



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

---

1<sup>ste</sup> kwartaal 2024



**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 2024	Evolutie t.o.v. voorgaand kwartaal <sup>(1)</sup>	Kwartaal 1 2023
--------------------	---	--------------------

#### NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 7,3 %	↘	- 6,5 %
Uitbesteding naar derden	S	- 7,1 %	↘	- 6,4 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 13,3 %	↗	+ 34,2 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 4,5 %	↗	+ 22,5 %

#### INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 10,9 %	↘	- 11,9 %
Uitbesteding naar derden	S	- 6,5 %	↘	- 8 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 9,4 %	↗	+ 22,2 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 2,5 %	↗	+ 14,5 %

#### PERSONEEL

Chauffeurs	S	- 1,3 %	↘	+ 0,2 %
Niet-rijdende arbeiders	S	- 0,2 %	↘	0 %
Bedienden	S	+ 0,1 %	↗	0 %

#### AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	68,4 %	↘	70,3 %
--------------------------------	---	--------	---	--------

#### FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	16,8 %	↗	11,3 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	38	↗	36
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	45	↔	44
Gerealiseerde investeringen	%	28,7%	↘	30,8 %

**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 het eerste kwartaal van het jaar groeide de economische bedrijvigheid in zowel de EU, de eurozone als in België in hetzelfde tempo. Het bbp is er telkens met + 0,3 % gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg blijft echter in de negatieve cijfers hangen. De nationale en de internationale **vervoeractiviteit** zijn immers vertraagd in vergelijking met voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen - 7,3 % in het nationaal vervoer (- 10,2 % in het kwartaal ervoor) en - 10,9 % in het internationaal vervoer (- 12,1 % in voorgaande periode).

De **kostprijs** en de **vrachtprijs** zijn gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de antwoorden met betrekking tot het nationaal vervoer bedragen + 13,3 % voor de kostprijs en + 4,5 % voor de vrachtprijs. Voor het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 9,4 % voor de kostprijs en + 2,5 % voor de vrachtprijs.

Heel wat vervoerders lichten toe dat dit kwartaal moeizaam verliep voor de ritplanners omwille van de wispelturigheid van de economische activiteit. Het slechte weer deed er nog een schepje bovenop. Het ene moment heeft men vervoeropdrachten genoeg om enkele dagen later voertuigen noodgedwongen aan de kant te moeten laten staan terwijl de vaste kosten blijven doorlopen.

De **personeelsbestanden** van de tewerkgestelde chauffeurs en de niet-rijdende arbeiders zijn gedaald ten opzichte van het kwartaal ervoor, maar dat van de bedienden is ternauwernood gestegen.

Het aantal vacatures voor chauffeurs en voor bedienden zijn weliswaar lichtjes afgenomen ten opzichte van voorgaande periode, maar de vraag blijft hoog. 28,5 % van de vervoerondernemingen geeft aan een chauffeur te willen aanwerven en met betrekking tot de bedienden bedraagt het 33,6 %. Sommige vervoerders leggen uit dat het moeilijk is gemotiveerde en bekwame chauffeurs te vinden. Veel sollicitanten wensen immers een job zonder weekend- en avonduren terwijl het chauffeursberoep enige flexibiliteit vergt.

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** is lichtjes gedaald ten opzichte van het kwartaal ervoor. Het bedraagt 68,4 % in vergelijking met 69 % in voorgaande periode en 70,3% een jaar eerder.

Het aantal bedrijven dat **liquiditeitsmoeilijkheden** signaleert, is toegenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld meldt 16,8 % van de vervoerondernemingen problemen op dit vlak ten opzichte van 12,3 % in het kwartaal ervoor en 11,3 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 38 dagen, maar in de praktijk moeten de vervoerbedrijven gemiddeld 7 dagen langer wachten op hun geld.

Het aantal **investeringen** is gestegen ten opzichte van voorgaand kwartaal. Gemiddeld 28,7 % van de bedrijven deelt mee dat ze in de loop van het kwartaal een investering gerealiseerd hebben in vergelijking met 25 % in voorgaand kwartaal.

