



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

---

2<sup>de</sup> kwartaal 2022



**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 2 2022	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal <sup>(1)</sup>	Kwartaal 2 2021
--------------------	---	--------------------

#### NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	0,3 %	↗	+ 3,3 %
Uitbesteding naar derden	S	- 0,4 %	↘	- 0,3 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 45 %	↗	+ 13,7 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 34,5 %	↗	+ 1,5 %

#### INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	+ 0,9 %	↗	- 2,7 %
Uitbesteding naar derden	S	- 1,6 %	↘	- 3,2 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 23,3 %	↗	+ 9,5 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 21,1 %	↗	+ 1 %

#### PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 2,8 %	↘	+ 0,6 %
Niet-rijdende arbeiders	S	+ 0,1 %	↗	- 0,1 %
Bedienden	S	- 0,1 %	↘	0 %

#### AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	68,3 %	↘	69,1 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

#### FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	12,8 %	↘	9,2 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	39	↔	40
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	47	↗	49
Gerealiseerde investeringen	%	22,4 %	↘	26,4 %

**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.

<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

---

Zowel in de eurozone als in de EU is de economie met + 0,6 % toegenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. De Belgische economie deed het iets minder goed met een bbp-groei van + 0,2 %.

Ook in de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg is de **bedrijvigheid** verhoogd in vergelijking met voorgaand kwartaal, zij het in beperkte mate. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 0,3 % in het nationaal vervoer (- 5,8 % in het kwartaal ervoor) en + 0,9 % in het internationaal vervoer (- 9,3 %).

Gepeild naar de belangrijkste problemen, schuiven de meeste vervoerders vooral twee struikelblokken naar voren: de stijgende kosten en het chauffeurstekort.

Gemiddeld verklaart 67,1 % van de vervoerondernemingen **kostprijs** gestegen is in het nationaal vervoer en in het internationaal vervoer bedraagt dat aandeel 48,4 %. De gewogen gemiddelde saldi bedragen zo maar eventjes + 45 % op nationaal vlak en + 23,3 % op internationaal vlak.

In de zeer competitieve vervoersector ondervinden veel bedrijven doorgaans moeilijkheden om de **vrachtprijs** op adequate wijze aan te passen aan de kostprijsevolutie. Echter, in deze tijden van alarmerende energieprijzen kan men de vrachtprijs niet bevriezen. Een vervoerder stelt het als volgt: het heeft geen zin om te proberen klanten voor zich te winnen als het betekent dat je verlies maakt. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 34,5 % in het nationaal vervoer en + 21,1 % in het internationaal vervoer.

In de ganse Belgische economie weerklinkt de klacht dat bepaalde vacatures moeilijk in te vullen zijn. De vervoersector kampt al lang met een groeiend **chauffeurstekort**. Dit kwartaal signaleert gemiddeld 43,9 % van de bedrijven dat ze op zoek zijn naar een chauffeur terwijl het personeelsbestand van de chauffeurs in dit kwartaal zelfs lichtjes gedaald is ten opzichte van de periode ervoor. Inderdaad, het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 2,8 %.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** blijft ook dit kwartaal onder de kaap van 70 %. Gemiddeld is 68,3 % van de totale afstand afgelegd met een lading in vergelijking met 69,3 % in voorgaand kwartaal en 69,1 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitstekorten** is iets gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 12,8 % van de vervoerders meldt liquiditeitstekorten ten opzichte van 14,2 % in het kwartaal ervoor. Een jaar eerder lag dat percentage wel een stuk lager (toen bedroeg het 9,2 %).

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 39 dagen, terwijl het in de praktijk oploopt tot gemiddeld 47 dagen.

Het aantal **investeringen** is afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld deelt 22,4 % van de vervoerders mee dat hun bedrijf in de loop van het kwartaal een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 32,5 % in voorgaande periode en 26,4 % een jaar terug.

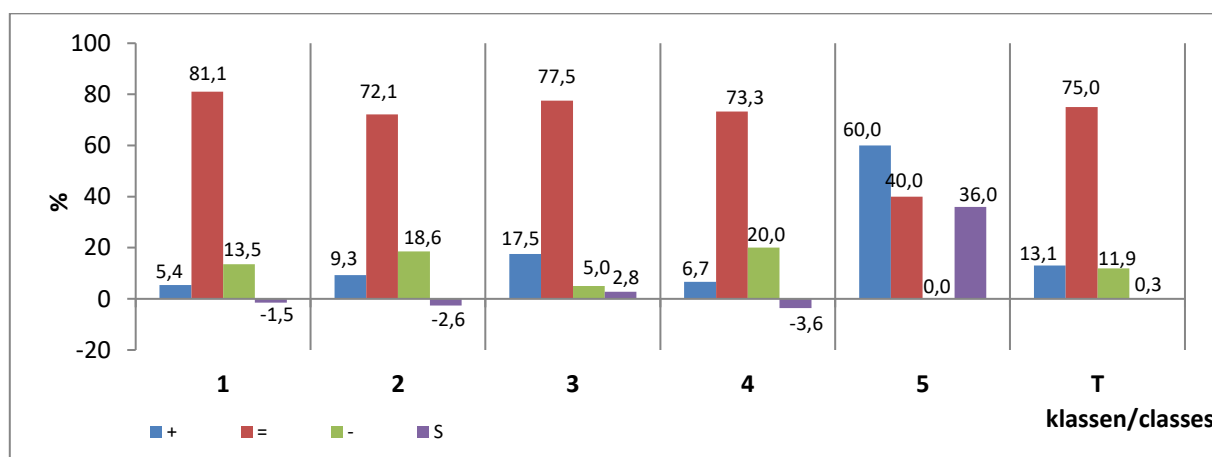
# Bespreking conjunctuursituatie

## 1. NATIONAAL VERVOER

### 1.1. Vervoeractiviteit

Uit de flashraming van de Nationale Bank van België blijkt dat de Belgische economie in het tweede kwartaal van het jaar vertraagd is tot een krappe bbp-groei van + 0,2 % in vergelijking met voorgaande periode. Op jaarbasis is het bbp met + 3,3 % toegenomen.

