

De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

Jaaroverzicht 2023



INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

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).

Conjunctuursituatie van 2023

1. De algemene economische situatie in 2023¹

Na de pandemie kwam een periode van krachtig herstel. In 2023 is de groei van de wereldeconomie verder genormaliseerd. De oorlogen in Oekraïne en Gaza zorgen voor onnoemelijk veel leed, maar de economische impact ervan bleef al bij al beperkt. Het protectionisme neemt echter hand over hand toe met meer en meer handelsbelemmeringen. Het herstel na de diverse schokken verliep onregelmatig doorheen de diverse regio's.

Op jaarbasis vertraagde de mondiale groei enigszins, maar dat is vooral toe te schrijven aan het eurogebied.

In de ontwikkelingslanden verliep de heropleving wat moeizamer omdat ze tijdens de pandemie minder middelen hadden voor sociale bescherming.

Bij de opkomende landen is de Chinese economie minder sterk gegroeid dan verwacht. China is langer afgesloten geweest om de verdere uitbreiding van de pandemie te voorkomen.

Onder de geavanceerde economieën veerde vooral de Amerikaanse economie krachtig op maar door het protectionistisch industrieel beleid is de Amerikaanse begroting verslechterd. In het eurogebied slabakte de groei. De binnenlandse vraag was zwak terwijl de uitvoer in de loop van het jaar sterk is teruggeslagen. Het concurrentievermogen van Europese ondernemingen is verslechterd. Dat heeft grotendeels te maken met de energieprijzen die, ondanks de recente daling en mede door de maatregelen ter bevordering van de energietransitie, veel hoger blijven dan in de VS en belangrijke opkomende landen.

In België was de economische groei opvallend beter dan onze buurlanden en het eurogebied. Op jaarbasis zou de groei in 2023 uitkomen op 1,5 %. Deze groei is uitsluitend geschaagd door binnenlandse bestedingen want de tegenvallende Belgische netto-uitvoer remde de groei eerder af. De koopkracht van de Belgische gezinnen is fel toegenomen onder invloed van de Belgische automatische loonindexering, maar hierdoor zijn ook de loonkosten fors gestegen waardoor het concurrentievermogen van Belgische ondernemingen verzwakt is.

¹ Bron: « Verslag 2023 », Nationale Bank van België, maart 2024 (www.nbb.be)

BBP - groei in de voornaamste economieën						
<i>(veranderingspercentages naar volume t.o.v. het voorgaande jaar)</i>						
				<i>p.m.</i> <i>Gemiddelde groei</i>	<i>p.m.</i> <i>Bijdrage tot de mondiale groei</i>	<i>p.m.</i> <i>Aandeel in het mondiale bbp ⁽¹⁾</i>
	2021	2022	2023	2000-2019	2022	2022
Geavanceerde economieën	5,6	2,6	1,6	1,9	0,7	41,7
waarvan:						
Verenigde Staten	5,8	1,9	2,5	2,1	0,4	15,4
Japan	2,2	1,0	1,9	0,8	0,1	3,7
Eurogebied	5,9	3,4	0,6	1,4	0,1	12,0
Verenigd Koninkrijk	8,7	4,3	0,5	1,8	0,0	2,2
Opkomende economieën	6,9	4,1	4,1	5,5	2,4	58,3
waarvan:						
China	8,4	3,0	5,2	9,0	1,0	18,8
India ⁽²⁾	9,1	7,2	6,7	6,9	0,5	7,5
Rusland	5,6	-1,2	3,0	3,7	0,1	2,3
Brazilië	5,3	3,0	3,1	2,4	0,1	2,9
Wereld	6,3	3,5	3,1	3,8	3,1	100,0
<i>p.m. Wereldhandel</i>	<i>10,9</i>	<i>5,2</i>	<i>0,4</i>	<i>4,9</i>		

Bronnen: ECB, IMF

(1) Volgens de definitie van het IMF en berekend op basis van de koopkrachtpariteiten (versie 2017);

(2) Voor India worden de groeicijfers gepresenteerd op basis van het begrotingsjaar, dat begint in het tweede kwartaal van het lopende jaar.

p.m. : *pro memorie*

Tabel 1: BBP in de voornaamste economieën

2. De sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg in de ons omringende landen

Nederland²:

Na de pandemie registreerde de Nederlandse economie en de wegvervoersector in 2022 een sterke groei. Het vertrouwen van de ondernemers in transport en logistiek nam vervolgens echter een duik na het uitbarsten van de oorlog in Oekraïne en de hoge energieprijzen. De winstgevendheid van de bedrijven in transport en logistiek kreeg een flinke tik door een verminderde vraag, hogere kosten en een toegenomen tariefdruk in 2023.

Duitsland³

De Duitse economie sputterde in 2023 en het bbp eindigde het jaar in het negatieve (- 0,3 % op kwartaalbasis). Ook de export van goederen is teruggevallen als gevolg van een daling van de buitenlandse vraag, geopolitieke spanningen en hoge energieprijzen. Door de tegenvallende economische resultaten is ook de vraag naar vervoer ondermaats. In december 2023 zijn bovendien de Duitse toltarieven drastisch gestegen. Het Mauttarief wordt bepaald door een aantal componenten zoals het aantal voertuigassen, de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging. Per 1 december 2023 kom daar een CO₂-belasting bij. De Duitse brancheorganisatie BGL beschouwt dit als een zinloze aanjager van de inflatie terwijl er nu te weinig tank- en oplaadinfrastructuur bestaat voor zero-emissie voertuigen.

Frankrijk⁴

De Franse economie heeft eveneens een moeilijk jaar achter de rug. Een zwakkere vraag vanuit het buitenland en een verminderde binnenlandse vraag wegen door in het Franse goederenvervoer over de weg, waardoor de vrachttarieven onder aanzienlijke druk staan.

De sector staat voor heel wat uitdagingen, waaronder de te lage vrachtprijzen in verhouding tot het kosteniveau, de stijgende loonkosten, de transitie naar milieuvriendelijke voertuigen met de erbij horende infrastructuur.