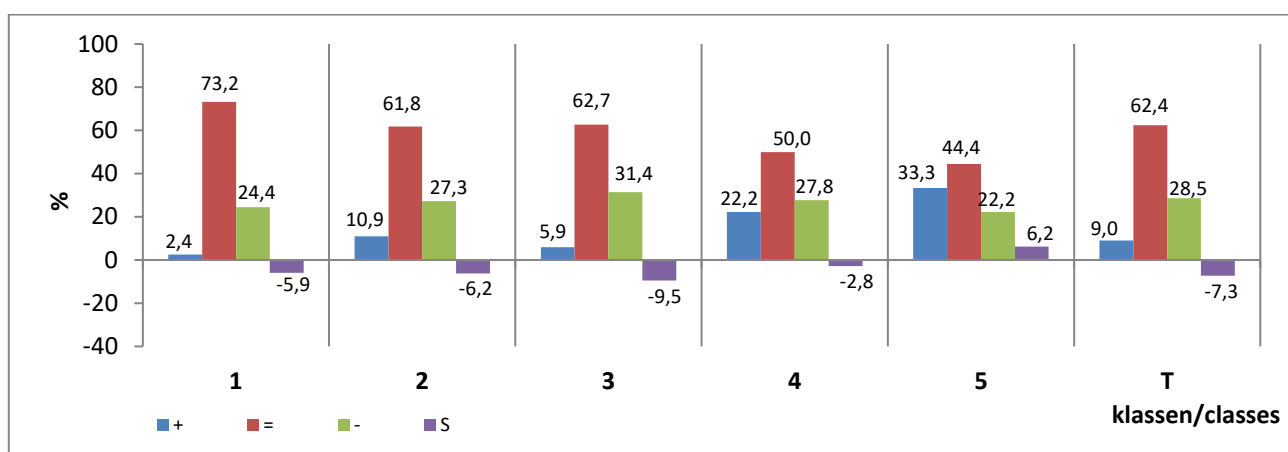
# Bespreking conjunctuursituatie

## 1. NATIONAAL VERVOER

### 1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de Nationale Bank van België is een bbp-groei van + 0,3 % vastgesteld ten opzichte van voorgaand kwartaal. Op jaarbasis is de economische activiteit met + 1,3 % gegroeid.

De nationale vervoeractiviteit is evenwel afgenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor. Gemiddeld 62,4 % van de vervoerders signaleert een status-quo maar veruit de meeste anderen melden een daling: 28,5 % wijst op een afname en 9 % op een toename. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 7,3 % ten opzichte van - 10,2 % in voorgaande periode en - 6,5 % een jaar eerder.



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

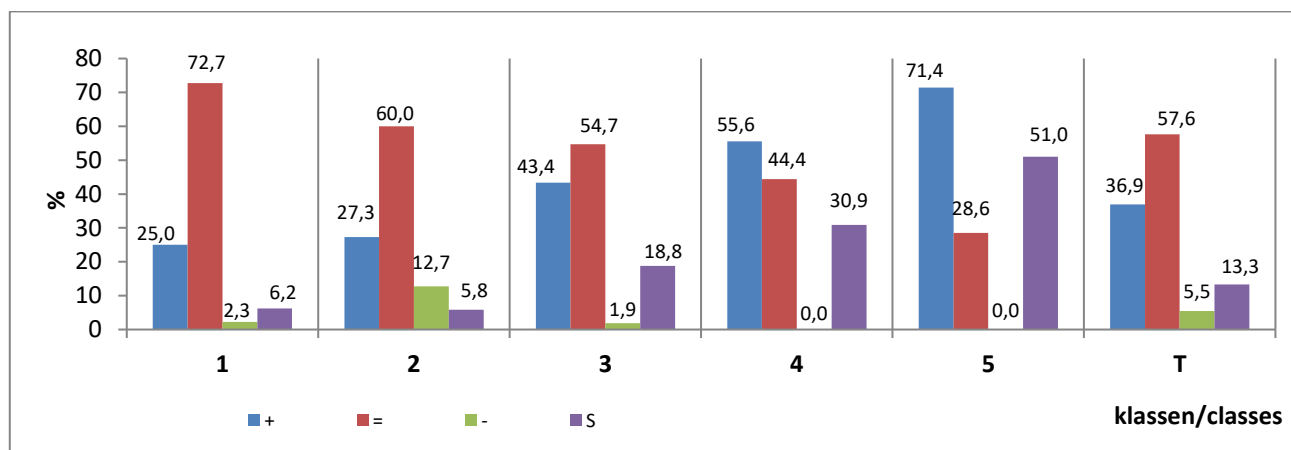
Ook het aantal in onderaanneming gegeven vervoeropdrachten is verminderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 65,7 % van de bedrijven wijst op een status-quo, maar een overtuigende meerderheid van de resterende ondernemingen duidt een daling aan: 27,5 % meldt een verlaging en 6,9 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 7,1 % ten opzichte van - 9,3 % in voorgaand kwartaal en - 6,4 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Tal van vervoerders doen hun beklag over de wispelturige economie. Het slechte doet er een schepje bovenop. De vraag naar vervoer was derhalve vaak onregelmatig. Drukke dagen die plots gevolgd worden door te kalme dagen.

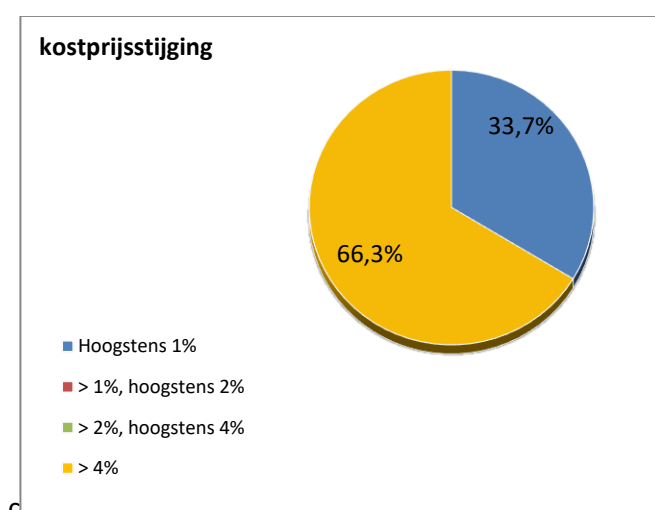
Daarnaast worden de vervoerondernemingen in de dorps- en stadskernen geconfronteerd met een groeiend aantal verbodsborden voor + 3,5T voertuigen met extra af te leggen kilometers als gevolg.