In het nationaal goederenvervoer over de weg is eveneens een nipte groei geregistreerd ten opzichte van het kwartaal ervoor. Drie kwart van de bedrijven geeft weliswaar aan dat de bedrijvigheid op hetzelfde niveau gebleven is, maar bij de anderen vervoerders is het aantal dat op een verhoging wijst (13,1 %) op een haar na hoger dan het aantal dat een verlaging aanduidt (11,9 %). Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,3 % in vergelijking met - 5,8 % in het kwartaal ervoor en + 3,3 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



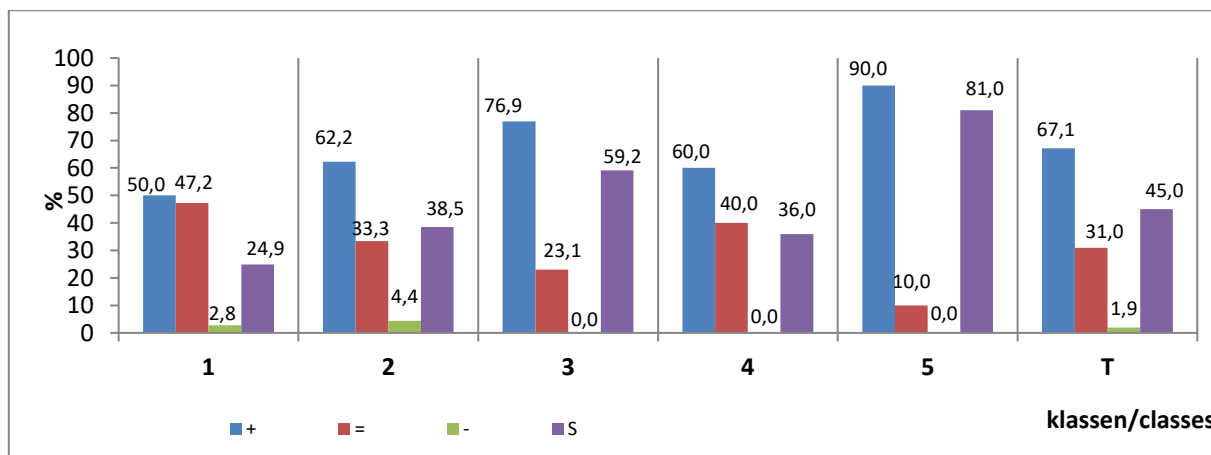
Figuur 1: de evolutie van de activiteit in het nationaal vervoer

Het aantal uitbestedingen van binnenlandse vervoeropdrachten is daarentegen lichtjes afgenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld rapporteert 78,2 % van de vervoerders een status-quo, terwijl een lichte meerderheid van de overige bedrijven een daling rapporteert: 11,8 % duidt een afname aan en 10 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 0,4 % ten opzichte van - 5 % in voorgaand kwartaal en - 0,3 % een jaar terug.

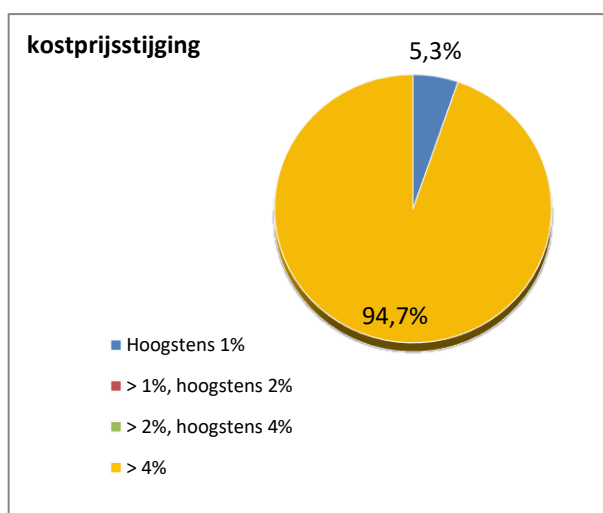
Een aantal vervoerders wijst andermaal op de intense concurrentiestrijd waarbij sommige bedrijven het niet zo nauw nemen met de regels. Zo melden meerdere bedrijven dat er in de wegenbouw nog steeds landbouwvoertuigen ingezet worden en vragen sommigen meer en betere politiecontroles langs de weg omdat de pakkans nu nog te klein is.

