausule een belangrijke troef is.*

*Gevraagd naar de belangrijkste problemen voor de sector, worden vooral twee dossiers naar voor geschoven: de stijgende brandstofprijs en het chauffeurstekort.*

*Als we peilen naar de aanwervingen, zijn de verschuivingen van maand tot maand doorgaans klein. Dit staat in scherp contrast met het aantal vacatures in de sector: gedurende dit kwartaal liet gemiddeld 40,6 % van de vervoerders weten dat hun bedrijf een chauffeur wenst aan te werven.*

---