## 1.2. Kostprijs

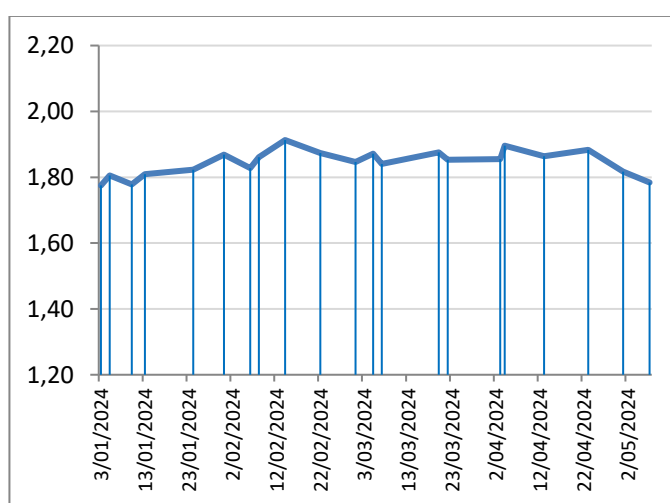
Bijna 60 % van de vervoerbedrijven laat weten dat de kostprijs niet is veranderd ten opzichte van voorgaand kwartaal, terwijl de meeste andere ondernemingen op een verhoging wijzen: 36,9 % duidt een stijging aan en slechts 5,5 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 13,3 % ten opzichte van + 7,5 % in het kwartaal ervoor, maar in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor bedroeg het zo maar eventjes + 34,2 %.



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



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging



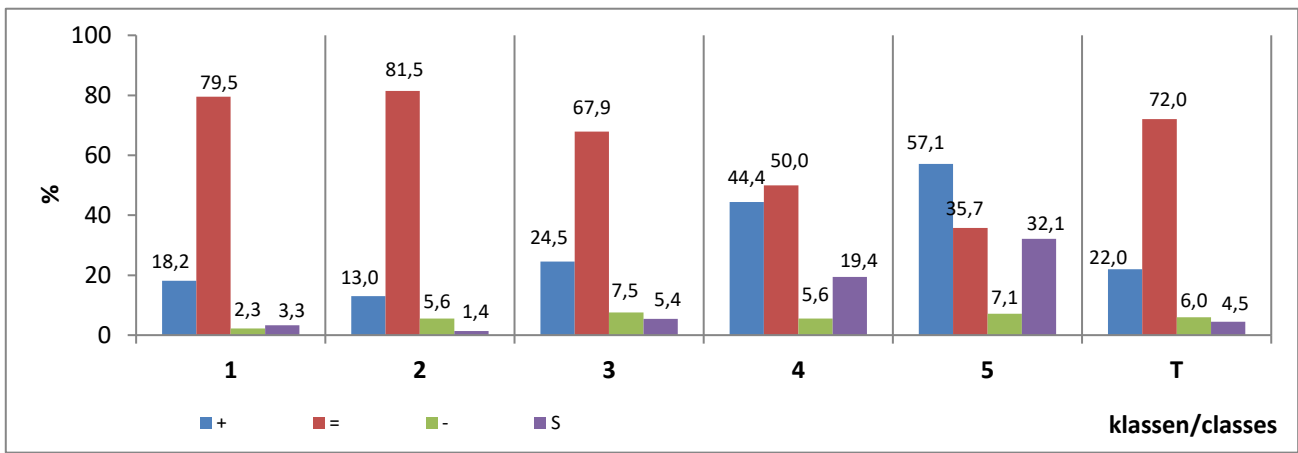
Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW):  
Evolutie van de maximumprijzen  
(bron: Belgische Petroleum Federatie)

66,3 % van de ondernemingen met een kostprijsverhoging deelt mee dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat. Gepeild naar de aanleiding , wijzen de vervoerders op een veelheid van oorzaken, waaronder de verhoogde onderhoudskosten, duurdere wisselstukken, stijgende brandstofkosten, hogere verzekeringskosten, loonkosten,...

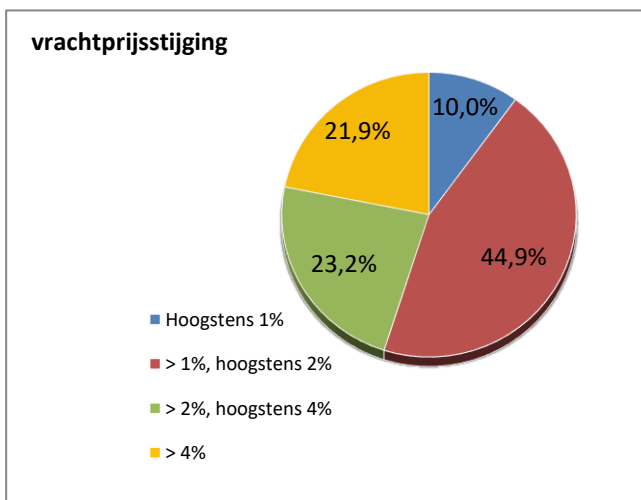
### 1.3. Vrachtprijs

Gemiddeld 72 % van de ondernemingen laat weten dat de vrachtprijs op hetzelfde niveau gebleven is in vergelijking met de periode ervoor. Het merendeel van de overige bedrijven heeft het vrachttarief wel naar boven toe aangepast: 22 % duidt een stijging aan en 6 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 4,5 % in vergelijking met + 1,9 % in de periode ervoor en + 22,5 % een jaar terug.

Sommige opdrachtgevers tonen weliswaar begrip voor de vraag naar vrachtprijsverhogingen, maar voor veel vervoerders verlopen de tariefonderhandelingen moeizaam, vooral omwille van de intense concurrentiestrijd die kenmerkend is voor de sector.