## 1.2. Kostprijs

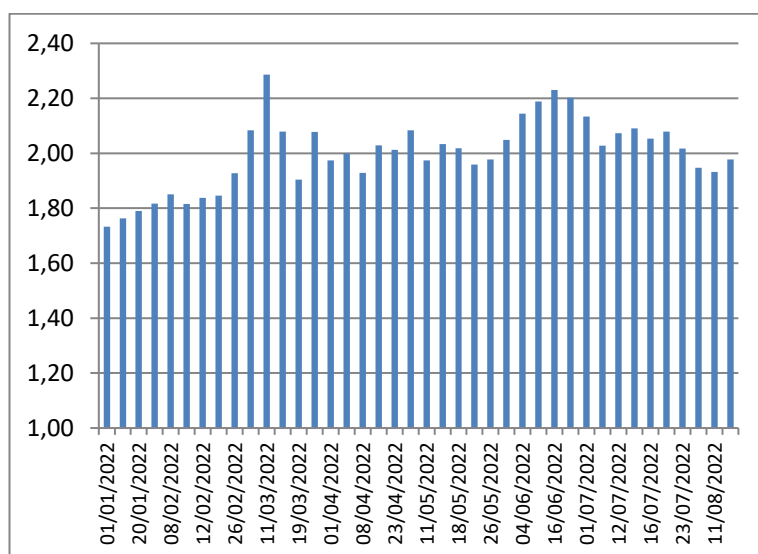
Het leeuwendeel van de vervoerondernemingen (67,1 %) deelt mee dat de kostprijs gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal, bij 31 % is een status-quo geregistreerd terwijl slechts 1,9 % van de vervoerders toch nog een verlaging genoteerd heeft. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 45 % in vergelijking met + 38,6 % in het kwartaal ervoor en + 13,7 % een jaar eerder.



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



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



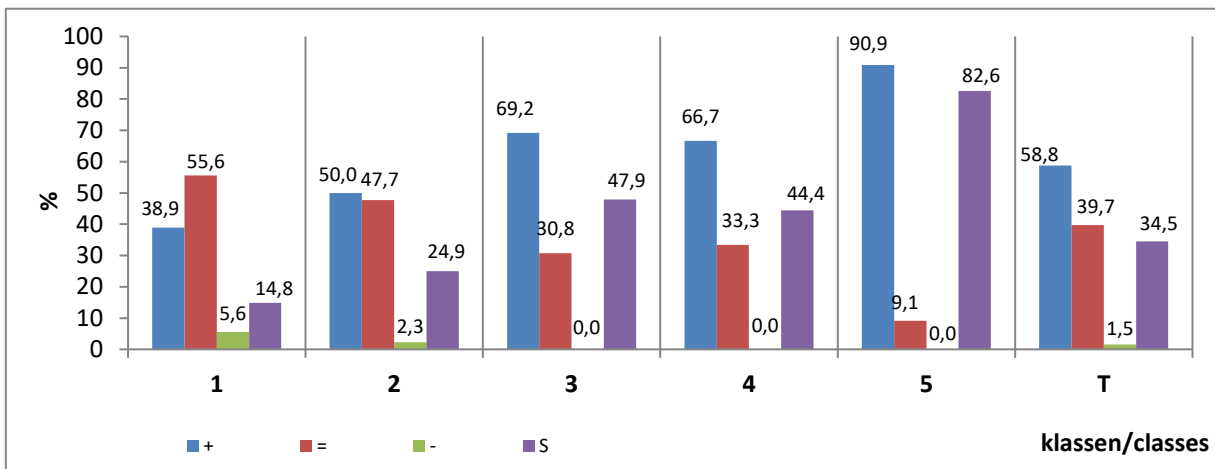
Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW):  
Evolutie van de maximumprijzen  
(bron: Belgische Petroleum Federatie)

Bij veruit de meeste bedrijven met een kostprijsverhoging gaat het om een stijging van meer dan 4 %. De belangrijkste oorzaken van deze verhogingen zijn de brandstofprijzen (zie figuur 4) en de loonindexaanpassingen. Daarnaast wordt veelal gewezen op gestegen onderhoudskosten, alsook een vermindering van de terugbetaling van de accijnzen op diesel.

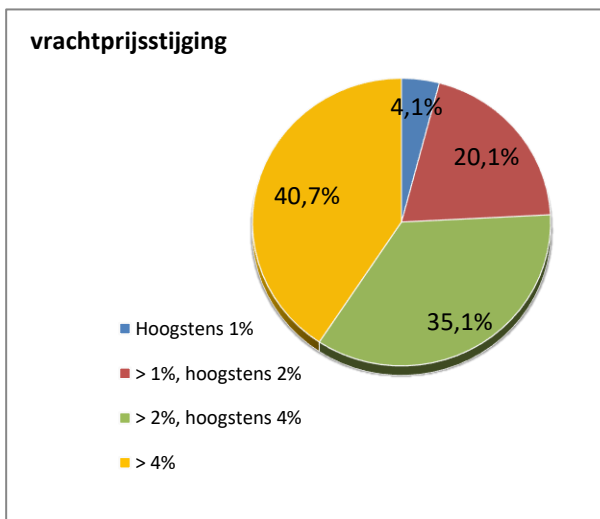
### 1.3. Vrachtprijs

Met het oog op de kostprijsevolutie zien veel vervoerondernemingen zich genoodzaakt om ook de vrachtprijs naar boven toe aan te passen. Een vervoerders stelt het als volgt: als de klant een vrachtprijsverhoging weigert, verkiezen we de klant te laten vallen want het alternatief is te werken met verlies.

In bijna 60 % van de bedrijven is een vrachtprijsverhoging doorgevoerd in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl bij 40 % een status-quo geregistreerd is. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 34,5 % ten opzichte van + 33 % in voorgaand kwartaal. Het verschil met dezelfde periode van het jaar ervoor is opvallend: toen bedroeg het saldo van de antwoorden slechts + 1,5 %.