² Bronnen: Sectorinstituut Transport en Logistiek, ttm.nl

³ Bronnen: Bundesamt für Güterkraftverkehr und Entsorgung (BGL), Statistische Bundesamt

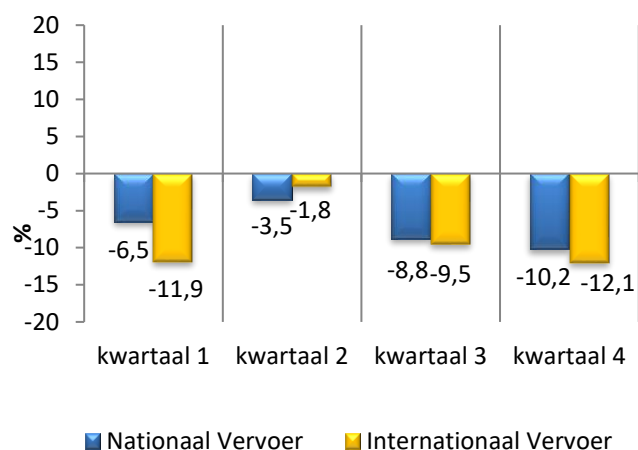
⁴ Bronnen: Comité National Routier, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

Bespreking conjunctuursituatie in 2023 per thema

1. Vervoeractiviteit

De Belgische economie toonde in 2023 meer veerkracht dan de Europese, maar het ondernemingsvertrouwen⁵ is in de loop van het jaar verslechterd omwille van de verzwakking van de internationale handel, de hoge financieringskosten en de toegenomen geopolitieke instabiliteit. Heel wat vervoerondernemingen merkten gedurende het verslagjaar dan ook op dat de vraag naar vervoer ondermaats was.

De vervoersector heeft een tegenvallend jaar achter de rug met negatieve cijfers over het ganse jaar. Heel vaak is het tweede kwartaal van het jaar de beste periode voor de vervoerder. Dat is ook dit jaar het geval, al is dat een magere troost aangezien de vervoeractiviteit ook dan achteruit is gegaan.



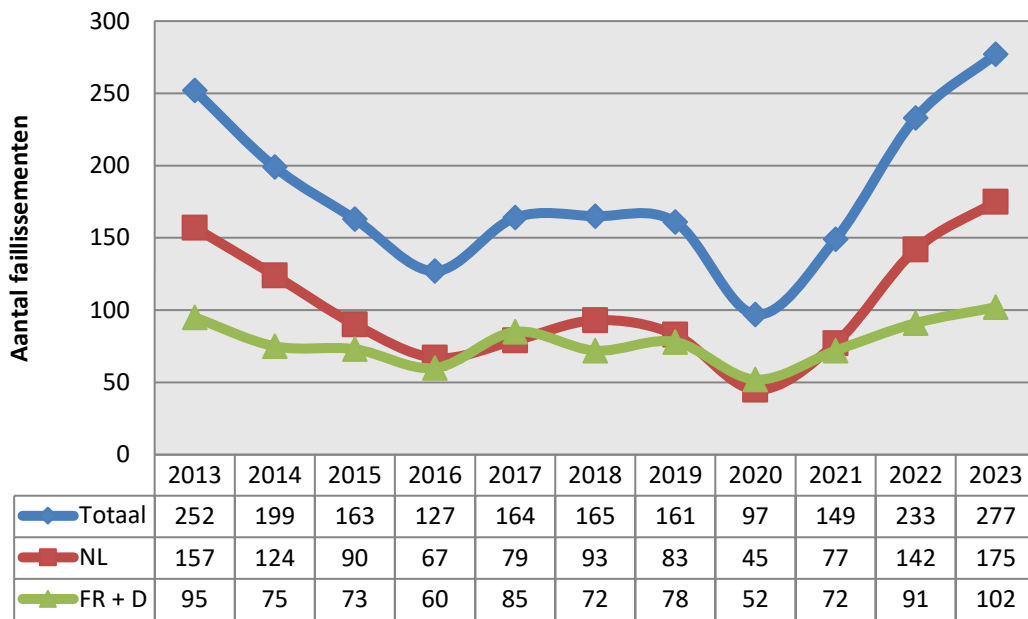
De gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden van dat jaar bedragen $-7,2\%$ in het nationaal vervoer ($-3,5\%$ in het jaar 2022) en $-8,8\%$ in het internationaal vlak ($-5,5\%$ in voorgaand jaar).

Figuur 1: de nationale en internationale vervoeractiviteit

Ook het aantal uitbestedingen van vervoeropdrachten is verminderd. In het nationaal vervoer bedraagt het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden -7% in vergelijking met $-3,1\%$ in voorgaand jaar. In het internationaal vervoer bedraagt dat saldo $-6,1\%$ ten opzichte van $-4,2\%$ in 2022.

In de loop van het jaar bemerkten veel bedrijven dat de vraag naar vervoer steevast ondermaats was. Veelal werd gewezen naar de crisis in de bouwsector. Deze sector heeft een moeilijk jaar achter de rug. Het kampt met een groot tekort aan arbeidskrachten. De bouwnijverheid is immers een arbeidsintensieve sector.

⁵ Bron: KBC

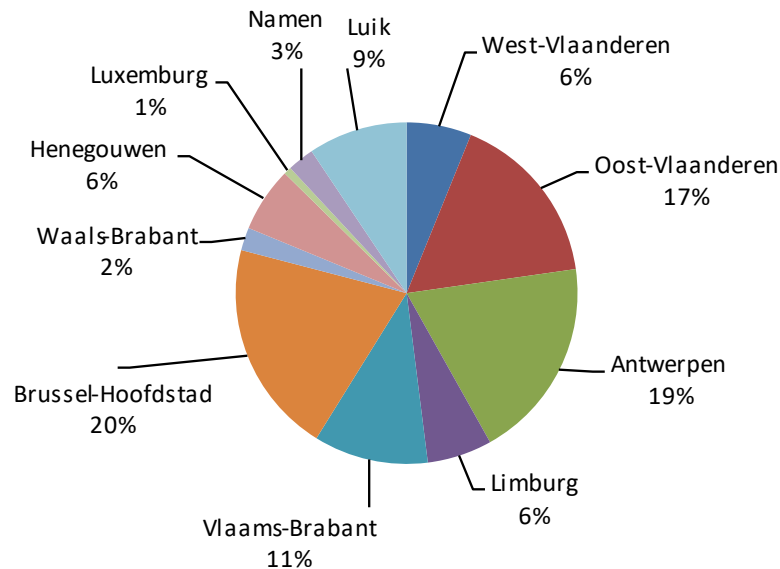


Figuur 2: aantal faillissementen (o.b.v. vervoervergunningen) in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg ⁶

In het jaar 2023 is een recordaantal vervoerondernemingen overkop gegaan. Zo maar eventjes 277 bedrijven zijn failliet verklaard.