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



In 44,9 % van de bedrijven met een vrachtprijsaanpassing naar boven toe gaat het om een stijging van meer dan 1 % en ten hoogste 2 %.

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

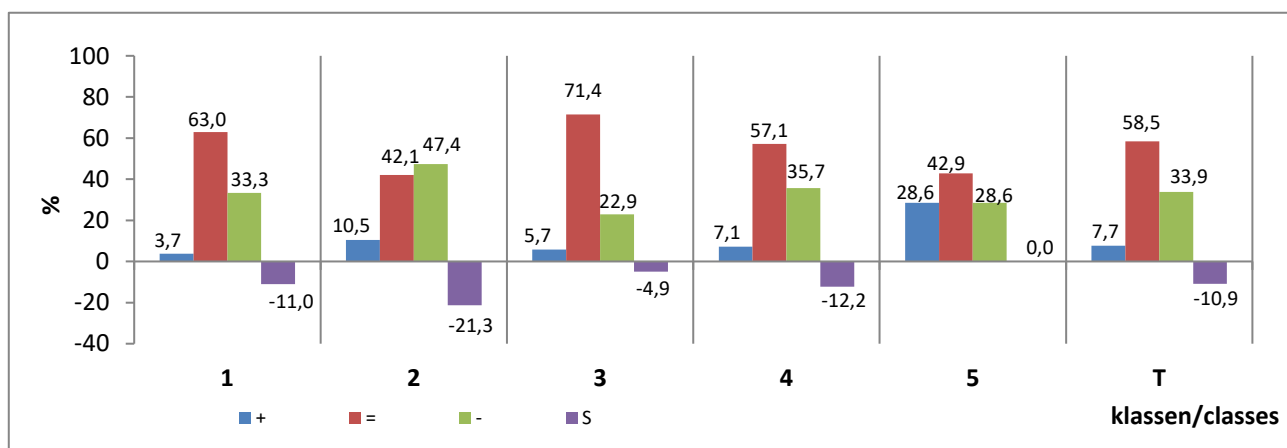


## 2. INTERNATIONAAL VERVOER

### 2.1. Vervoeractiviteit

Net zoals in de Belgische economie is het bbp met + 0,3 % toegenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor in zowel de eurozone als in de EU, aldus de flashraming van Eurostat. In vergelijking met het eerste kwartaal van het jaar ervoor is de economische bedrijvigheid met + 0,4 % gestegen in de eurozone alsook in de EU.

Gemiddeld 58,5 % van de vervoerders laat weten dat de internationale vervoeractiviteit op hetzelfde peil is gebleven als in het kwartaal ervoor, maar een grote meerderheid van de andere bedrijven wijst op een afname: 33,9 % meldt een verhoging en 7,7 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 10,9 % ten opzichte van – 12,1 % in voorgaand kwartaal en – 11,9 % een jaar eerder.



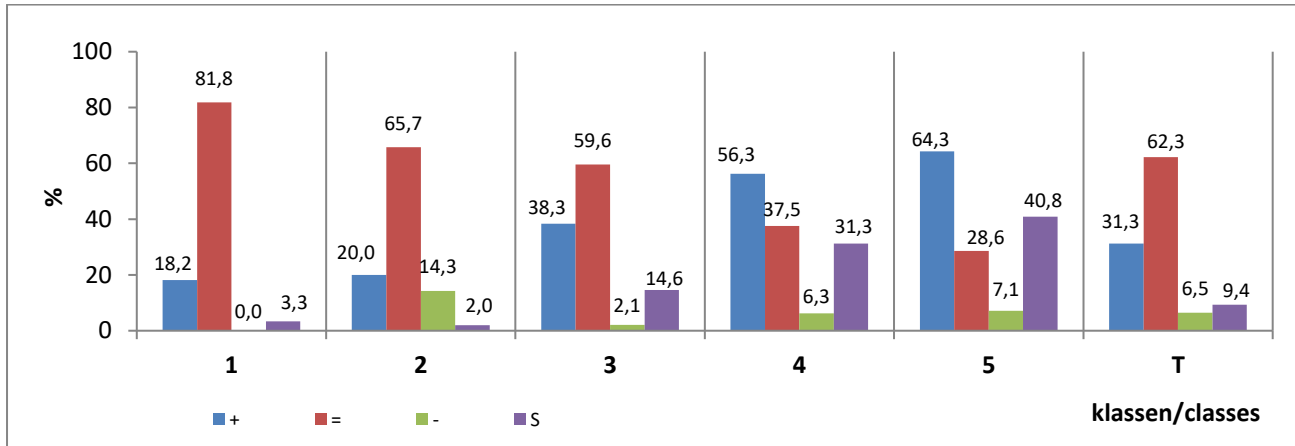
Figuur 7: de evolutie van de activiteit in het internationaal vervoer

Het aantal uitbestedingen van internationale vervoeropdrachten is eveneens gedaald, zij het in iets mindere mate dan de vervoeractiviteit. Gemiddeld 65,3 % van de bedrijven signaleert een status-quo in vergelijking met voorgaand kwartaal, 26,7 % meldt een daling en 8 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt - 6,5 % in vergelijking met - 7,5 % in voorgaand kwartaal en – 8 % in dezelfde periode een jaar terug.

