



De conjunctuurevolutie in de sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg

2^{de} kwartaal 2026



INSTITUUT WEGTRANSPORT EN LOGISTIEK BELGIË vzw

Archimedesstraat 5 – 1000 Brussel

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.

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 het kwartaal ervoor. 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 2026	Kwartaal 1 2026	Kwartaal 2 2025
--------------------	--------------------	--------------------

NATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 1,5 %	- 8,3 %	- 2 %
Uitbesteding naar derden	S	- 1,9 %	- 2,8 %	- 2,1 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 27,8 %	+ 37,5 %	+ 4,7 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 13,6 %	+ 15,7 %	+ 0,9 %

INTERNATIONAAL VERVOER

Evolutie van de vervoeractiviteit	S	- 2,3 %	- 6,9 %	- 4,2 %
Uitbesteding naar derden	S	- 0,9 %	- 2,6 %	- 2,1 %
Evolutie van de kostprijs	S	+ 7,9 %	+ 12,5 %	+ 3 %
Evolutie van de vrachtprijs	S	+ 4,9 %	+ 5,8 %	0 %

PERSONEEL

Chauffeurs	S	+ 0,3 %	- 1,4 %	- 0,8 %
Niet-rijdende arbeiders	S	0 %	- 0,1 %	+ 0,2 %
Bedienden	S	+ 0,1 %	0 %	- 0,5 %

AFSTANDSCOËFFICIËNT

Gemiddelde afstandscoëfficiënt	%	68,6 %	71,3 %	69,7 %
---------------------------------------	----------	---------------	---------------	---------------

FINANCIËLE TOESTAND

Liquiditeitsmoeilijkheden	%	13,5 %	18 %	13,5 %
Betalingstermijn toegestaan aan klanten	Aantal dagen	36	38	35
Betalingstermijn in de praktijk	Aantal dagen	42	44	41
Gerealiseerde investeringen	%	13,6 %	23,2 %	22 %

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.

Conjunctuursituatie in een notendop

Terwijl de Belgische economie ten opzichte van voorgaand kwartaal stagneerde, liet de Europese economie wel een groei optekenen. Het bbp steeg namelijk met + 0,4 % in de eurozone en met + 0,5 % in de EU.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg kan iets betere resultaten voorleggen dan in de periode ervoor, maar de vervoeractiviteit is ook in het tweede kwartaal vertraagd. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen immers - 1,5 % voor de **nationale vervoeractiviteit** (- 8,3 % in voorgaand kwartaal) en - 2,3 % in het **internationaal vervoer** (- 6,9 % in de periode ervoor). De kwakkelende economie baart veel vervoerbedrijven uiteraard zorgen. België heeft een zeer open economie, waardoor het kwetsbaarder is voor internationale crisissen. Vooral de wispelturigheid van het Amerikaanse beleid zorgt voor toenemende zenuwachtigheid.

Zowel de **kostprijs** als de **vrachtprijs** zijn gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de kostprijs bedragen + 27,8 % in het nationaal vervoer en + 7,9 % in het internationaal vervoer. Voor de vrachtprijs bedragen deze saldi + 13,6 % op nationaal vlak en + 4,9 % op internationaal vlak. Niet alleen de hoge brandstofprijzen maar ook het grillige verloop ervan is een doorn in het oog van veel ondernemingen. Het systematisch toepassen van de dieselclausule in de vrachtprijs is de boodschap, al merken sommige vervoerders op dat men zich al gelukkig kan prijzen als men erin slaagt de klanten te overtuigen van de noodzaak om alle kostprijsverhogingen van de heenritten door te rekenen. Voor de terugritten ligt dat al een heel stuk moeilijker.

De **personeelsbestanden** van de chauffeurs en de bedienden zijn nipt gestegen, terwijl dat van de niet-rijdende arbeiders stabiel gebleven is ten opzichte van voorgaand kwartaal. Het aantal vacatures is dan wel verminderd in vergelijking met de periode ervoor, maar het blijft hoog. Gemiddeld 20,6 % van de bedrijven geeft aan een chauffeur te willen aanwerven (24,4 % in het eerste kwartaal van het jaar) en met betrekking tot de bedienden loopt het op tot 36,2 % (43,9 % in de periode ervoor).

De **gemiddelde afstandscoëfficiënt** is ietsje verlaagd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 68,6 % van de in totaal gereden afstand werd afgelegd met een lading in vergelijking met 71,3 % in het kwartaal ervoor en 69,7 % een jaar eerder.