56 % van de faillissementen werden uitgesproken voor vervoerondernemingen die gevestigd zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in Antwerpen of in Oost-Vlaanderen,

2023

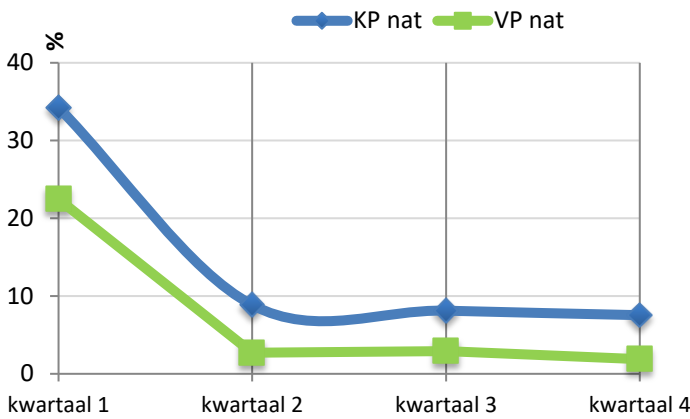


Figuur 3: aantal faillissementen (o.b.v. vervoervergunningen) per provincie ⁷

⁶ Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer

⁷ Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer

2. De kostprijs en de vrachtprijs in het nationaal vervoer



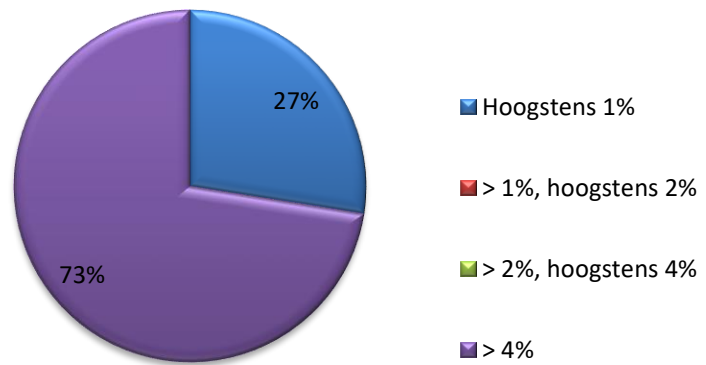
Figuur 4: evolutie van de kostprijs en de vrachtprijs

Gemiddeld 54,5 % van de vervoerondernemingen laat weten dat de kostprijs gelijk is gebleven, maar de meeste andere bedrijven (37,3 %) duiden een verhoging aan. Over het ganse jaar bekeken, bedraagt het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden + 14,7 % in vergelijking met + 34,7 % in het jaar ervoor.

Voor de vrachtprijs meldt gemiddeld bijna 70 % van de vervoerders een status-quo, 24,8 % laat weten een vrachtprijsverhoging toegepast te hebben. Het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden bedraagt 7,5 % ten opzichte van + 23,9 % in voorgaand jaar.

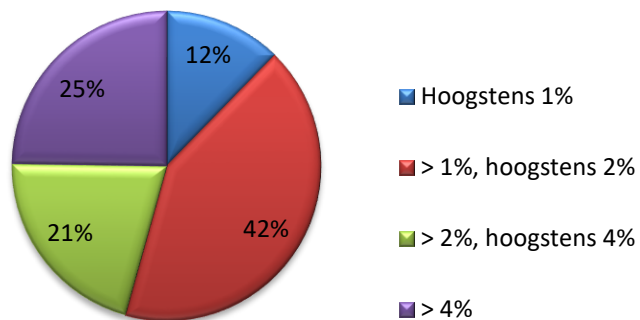
De hoge saldi van de antwoorden in het begin van het jaar hebben te maken met de hoge energieprijzen toen. Deze evolutie mag dan al in kalmer vaarwater gekomen zijn, de gemiddelde nationale kostprijs is wel degelijk gestegen in 2023. Gepeild naar de oorzaken wordt veelal gewezen naar de hoge onderhoudskosten, de bandenprijzen, de tolkosten en de hoge loonkosten.

Nagenoeg drie vierden van de ondernemingen met een kostprijsstijging deelt mee dat het om een verhoging van meer dan 4 % gaat.