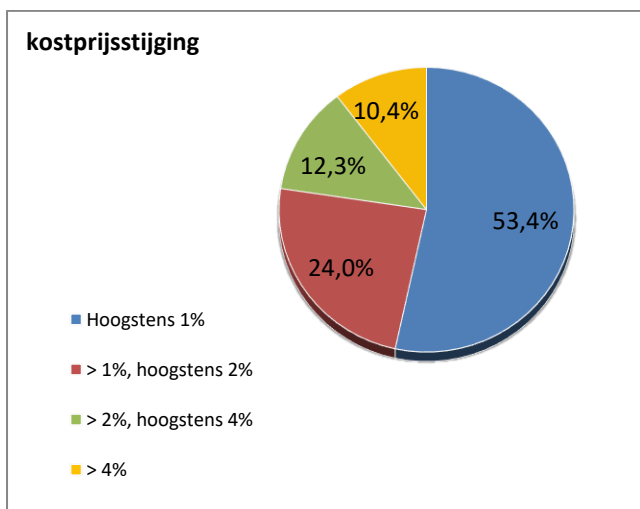
De meeste vervoerders blijven in de ons omringende landen voor het uitvoeren van internationale vervoeropdrachten.

## 2.2. Kostprijs

Gemiddeld 62,3 % van de vervoerondernemingen geeft aan dat hun kostprijs ongewijzigd gebleven is in vergelijking met voorgaand kwartaal terwijl bijna alle andere bedrijven een stijging signaleren: 31,3 % duidt een verhoging aan en 6,5 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 9,4 % in vergelijking met + 7,6 % in het kwartaal ervoor en + 22,2 % in de overeenkomstige periode een jaar terug.



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

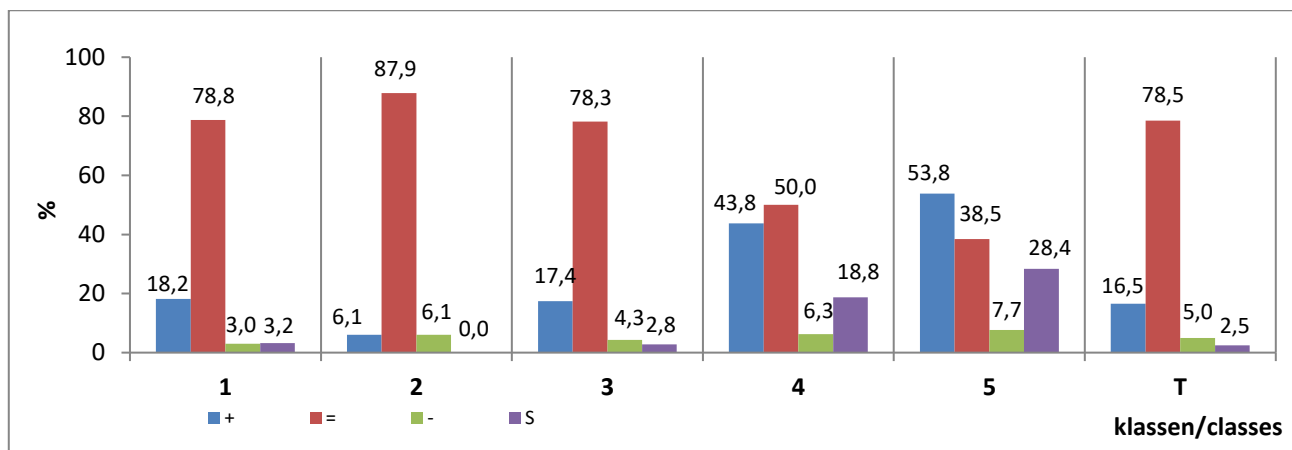


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

Bij iets meer dan de helft van de ondernemingen met een kostprijsstijging, gaat het om een verhoging van hoogstens 1 %.

### 2.3. Vrachtprijs

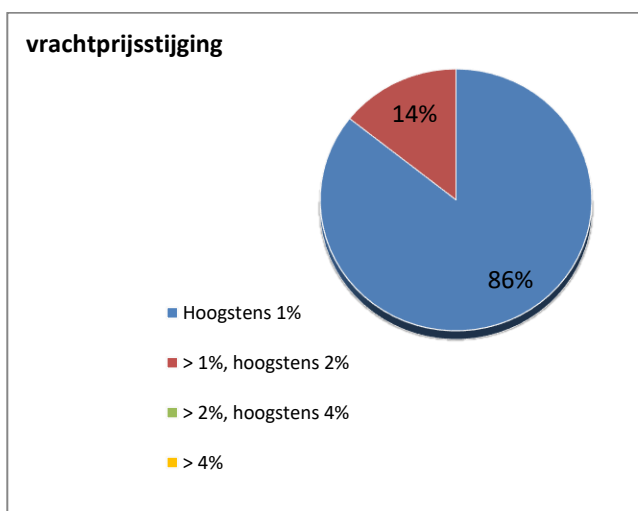
78,5 % van de vervoerders laat weten dat de vrachtprijs niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal, 16,5 % signaleert een stijging en 5 % een daling. Het gewogen saldo bedraagt + 2,5 % ten opzichte van + 1,5 % in de periode ervoor + 14,5 % een jaar terug.



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

86 % van de ondernemingen die in de loop van het kwartaal een vrachtprijsverhoging konden doorvoeren, geeft aan dat het om een stijging van maximaal 1 % gaat.

De internationale concurrentiestrijd speelt zich af op het scherp van de snee, waardoor veel vervoerders moeilijkheden ondervinden om hun vrachtprijs tijdig en ten volle aan te passen aan de kostprijs-evolutie.