Het aantal bedrijven dat aangeeft met **liquiditeitsproblemen** te kampen, is afgenomen. Het bedraagt gemiddeld 13,5 %, zowel voor dit kwartaal als voor de overeenkomstige periode van het jaar 2025. In het eerste kwartaal van dit jaar bedroeg het 18 %.

De gemiddeld toegestane **betalingstermijn** bedraagt 36 dagen, terwijl de bedrijven in de praktijk gemiddeld 6 dagen langer moeten wachten op hun geld.

Het aantal gerealiseerde **investeringen** is afgenomen in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het bedraagt gemiddeld 13,6 % ten opzichte van 23,2 % in de periode ervoor en 22 % een jaar eerder.

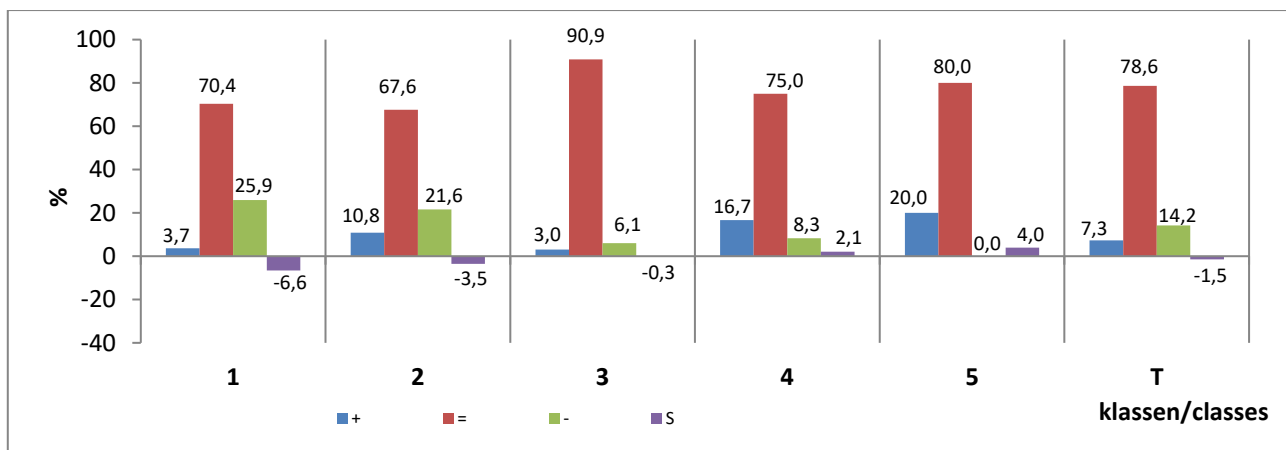
Bespreking conjunctuursituatie

1. NATIONAAL VERVOER

1.1. Vervoeractiviteit

Volgens de flashraming van de NBB is de Belgische economie gestagneerd ten opzichte van voorgaand kwartaal. Op jaarbasis is er wel een bbp-groei van + 0,5 % geregistreerd.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg kan iets betere resultaten voorleggen als in de periode ervoor, maar toch komt het niet boven het nulpunt uit. Gemiddeld 78,6 % van de bedrijven signaleert een status-quo in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar de meerderheid van de andere vervoerders rapporteert een activiteitsvertraging: 14,2 % duidt een daling aan en 7,3 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,5 % ten opzichte van – 8,3 % in voorgaand kwartaal en - 2 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.



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

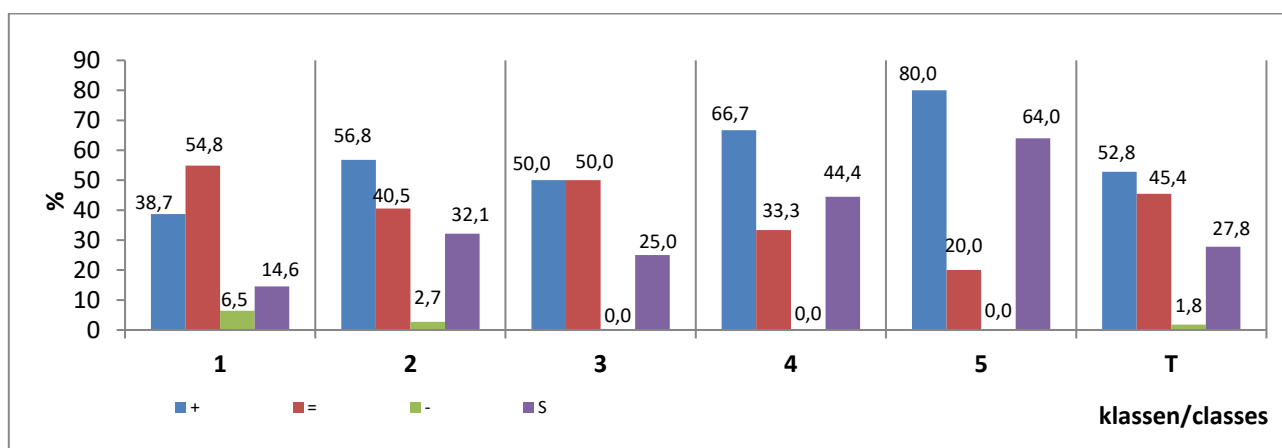
Ook het aantal in onderaanneming gegeven vervoeropdrachten is afgenomen. Gemiddeld 75,7 % van de ondernemingen deelt mee dat dit aantal op hetzelfde niveau gebleven is in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar de meeste overige bedrijven laten een vermindering optekenen: 16 % meldt een daling en 8,3 % een stijging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 1,9 % in vergelijking met – 2,8 % in voorgaand kwartaal en - 2,1 % een jaar geleden.