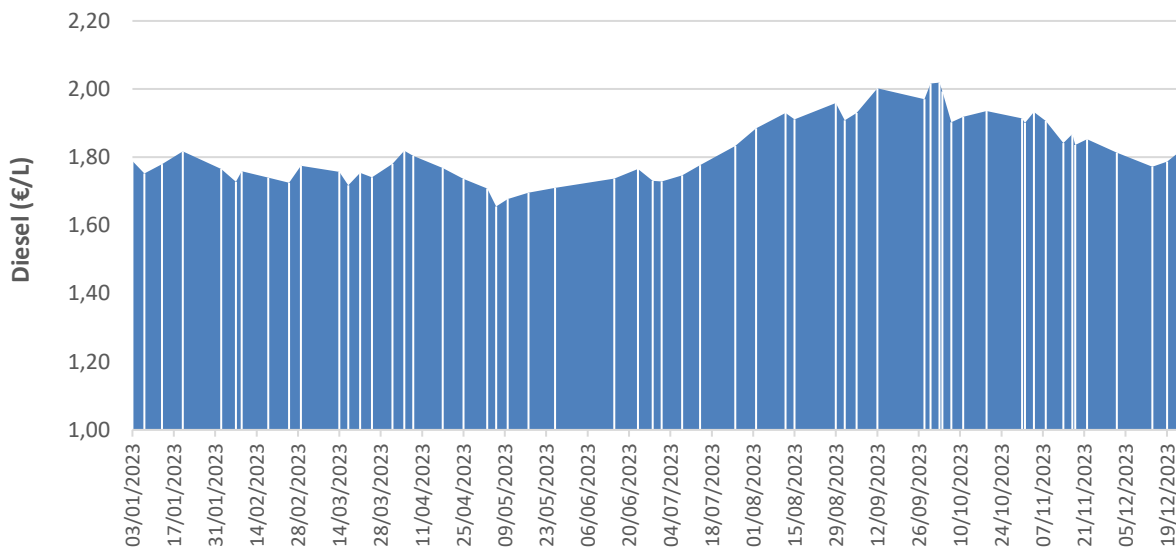


Figuur 5: marges van de kostprijsstijging

Met betrekking tot de vrachtprijs zijn de resultaten meer verdeeld. Gemiddeld 42 % verhoogde de vrachtprijs in de loop van het jaar met meer dan 1 % en ten hoogste 2 %.

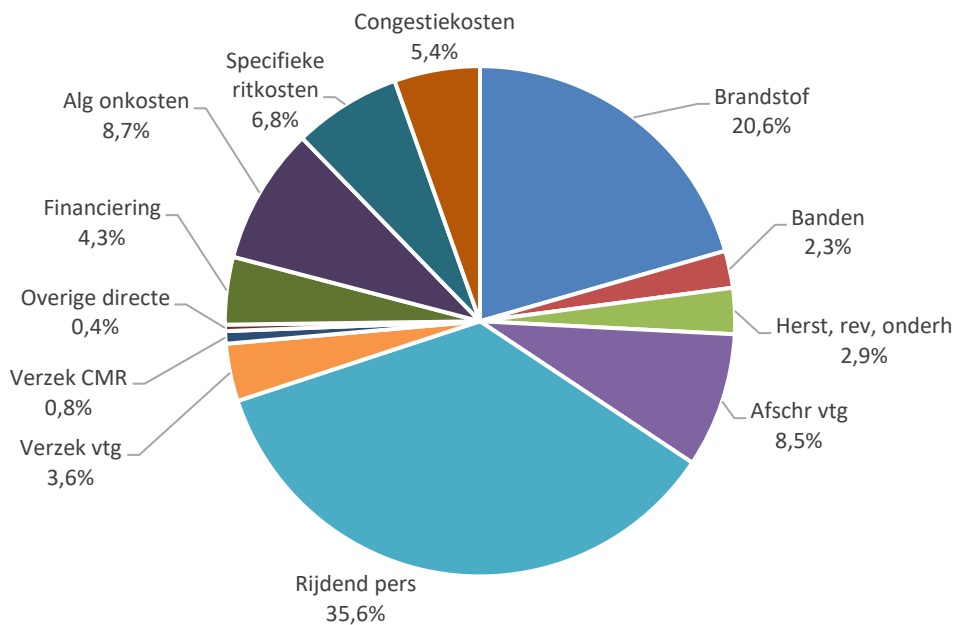


Figuur 6: marges van de vrachtprijsstijging



Figuur 7: evolutie van de maximumprijzen: diesel, zwavelarm, EUR/L (incl. BTW)⁸

De twee grootste kostenposten van het nationaal vervoer zijn “het rijdend personeel” (35,6 %) en “de brandstof” (20,6 %), samen 56,2 % van de nationale kostprijs (in het jaar 2022 bedroeg dat gezamenlijk aandeel 57,3 %).

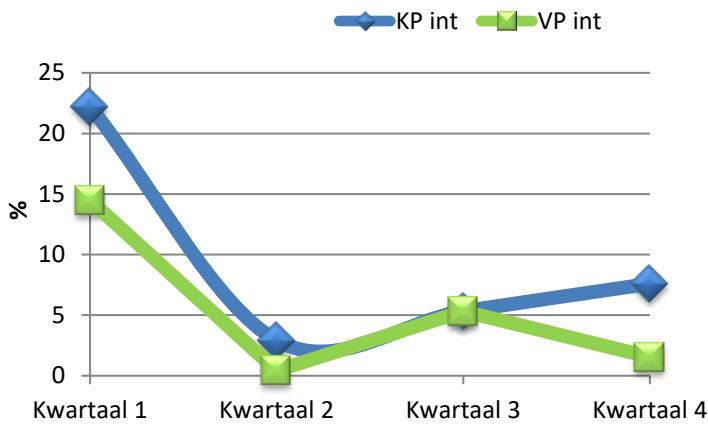


Figuur 8: de structuur van de kostprijs in het nationaal vervoer (situatie op 1 december 2023)⁹

⁸ Bron: Energia (Belgische Petroleum Federatie)

⁹ Bron: ITLB Kostprijsindices, te raadplegen op www.itlb.be

3. De kostprijs en de vrachtprijs in het internationaal vervoer



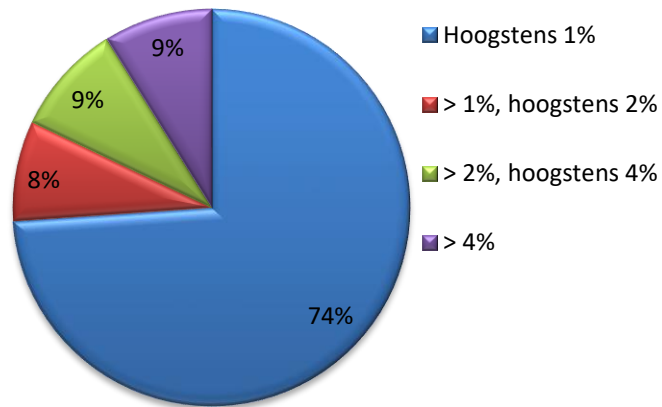
Figuur 9: evolutie van de kostprijs en de vrachtprijs

In het internationaal vervoer noteert gemiddeld 64,5 % een status-quo van de kostprijs in vergelijking met 50,5 % in voorgaand jaar. Voor de vrachtprijs bedraagt dat aandeel 73,9 %.