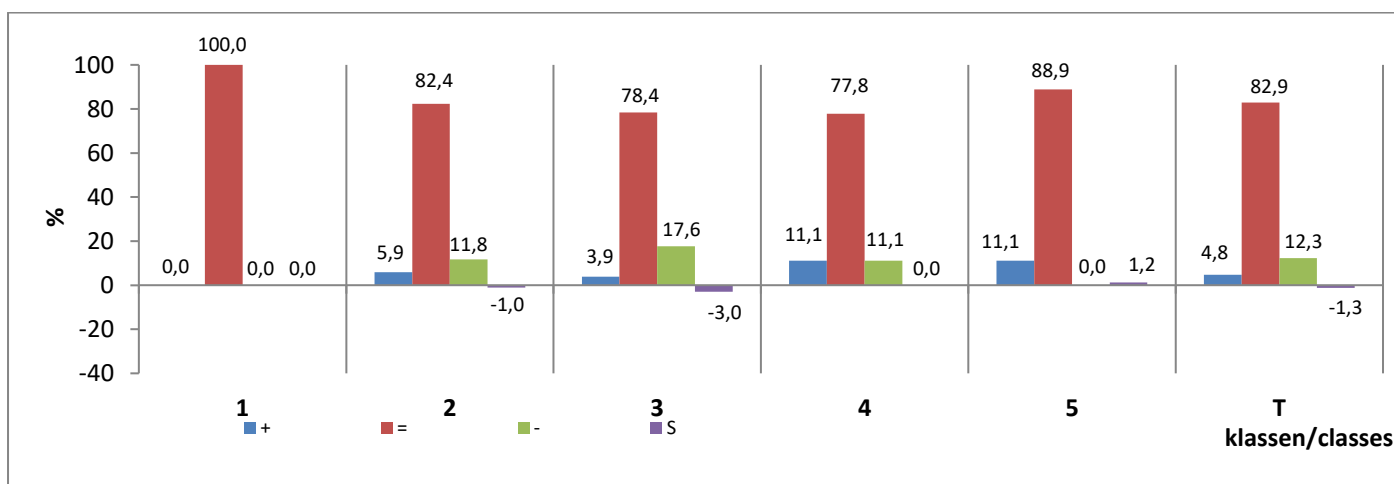
Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

### 3. ALGEMENE PARAMETERS

#### 3.1. Personeel

8,5 % van de vervoerders van klasse 1 bevestigt dat hun bedrijf personeel heeft. In klasse 2 bedraagt dit aandeel 59,7 %, in de klassen 3 en 4 loopt het op tot respectievelijk 96,2 % en 94,7 % terwijl alle ondernemingen van klasse 5 mensen tewerkstellen. Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, beschikt gemiddeld 71,8 % van de bedrijven over personeel.

De bestanden van het aantal tewerkgestelde chauffeurs en van de niet-rijdende arbeiders zijn lichtjes gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl dat van de bedienden nauwelijks is toegenomen.



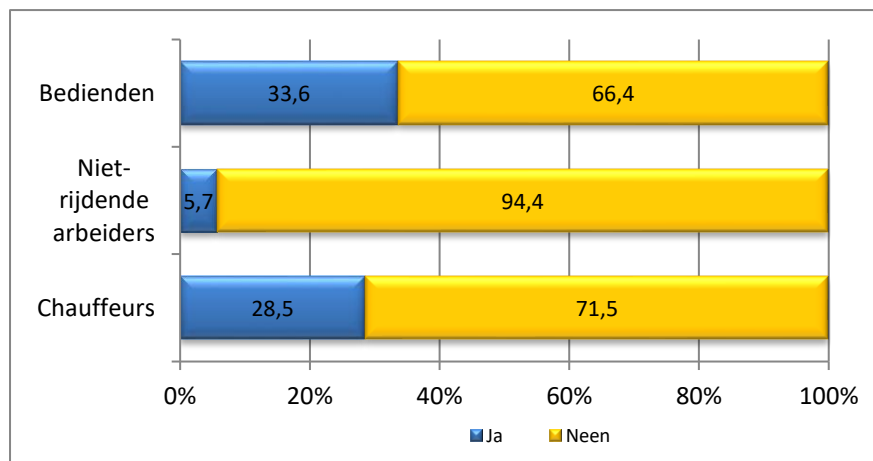
Figuur 12: het chauffeursbestand

Gemiddeld 82,9 % van de vervoerbedrijven rapporteert dat het **chauffeurs**bestand stabiel gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal, maar de meeste andere ondernemingen wijzen op een afname: 12,3 % deelt een daling mee en 4,8 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,3 % in vergelijking met – 1,8 % in de periode ervoor en + 0,2 % een jaar eerder.

Met betrekking tot de **niet-rijdende arbeiders** meldt gemiddeld 91,3 % van de vervoerders een status-quo in vergelijking met het kwartaal ervoor. Bij de resterende ondernemingen is het aantal dat op een afname wijst lichtjes in de meerderheid: 5,3 % duidt een verlaging aan en 3,4 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 0,2 %, maar zowel in voorgaand kwartaal als in de overeenkomstige periode van het jaar bleef het bestand stabiel en dus was het saldo 0 %.