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



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

Bij 40,7 % van de vervoerbedrijven waarvan de vrachtprijs verhoogd is, gaat het om een stijging van meer dan 4 %.

De brandstofprijshogingen kunnen veelal opgevangen worden met een dieselclausule, aldus een vervoerder. Echter, tal van vervoerondernemingen onderhandelen slechts één keer per jaar (aan het einde of het begin van het jaar) over de vrachtprijs, waardoor het doorrekenen van anderen kostenstijgingen een heel stuk moeilijker is.

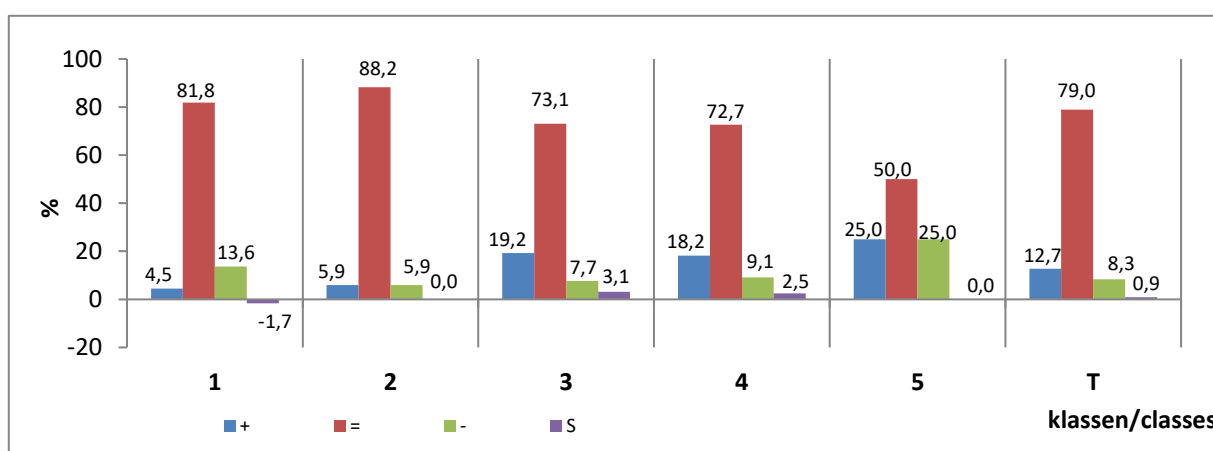


## 2. INTERNATIONAAL VERVOER

### 2.1. Vervoeractiviteit

Uit de flashramingen van Eurostat blijkt dat het bbp op kwartaalbasis zowel in de eurozone als in de EU met +0,6 % gestegen is. In vergelijking met dezelfde periode van voorgaand jaar is een bbp-groei van +3,9 % vastgesteld in de eurozone en van +4 % in de EU.

In het internationaal vervoer is een nipte activiteitverhoging vastgesteld ten opzichte van voorgaand kwartaal. 79 % van de bedrijven meldt een status-quo, 12,7 % noteert een toename en 8,3 % een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt +0,9 % in vergelijking met –9,3 % in het kwartaal ervoor en –2,7 % een jaar terug.



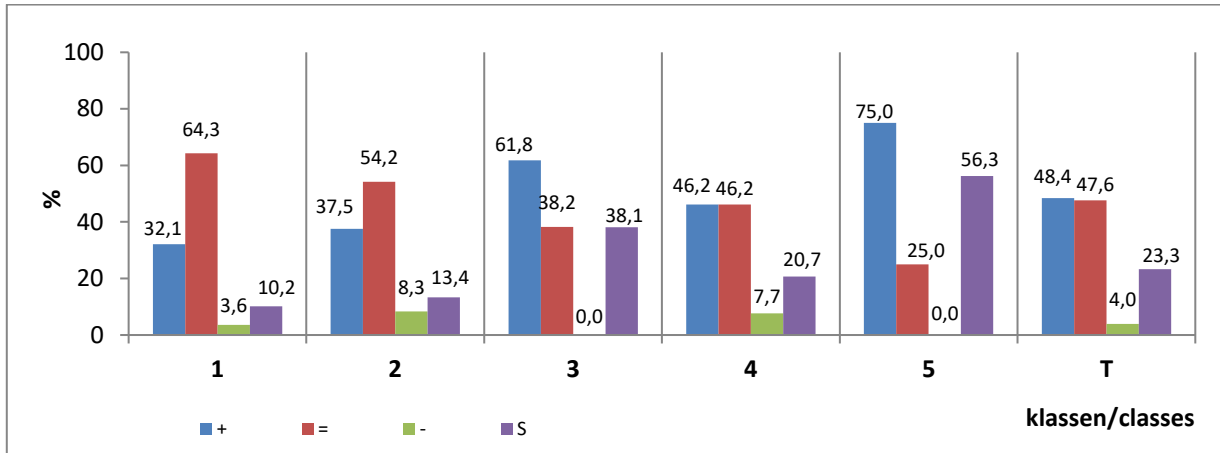
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

76,6 % van de bedrijven verklaart dat het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten op hetzelfde niveau gebleven is als in voorgaand kwartaal, maar bij de vervoerders waar wel een wijziging vastgesteld is, gaat het merendeels om een verlaging: 15 % duidt een daling aan en 8,4 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt –1,6 % in vergelijking met –6 % in het kwartaal ervoor en –3,2 % een jaar terug.