De overige bedrijven registreren merendeels een verhoging.

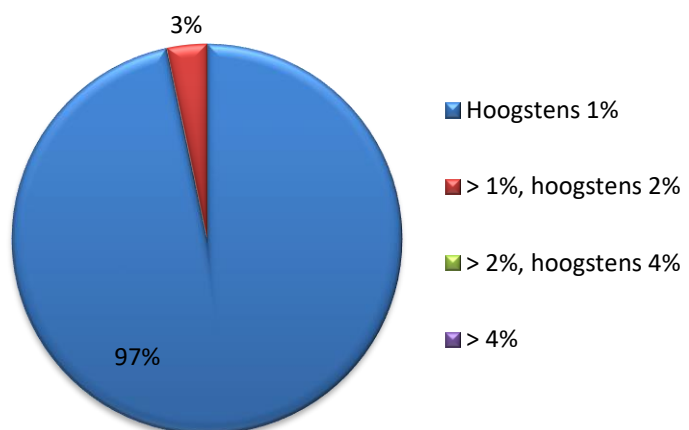
De gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden bedragen 9,5 % voor de kostprijs (18,8 % in 2022) en 5,4 % voor de vrachtprijs (17,3 % in het jaar ervoor).

Gemiddeld 74 % van de vervoerders met een gestegen kostprijs laat weten dat het om een verhoging van hoogstens 1 % gaat.

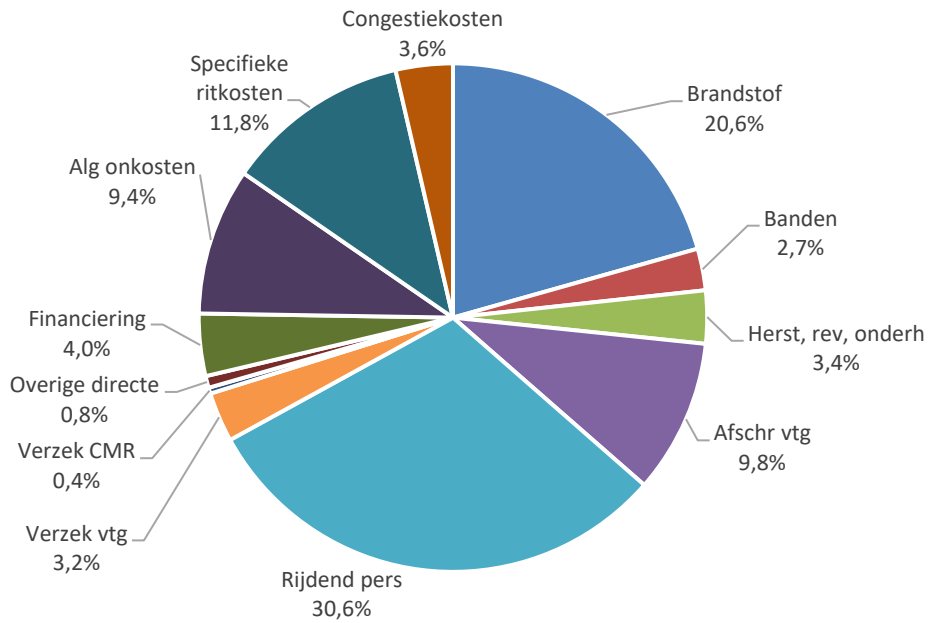


Figuur 10: marges van de kostprijsstijging

Bijna alle bedrijven die hun vrachtprijs naar boven toe hebben aangepast, delen mee dat het om een verhoging van maximaal 1 % gaat.



Figuur 11: marges van de vrachtprijsstijging

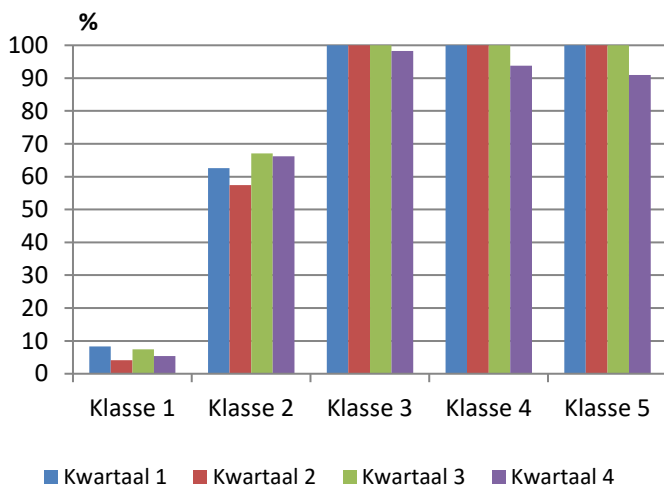


Figuur 12: structuur van de kostprijs van het internationaal vervoer (situatie op 31 december 2023)

De twee grootste kostenposten van het internationaal vervoer zijn de loonkosten van het rijdend personeel en de brandstofkosten: samen goed voor 51,2 % van de totale internationale kostprijs (51,9 % in het jaar ervoor).

Tal van vervoerders geven aan dat hun concurrentiepositie op de internationale markt verzwakt is omwille van de Belgische automatische loonindexering. Daarnaast zijn de tolgkosten in Frankrijk en Duitsland aanzienlijk gestegen. In Duitsland zijn in december de tolgkosten zelfs bijna verdubbeld door de invoering van een CO₂-belasting.