Het bestand van de **bedienden** is op een haar na gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 91,2 % van de bedrijven signaleert een status-quo, terwijl een kleine meerderheid een toename registreert: 4,9 % deelt een stijging mee en 3,9 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,1 % ten opzichte van + 0,3 % in het kwartaal ervoor, maar een jaar eerder was dat saldo 0 %.

Het aantal openstaande betrekkingen voor chauffeurs en voor bedienden zijn verminderd, terwijl een lichte stijging is vastgesteld voor de niet-rijdende arbeiders.



Figuur 13: Vacatures

33,6 % van de vervoerondernemingen geeft aan een bediende te willen aanwerven in vergelijking met 41,5 % in de periode ervoor.

Het aantal vacatures voor niet-rijdende arbeiders is amper gestegen: 5,7 % ten opzichte van 4,5 % in voorgaand kwartaal

Gemiddeld 28,5 % van de ondernemingen deelt mee dat ze een chauffeur wensen aan te werven, terwijl het in voorgaand kwartaal 30,9 % bedroeg.

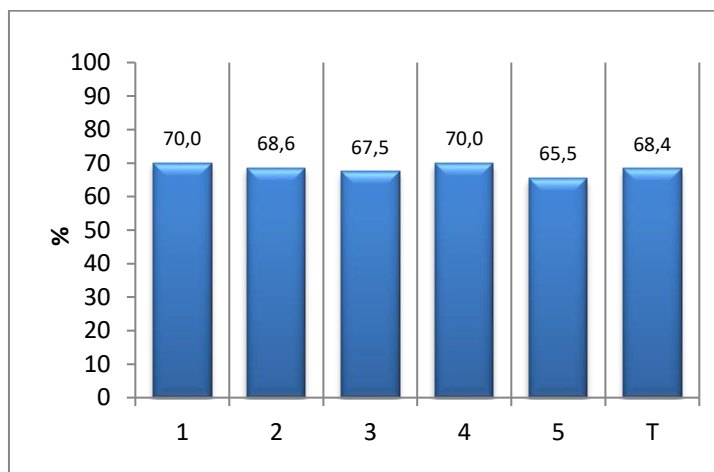
Heel wat vervoerbedrijven ondervinden aanzienlijke problemen om vacatures voor bedienden en chauffeurs in te vullen. Als een kandidaat de nodige ervaring en taalvaardigheid kan voorleggen, ontbreekt vaak de juiste motivatie, zo blijkt. Een aantal vervoerders licht toe dat het chauffeursberoep toch enige flexibiliteit vergt, terwijl veel sollicitanten in de eerste plaats uit zijn op een job zonder weekend- en avondwerk.

### 3.2. Afstandscöefficient

Gemiddelde afstandscöefficient =

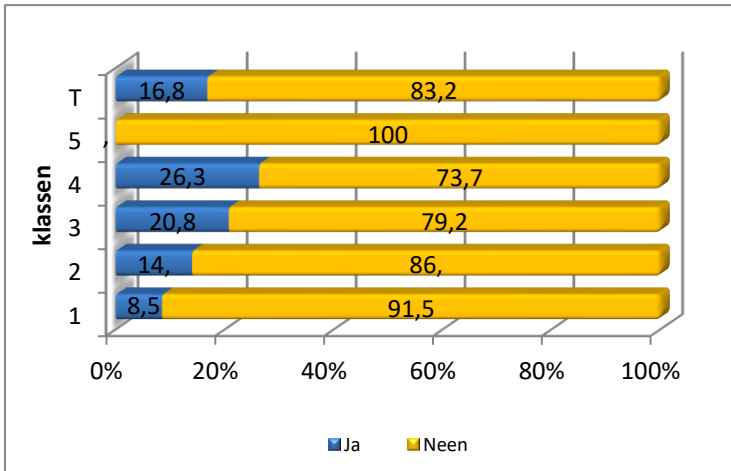
$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

Gemiddeld is 68,4 % van de totale afstand met een lading afgelegd ten opzichte van met 69 % in voorgaand kwartaal en 70,3 % een jaar eerder.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscöefficient

### 3.3. Liquiditeit



Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

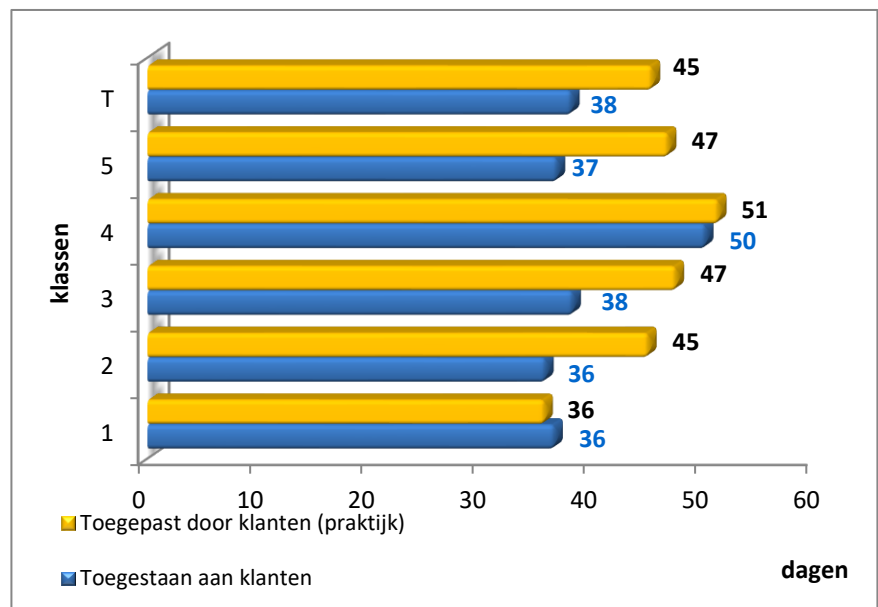
Het aantal vervoerondernemingen dat aangeeft met liquiditeitsmoeilijkheden te kampen, is toegenomen in vergelijking met het kwartaal ervoor.