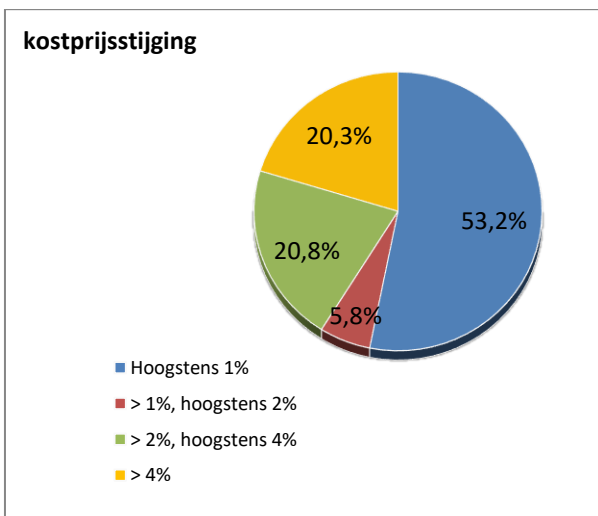
De meeste ondernemingen die aan internationaal beroepsgoederenvervoer doen, blijven hiervoor in de ons omringende landen. Andere regelmatig genoteerde bestemmingen zijn Italië en Polen.

## 2.2. Kostprijs

Bijna de helft van de bedrijven (48,4 %) laat weten dat de kostprijs gestegen is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Het leeuwendeel van de overige ondernemingen (45,3 %) rapporteert een status-quo. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 23,3 % in vergelijking met + 24,1 % in het kwartaal ervoor en + 9,5 % een jaar eerder.



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

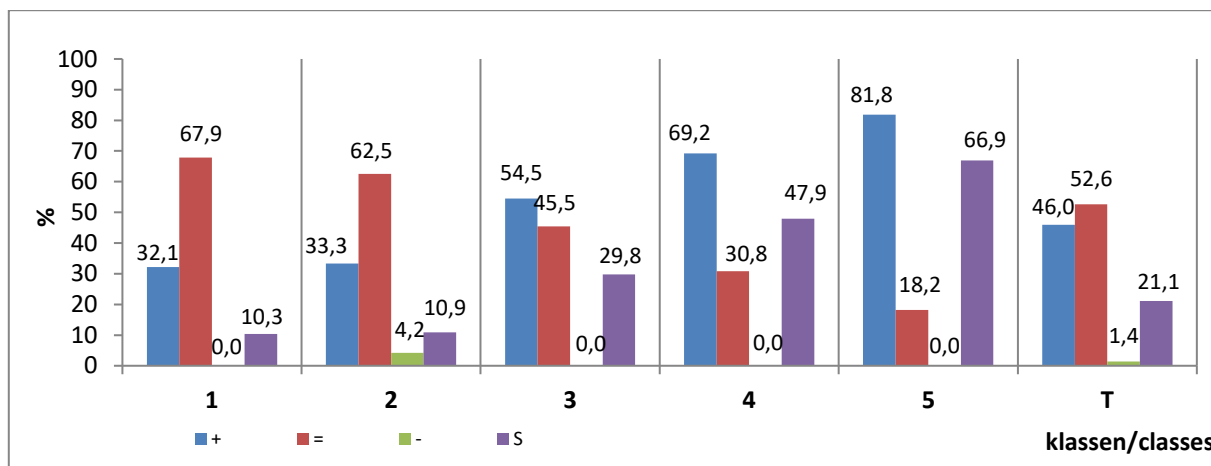


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

Iets meer dan de helft van de bedrijven met een kostprijsstijging, laat weten dat het om een verhoging van maximaal 1 % gaat.

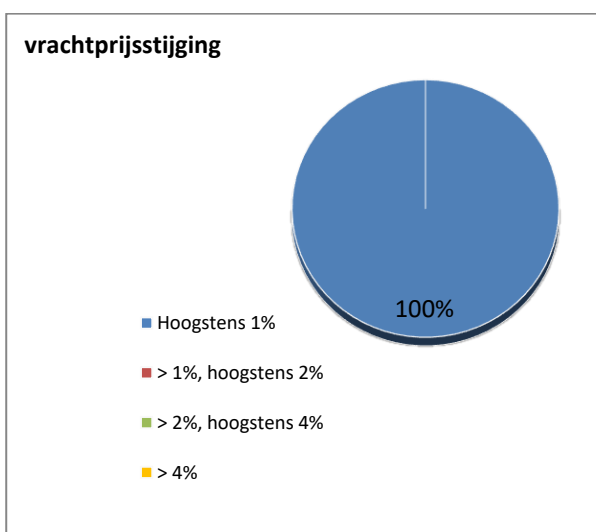
### 2.3. Vrachtprijs

Iets meer dan de helft van de bedrijven (52,6 %) laat weten dat de vrachtprijs niet veranderd is in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar bijna al de andere bedrijven (46 %) geven aan dat hun vrachtprijs verhoogd is. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 21,1 % ten opzichte van met + 24,4 % in het kwartaal ervoor en slechts 1 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



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

Bij de ondernemingen met een verhoogde vrachtprijs gaat het om een beperkte stijging van hoogstens 1 %.