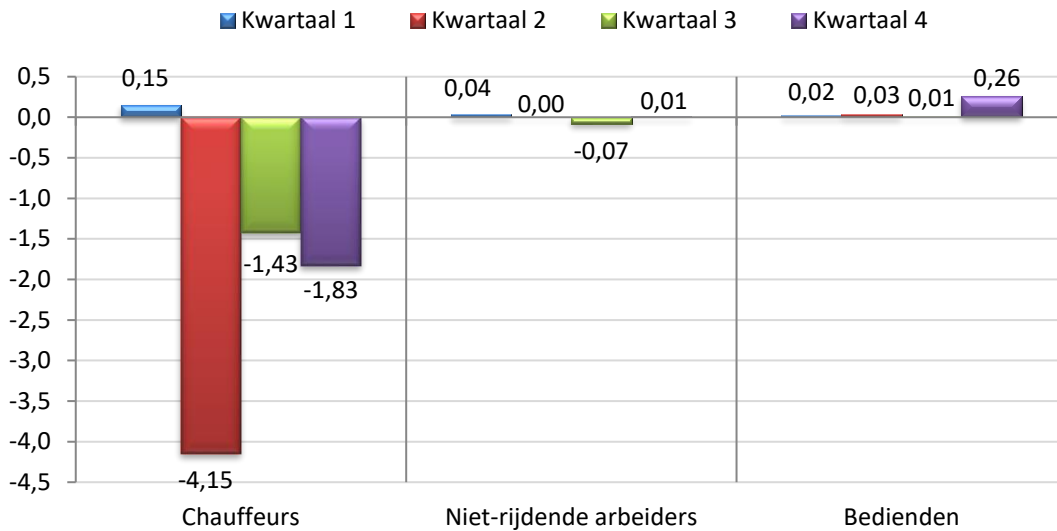
4. Personeel



Figuur 13: Personeel in dienst

Gemiddeld 6,3 % van de vervoerondernemingen van klasse 1 verklaart personeel te hebben. In klasse 2 loopt dat aandeel op tot 63,3 % terwijl bijna alle bedrijven van de andere klassen mensen tewerkstellen.

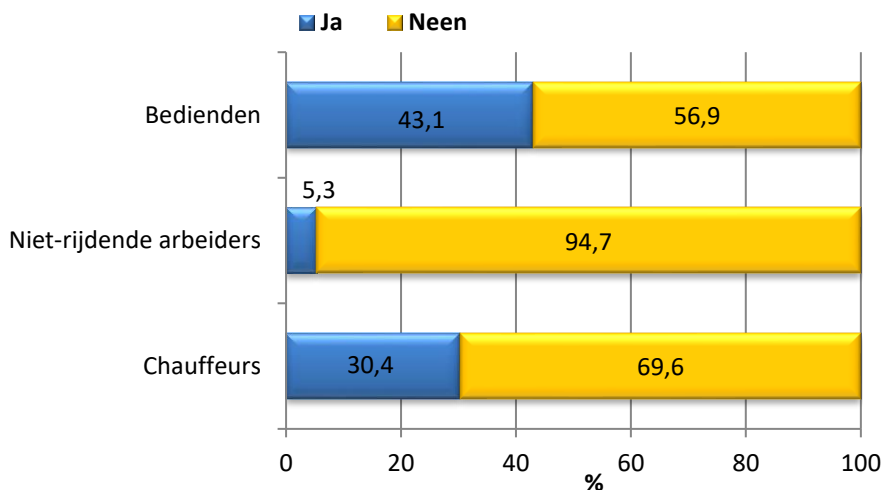
Geëxtrapoleerd naar de ganse sector toe, signaleert gemiddeld 74,4 % van de vervoerbedrijven over personeel te beschikken in vergelijking met 74,6 % in het jaar ervoor.



Figuur 14: evolutie van het personeelsbestand

De personeelsbestanden van de niet-rijdende arbeiders en de bedienden zijn bijna niet veranderd doorheen het jaar. Deze gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden komen dan ook uit op respectievelijk 0 % en + 0,1 %.

Het chauffeursbestand is echter gedaald, vooral in het tweede kwartaal van het jaar is een vrij scherpe afname vastgesteld. Het gemiddeld gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,8 %. Ook in het jaar ervoor was dat saldo negatief (toen bedroeg het – 1,7 %).



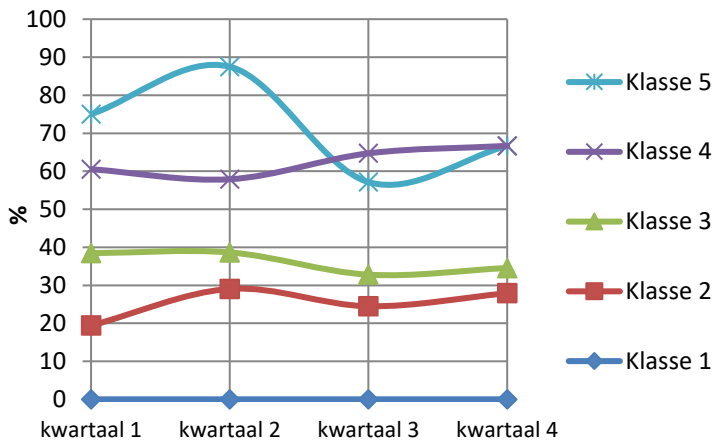
Figuur 15: gemiddeld aantal vacatures in 2023

Als we naar de vacatures kijken, krijgen we een heel ander beeld. Het chauffeurstekort is een bekende problematiek. Gemiddeld 30,4 % van de vervoerbedrijven heeft in de loop van het jaar laten weten een chauffeur te willen aanwerven. Dit is iets lager dan in het jaar ervoor (36,6 %) maar het blijft een hoog aantal.

Sinds ongeveer een jaar doen tal van vervoerders ook hun beklag over het moeilijk kunnen invullen van openstaande betrekkingen voor bedienden, vooral ritplanners en boekhouders. In het jaar 2021 rapporteerde gemiddeld 3,9 % van de ondernemingen een vacature voor een bediende, maar in het jaar erop schoot dat percentage omhoog naar 24,5 % en dit jaar is het nog hoger, namelijk gemiddeld 43,1 %.

De situatie is een pak rustiger met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders. Gemiddeld 5,3 % meldt een vacature, een tikje hoger dan in het jaar ervoor toen het 4,7 % bedroeg.