De kwakkelende economie baart heel wat vervoerondernemingen vanzelfsprekend zorgen. België heeft immers een zeer open economie en is dus sterk afhankelijk van de internationale handel. Het protectionistische en onvoorspelbare beleid van president Trump werkt zenuwachtigheid op de markten in de hand.

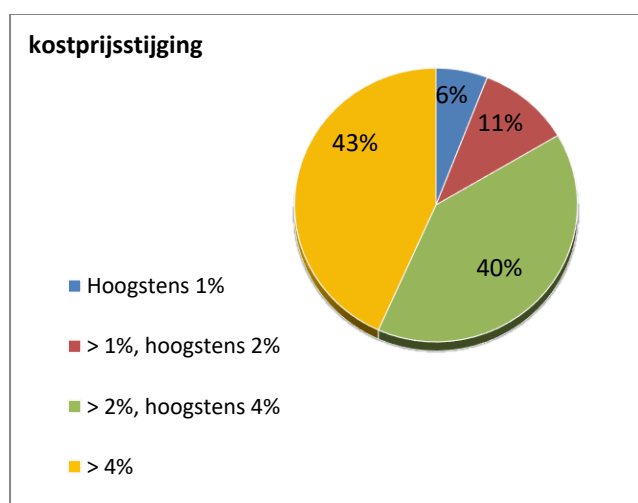
Meer concreet voor de sector doen veel vervoerders uitdrukkelijk hun beklag over de wachttijden aan de terminals van de haven van Antwerpen. Het dagelijkse uitdagende werk van de vervoerplanners wordt extra bemoeilijkt door een veelvoud van wegenwerken.

1.2. Kostprijs

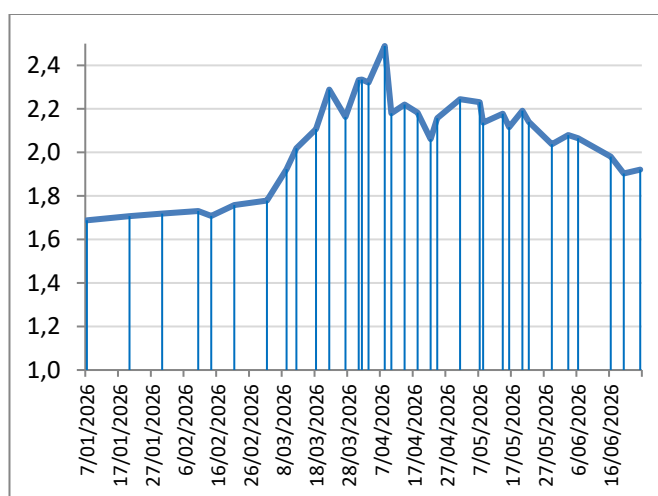
Iets meer dan de helft van de vervoerondernemingen (52,8 %) geeft aan dat de kostprijs gestegen is ten opzichte van de periode ervoor. De andere bedrijven signaleren merendeels een status-quo (45,4 %). Het gewogen saldo van de antwoorden is lager dan in voorgaand kwartaal, maar het blijft hoog. Het bedraagt + 27,8 % in vergelijking met + 37,5 % in het kwartaal ervoor. In de overeenkomstige periode van 2025 lag het een heel pak lager: toen kwam het uit op + 4,7 %.