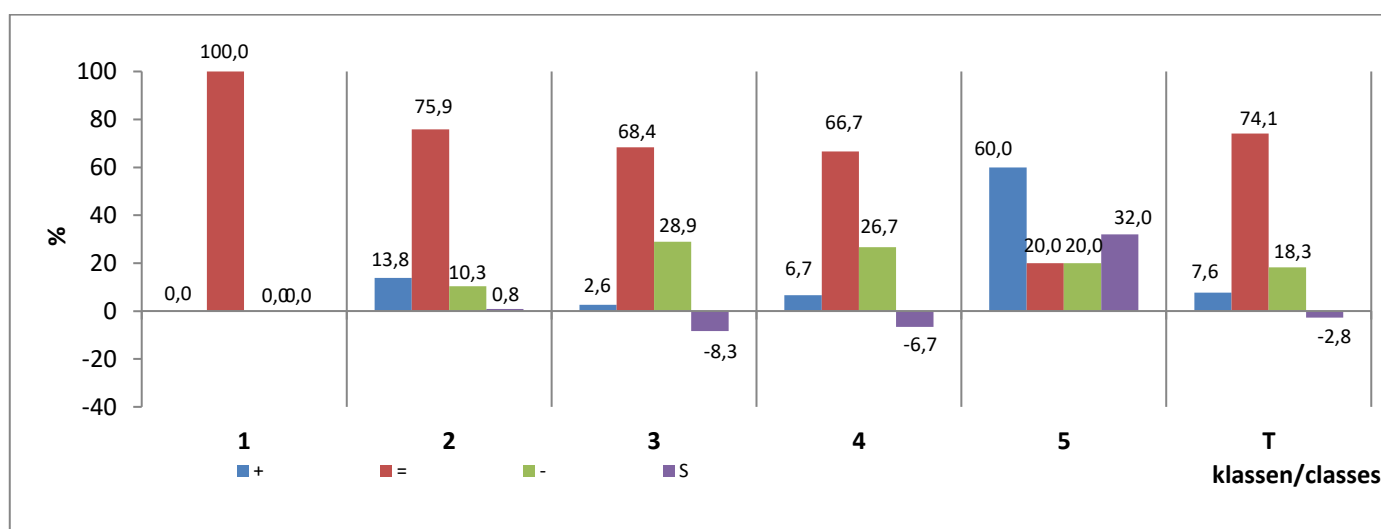
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

### 3. ALGEMENE PARAMETERS

#### 3.1. Personeel

In klasse 1 deelt gemiddeld 7,5 % van de bedrijven mee werknemers in dienst te hebben, in de klassen 2 en 3 bedraagt dat aandeel respectievelijk 63,8 % en 95 % terwijl alle ondernemingen uit de klassen 4 en 5 personeel hebben. Geëxtrapoleerd naar de sector toe stelt gemiddeld 73 % van de bedrijven mensen tewerk.

De personeelsbestanden van de chauffeurs en in iets mindere mate dat van de bedienden zijn verminderd, dat van de niet-rijdende arbeiders is nipt gestegen.



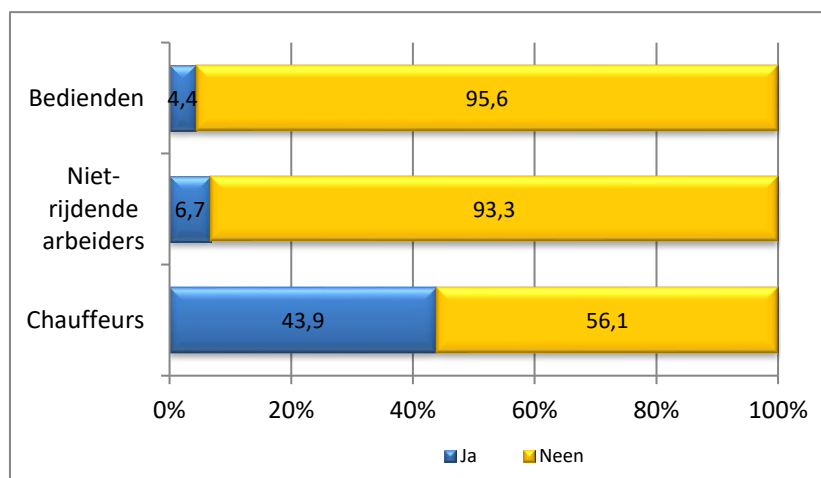
Figuur 12: het chauffeursbestand

74,1 % van de vervoerondernemingen deelt mee dat het aantal het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl de meeste andere bedrijven op een daling wijzen: 18,3 % meldt een afname en 7,6 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 2,8 % in vergelijking met - 4,3 % in voorgaand kwartaal en + 0,6 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is nagenoeg niet veranderd ten opzichte van het kwartaal ervoor. 97 % van de vervoerders signaleert een status-quo en een zwakke meerderheid van de overige bedrijven duidt een stijging aan. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,1 % ten opzichte van 0 % in voorgaande periode en - 0,1 % in hetzelfde kwartaal van het jaar ervoor.

Het bestand van de **bedienden** is ei zo na gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld signaleert 94,4 % een status-quo, 3,7 % een afname en bijna 2 % een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 0,1 % in vergelijking met + 0,1 % in voorgaand kwartaal en een ongewijzigde situatie (0 % dus) een jaar terug.

Vooral de zoektocht naar chauffeurs verloopt moeizaam.



Figuur 13: Vacatures

Zo maar eventjes 43,9 % van de vervoerders signaleert een vacature voor een chauffeur in vergelijking met 38,9 % in voorgaande periode en 38,1 % een jaar eerder.

Gemiddeld 6,7 % van de bedrijven verklaart gedurende dit kwartaal op zoek te zijn naar een niet-rijdende arbeider. In het kwartaal ervoor bedroeg dat aandeel 4,7 % en in dezelfde periode van voorgaand jaar was het 8,6 %.