Chauffeurs

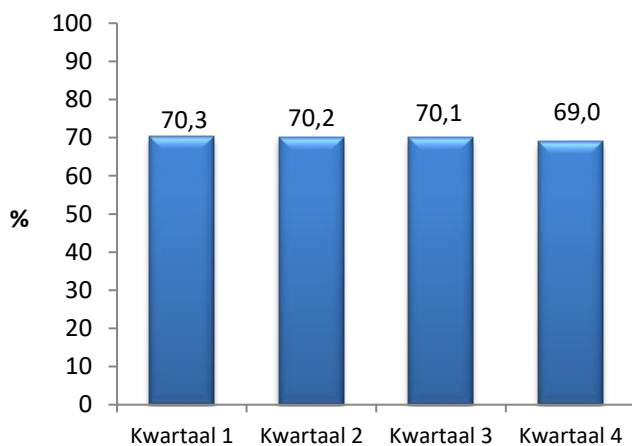


Figuur 16: Vacatures voor chauffeurs

Het aantal vacatures bleef vrij stabiel doorheen het jaar, behalve in de klasse van de grootste ondernemingen.

Inderdaad, in klasse 5 nam dat aantal een duik in de tweede helft van het jaar.

5. Afstandscoëfficiënt

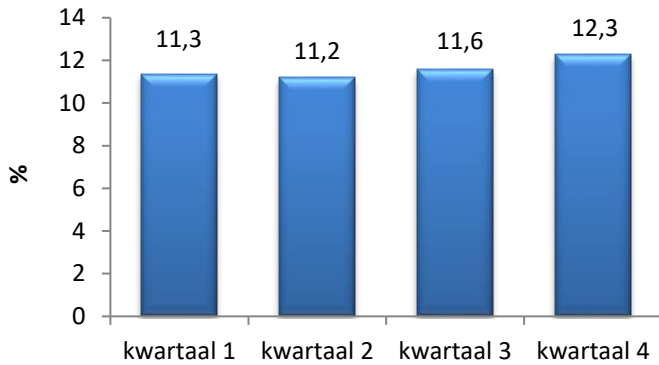


Figuur 17: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

$$\text{Gemiddelde afstandscoëfficiënt} = \frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

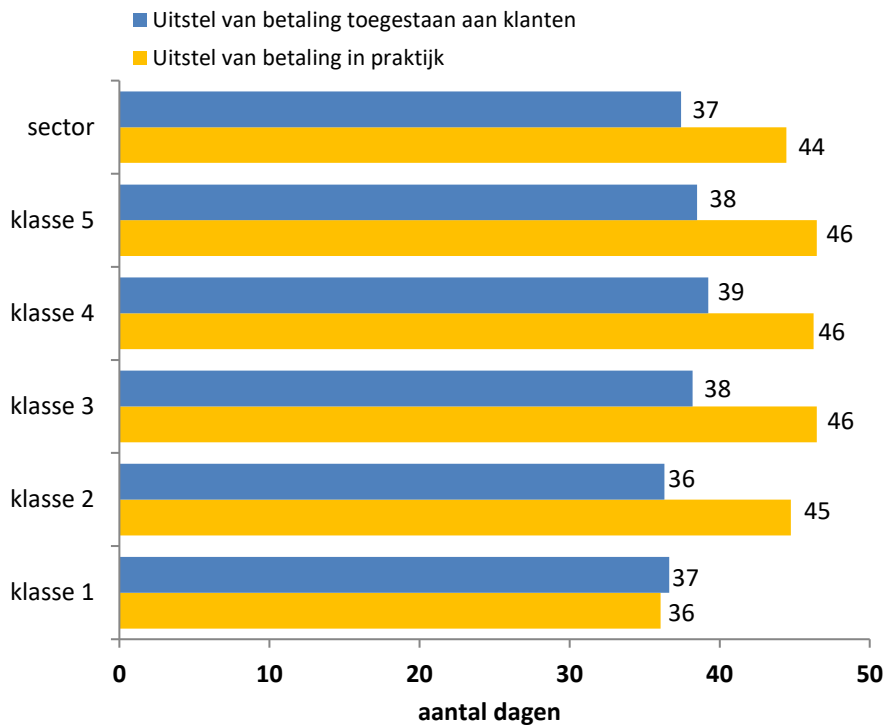
In 2023 is gemiddeld 69,9 % van de totale afstand gereden met een lading in vergelijking met 69,3 % in het jaar ervoor.

6. Liquiditeit



In 2023 rapporteerde gemiddeld 11,6 % van de vervoerondernemingen liquiditeitsproblemen. Dat percentage bleef niet alleen vrij stabiel in de loop van het jaar maar het is nagenoeg hetzelfde gebleven in vergelijking met het jaar ervoor (toen bedroeg het 11,7 %).

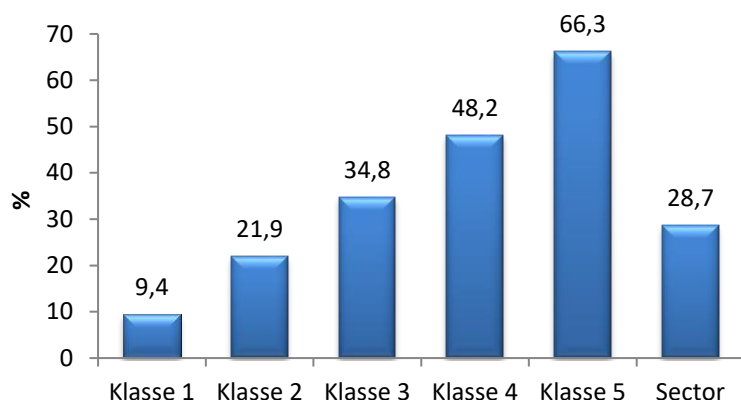
Figuur 18: liquiditeitsproblemen



Figuur 19: uitstel van betaling

De gemiddelde betalingstermijn toegestaan aan de opdrachtgevers bedraagt gemiddeld 37 dagen, terwijl de vervoerders hun geld gemiddeld een week later ontvangen.