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



Figuur 3: marges van de kostprijsstijging

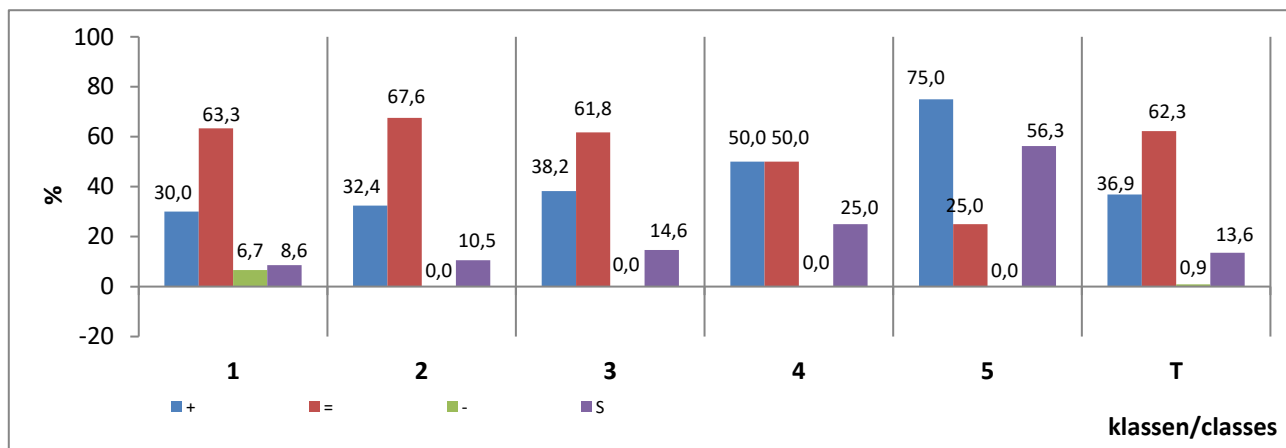


Figuur 4: Diesel, zwavelarm, EUR/L (10 ppm, incl. BTW):
Evolutie van de maxumprijzen
(Bron: Energia)

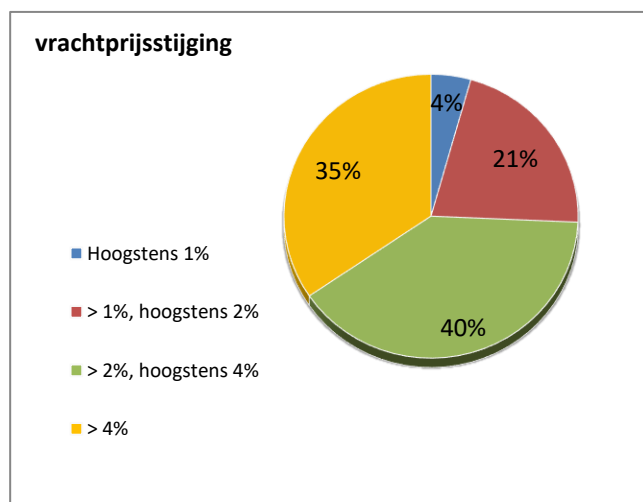
Bij de bedrijven waarvan de kostprijs gestegen is, gaat het in 43 % van de gevallen om een substantiële verhoging van meer dan 4 %. Gepeild naar de belangrijkste oorzaken ervan, worden de volgende pijnpunten veelvuldig naar voren geschoven: de hoge brandstofprijs (zie figuur 4), de gestegen tolkosten alsook de verhoogde uurtarieven van de garages.

1.3. Vrachtprijs

De meeste bedrijven (62,3 %) geven aan dat de vrachtprijs niet is veranderd in vergelijking met het kwartaal ervoor, maar een overtuigende meerderheid signaleert een verhoging: 36,9 % duidt een stijging aan en amper 0,9 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 13,6 % ten opzichte van + 15,7 % in voorgaande periode terwijl het een jaar eerder amper + 0,9 % bedroeg.



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



Figuur 6: marges van de vrachtprijsstijging

Gemiddeld 40 % van de ondernemingen met een vrachtprijsverhoging, laat weten dat het om een stijging van meer dan 2 % gaat maar maximaal 4 %. Gemiddeld 35 % heeft de vrachtprijs wel met meer dan 4 % naar boven toe aangepast.