Met betrekking tot de bedienden meldt gemiddeld 4,4 % een openstaande betrekking in vergelijking met 4 % in het kwartaal ervoor en 4,7 % in de overeenkomstige periode van het jaar 2021.

Meerdere sectoren maken gewag van een groeiend aantal moeilijk in te vullen vacatures, maar de vervoersector beklagt zich al lang over een nijpend chauffeurstekort.

Veel sollicitanten zoeken vooral een job met vaste werkuren van 9u tot 17u terwijl dat in de sector doorgaans niet mogelijk is. Werken tijdens het weekend blijkt voor velen al helemaal een groot struikelblok te zijn. De huidige overheidsmaatregelen om meer jongeren naar het beroep te lokken, bieden nauwelijks tot geen soelaas en lokken vaak meer job hoppers, wat geen oplossing op lange termijn is, aldus een aantal vervoerders.

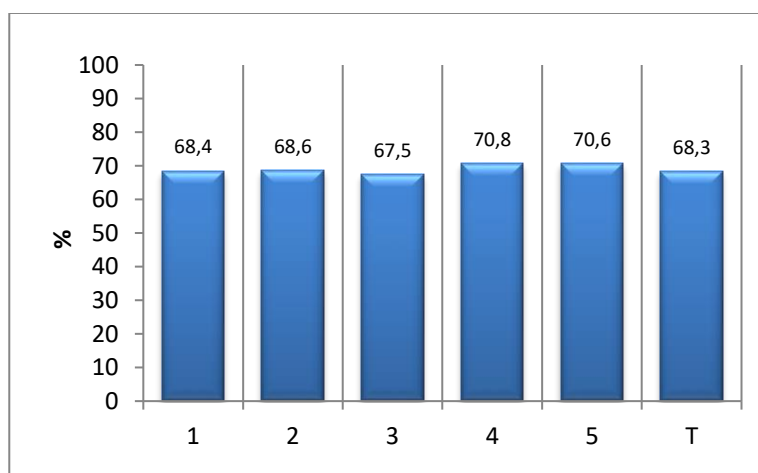
### 3.2. Afstandscoëfficiënt

Gemiddelde afstandscoëfficiënt =

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

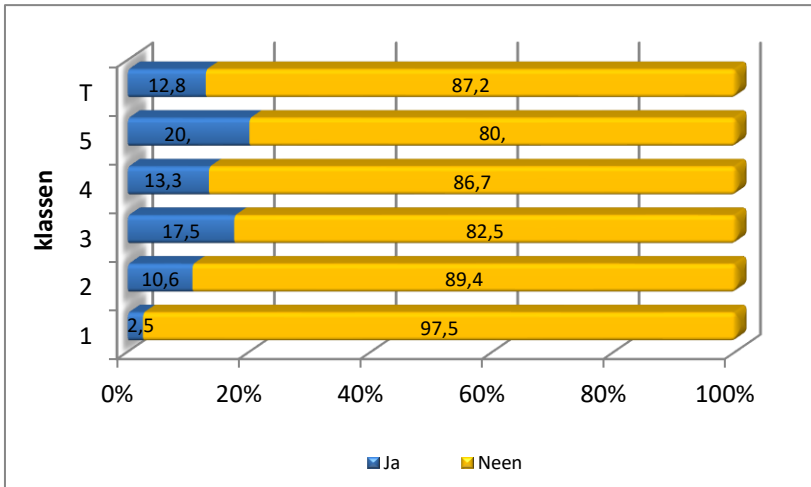
De gemiddelde afstandscoëfficiënt blijft ook dit kwartaal onder de kaap van 70 %.

Gemiddeld is 68,3 % van de totale afstand afgelegd met een lading ten opzichte van 69,3 % in voorgaand kwartaal en eveneens 69,1 % een jaar terug.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

### 3.3. Liquiditeit



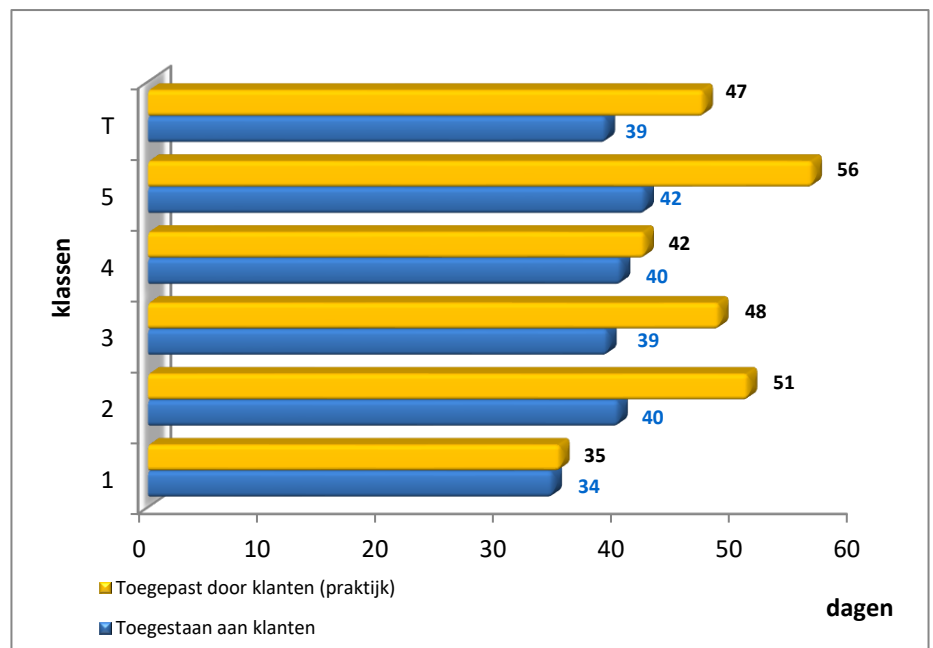
Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Het aantal vervoerondernemingen met liquiditeitsproblemen is lichtjes afgenomen in vergelijking het eerste kwartaal van het jaar.