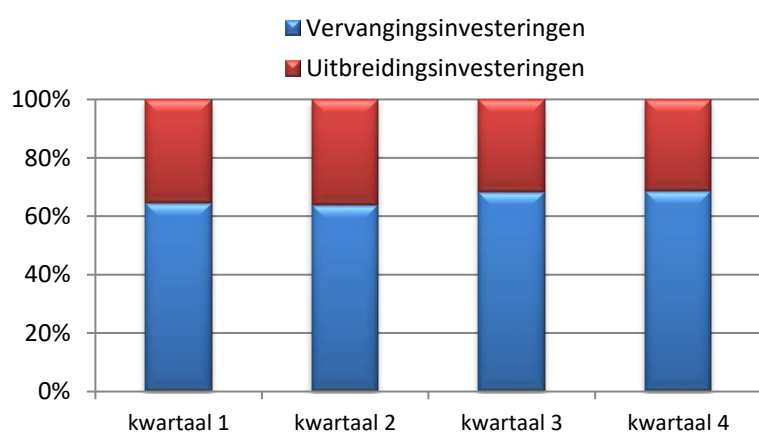
7. Investerings



Figuur 20: gedane investeringen

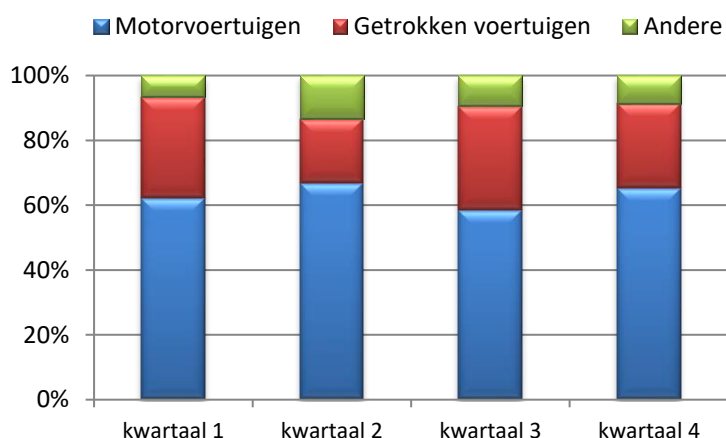
Het investeringsniveau is iets gestegen ten opzichte van het jaar 2022.

Gemiddeld 28,7 % van de vervoerders verklaart dat hun bedrijf in de loop van het jaar een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 26,4 % in het jaar ervoor.



Figuur 21: vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Bij gemiddeld 66,3 % van de investeringen betreft het een vervanging ten opzichte van 68,4 % in voorgaand jaar.



Figuur 22: vervangingsinvesteringen

Bij de vervangingsinvesteringen gaat het merendeels om motorvoertuigen.

De conjunctuursituatie in 2023 in een notendop

Na drie woelige jaren kwamen de grote economieën in rustiger vaarwater terecht. Op jaarbasis nam de mondiale groei weliswaar wat af, maar dat is vooral toe te schrijven aan het eurogebied. In België was de economische groei daarentegen opvallend krachtiger dan die van de eurozone. Op jaarbasis is het Belgische bbp met + 1,5 % toegenomen. Deze groei wordt geschraagd door de binnenlandse bestedingen, want de netto-uitvoer werkte eerder als een rem.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg heeft een moeilijk jaar achter de rug. De **vervoeractiviteit** is het hele jaar door in het negatieve blijven hangen. De gemiddeld gewogen saldi bedragen – 7,2 % in het nationaal vervoer (- 3,5 % in 2022) en – 8,8 % in het internationaal vervoer (- 5,5 % in voorgaand jaar).

In het nationaal vervoer registreert gemiddeld 54,5 % van de bedrijven een status-quo van de **kostprijs**. Bij de **vrachtprijs** loopt dat op tot bijna 70 %. In het internationaal vervoer laat gemiddeld 64,5 % van de vervoerders weten dat de kostprijs gelijk gebleven is en met betrekking tot de vrachtprijs bedraagt het 73,9 %. De ondernemingen die wel een verandering signaleren, wijzen grotendeels op een verhoging, iets meer bij de kostprijs dan bij de vrachtprijs. De gemiddeld gewogen saldi van de antwoorden in het nationaal vervoer bedragen + 14,7 % voor de kostprijs en + 7,5 % voor de vrachtprijs. Voor het internationaal vervoer bedragen deze saldi + 9,5 % voor de kostprijs en + 5,4 % voor de vrachtprijs.

De evolutie van de energieprijzen is in de loop van het jaar dan wel afgevlakt maar de gemiddelde kostprijs is wel degelijk gestegen in 2023. Vaak opgesomde oorzaken hiervan zijn de verhoogde onderhoudskosten, de bandenprijzen, de tolkosten en de hoge Belgische loonkosten, waardoor de loonkloof groter geworden is en dus ook de concurrentiepositie van de Belgische ondernemingen verzwakt is.

Het **personeelsbestand** van de chauffeurs is gedaald, dat van de niet-rijdende arbeiders is niet veranderd terwijl dat van de bedienden ei zo na gestegen is. Als we kijken naar de vacatures krijgen we een heel ander beeld. Het schrijnende chauffeurstekort is een oude problematiek, maar meer en meer vervoerondernemingen laten weten dat ze ook moeite hebben met het invullen van openstaande betrekkingen voor bedienden, vooral ritplanners en boekhouders. Het gemiddeld aantal bedrijven dat in 2023 een vacature signaleerde voor een chauffeur bedraagt 30,4 % en voor de bedienden loopt het zelfs op tot gemiddeld 43,1 % (in 2022 bedroeg het 24,5 % maar in 2021 was dit slechts gemiddeld 3,9 %)

De gemiddelde **afstandscoefficiënt** bedraagt gemiddeld 69,9 % ten opzichte van 69,3% in het jaar ervoor. Gemiddeld wordt dus ongeveer 30 % van de afstand zonder lading afgelegd.

Het aantal bedrijven met **liquiditeitsproblemen** is nagenoeg niet veranderd ten opzichte van het jaar 2022. Het bedraagt gemiddeld 11,6 % in vergelijking met 11,7 % in voorgaand jaar.

Het aantal gerealiseerde **investeringen** is iets gestegen ten opzichte van het jaar ervoor. Gemiddeld 28,7 % van de vervoerders laat weten dat hun bedrijf een investering doorgevoerd heeft in vergelijking met 26,4 % in het jaar 2022. Bij gemiddeld 66,3 % van de bedrijven gaat het om een vervangingsinvestering, grotendeels motorvoertuigen.