Gemiddeld signaleert 16,8 % van de vervoerders liquiditeitsproblemen ten opzichte van 12,3 % in het kwartaal ervoor en 11,3 % in dezelfde periode van voorgaand jaar.

Laattijdige betalingen van klanten zijn altijd een doorn in het oog van een goed werkende onderneming. Omwille van de intense concurrentiestrijd in de sector blijft deze problematiek zich van kwartaal tot kwartaal voortslepen. Heel wat vervoerders aarzelen om veel druk uit te oefenen op opdrachtgevers uit vrees om hun klanten kwijt te spelen aan een concurrent.

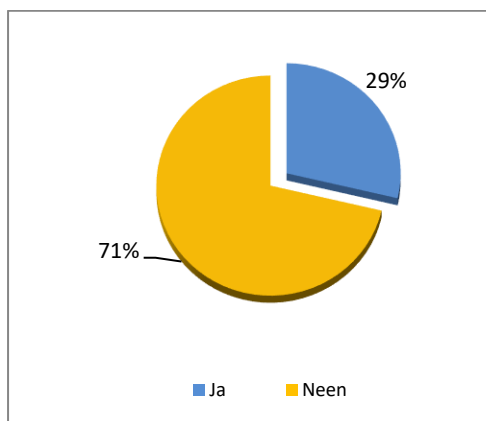
De wispelturige economie speelt eveneens een rol, zo verduidelijken heel wat vervoerders. Het is een hele klus om de hoogtes en de laagtes zo goed mogelijk op te vangen terwijl de vaste kosten blijven doorlopen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalings termijn toe van 38 dagen, terwijl de bedrijven in de praktijk gemiddeld 7 dagen langer moeten wachten op hun geld.

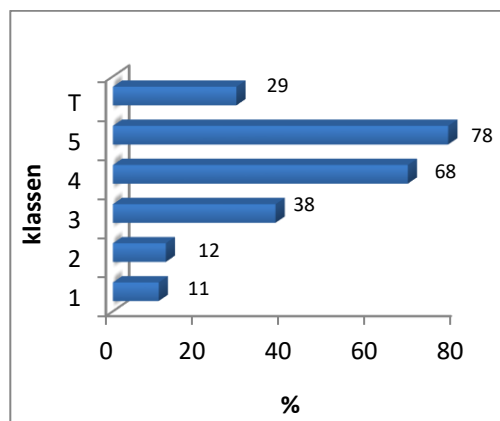


Figuur 16: Uitstel van betaling

### 3.4. Investerings

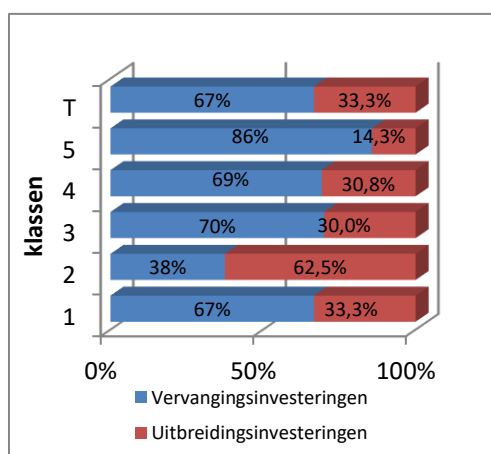


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 29 % van de vervoerondernemingen geeft aan een investering doorgevoerd te hebben in de loop van het kwartaal. In het kwartaal ervoor bedroeg het 25 % en een jaar eerder was dat 31 %



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, gaat het me-rendeels (67 %) om een vervangingsinvestering, vooral in motorvoertuigen.

19,1 % van de bedrijven deed rijdend materiaal van de hand zonder het te vervangen in vergelijking met 14 % in voorgaande periode en 16,5 % in het overeenkomstige kwartaal van het jaar ervoor.

---

## SLOTBEVINDINGEN

*In het eerste kwartaal van het jaar groeide de economie in hetzelfde tempo in België, in de eurozone als ook in de EU. Inderdaad, het bbp is met + 0,3 % gestegen ten opzichte van het kwartaal ervoor.*

*De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg liet opnieuw negatieve cijfers optekenen. De nationale en de internationale vervoeractiviteit zijn immers afgenomen ten opzichte van voorgaand kwartaal, al is deze daling iets minder scherp dan in het laatste kwartaal van het jaar 2023. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 7,3 % op nationaal vlak (- 10,2 % in het kwartaal ervoor) en – 10,9 % op internationaal vlak (- 12,1 % in voorgaande periode).*

*Zowel de kostprijs als de vrachtprijs zijn verhoogd in vergelijking met het kwartaal ervoor en dit zowel in het nationaal als in het internationaal vervoer. De gewogen saldi van de antwoorden van het nationaal vervoer bedragen + 13,3 % voor de kostprijs en + 4,5 % voor de vrachtprijs. Voor het internationaal vervoer komen deze saldi uit op + 9,4 % voor de kostprijs en + 2,5 % voor de vrachtprijs.*

---