Gemiddeld signaleert 12,8 % van de vervoerders liquiditeitstekorten in vergelijking met 14,2 % in het kwartaal ervoor. Dat percentage ligt wel een tikje hoger ten opzichte van dezelfde periode van voorgaand jaar (toen bedroeg het 9,2 %).

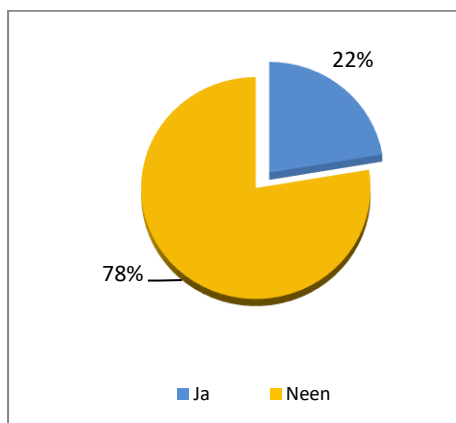
Gepeild naar de belangrijkste oorzaken van liquiditeitsmoeilijkheden wordt steeds dezelfde problematiek aangehaald: laattijdige betalingen door opdrachtgevers. Deze problematiek wordt nu aangescherpt door het huidige economische klimaat omwille van de nasleep van de langdurige Covid19-crisis en de gevolgen van de oorlog in Oekraïne met de eruit voortvloeiende alarmerend hoge energieprijzen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een betalingstermijn toe van gemiddeld 39 dagen terwijl de vervoerders in de praktijk gemiddeld 8 dagen langer moeten wachten op hun geld.

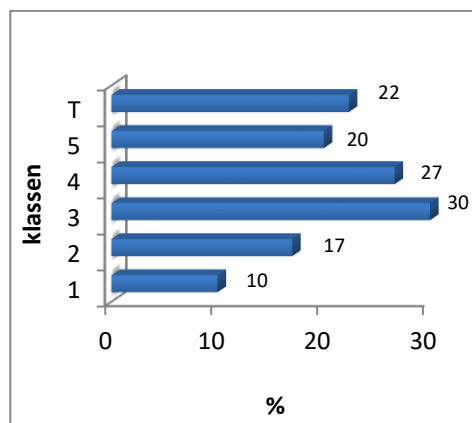


Figuur 16: Uitstel van betaling

### 3.5. Investerings

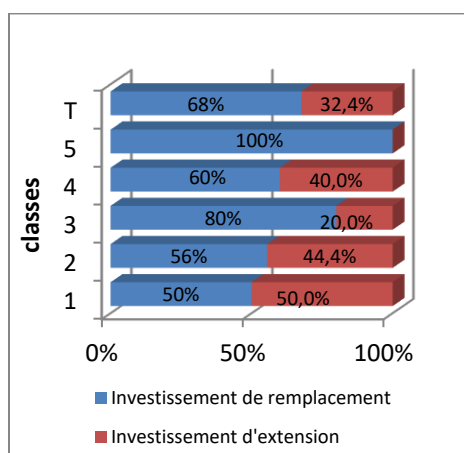


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 22 % van de vervoerders signaleert dat hun bedrijf een investering gerealiseerd heeft in de loop van het kwartaal in vergelijking met 32 % in het kwartaal ervoor en 26 % in de overeenkomstige periode van voorgaand jaar.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het in 68 % van de gevallen om een vervangingsinvestering.

17,1 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 21,2 % in het kwartaal ervoor en 12,1 % een jaar terug.

---

## SLOTBEVINDINGEN

*Zowel in de eurozone als in de EU is de economie met + 0,6 % gegroeid in vergelijking met voorgaand kwartaal. De Belgische economie deed het iets minder goed met een bbp-groei van + 0,2 % op kwartaalbasis.*

*In de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg is de activiteit lichtjes verhoogd, al gaat het om een beperkte groei.*

*Gepeild naar de grootste knelpunten, schuiven de meeste vervoerondernemingen vooral twee grote struikelblokken naar voor: de gestegen kosten en het chauffeurstekort.*

*Gemiddeld verklaart 67,1 % van de vervoerders dat de kostprijs van het nationaal vervoer gestegen is en voor het internationaal vervoer bedraagt dat aandeel 48,4 %. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen zo maar eventjes + 45 % voor de nationale kostprijs en + 23,3 % voor de internationale kostprijs.*

*Het is in de zeer competitieve vervoersector doorgaans al moeilijk om de vrachtprijs op adequate wijze aan te passen de kostprijsevolutie, maar in deze tijden van alarmerend hoge energieprijzen kan men de vrachtprijs niet bevroren. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen + 34,5 % in het nationaal vervoer en + 21,1 %.*

*In de ganse Belgische economie weerklinkt de klacht van het personeelstekort en moeilijk in te vullen jobs. Echter, de vervoersector trekt al zeer lang aan de alarmbel. Dit kwartaal verklaart 44 % van de vervoerders dat hun bedrijf een vacature heeft voor een chauffeur.*

---