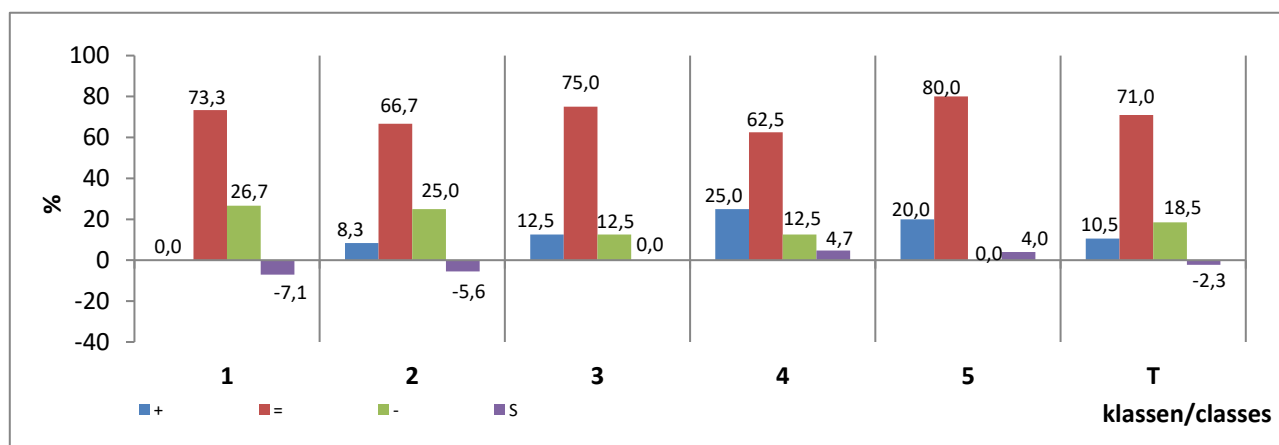
Flink wat vervoerondernemingen benadrukken het belang van de automatische toepassing van de diesel-clausule. Temeer de vrachtprijsonderhandelingen in veel bedrijven enkel in het begin van het jaar gevoerd worden. Sommige vervoerders voegen eraan toe dat als het al een uitdaging is om kostprijsverhogingen correct en tijdig door te rekenen voor de heenritten, het een nog grotere uitdaging om het voor mekaar te krijgen bij de terugritten.

2. INTERNATIONAAL VERVOER

2.1. Vervoeractiviteit

In tegenstelling tot de België is er wel een beperkte groei geregistreerd in Europa. Volgens de voorlopige ramingen van Eurostat is het bbp op kwartaalbasis met + 0,4 % gestegen in de eurozone en met + 0,5 % in de EU.

De internationale vervoeractiviteit is wel vertraagd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 71 % van de vervoerders laat een status-quo optekenen, maar bij de andere bedrijven wijst het grootste aantal op een afname: 18,5 % duidt een verlaging aan en 10,5 % een verhoging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 2,3 % ten opzichte van – 6,9 % in de periode ervoor en – 4,2 % in hetzelfde kwartaal van het jaar tevoren.



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

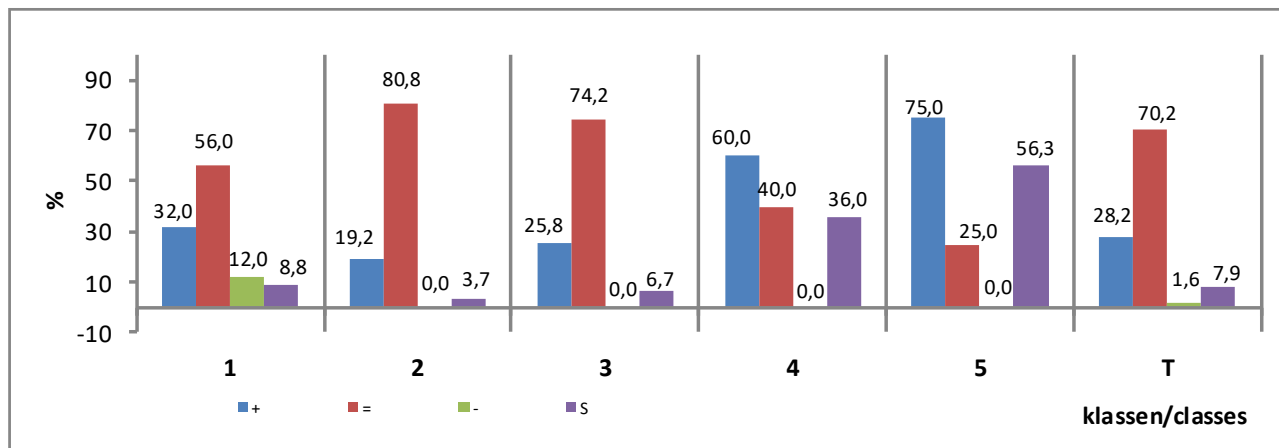
Ook het aantal in onderaanneming gegeven opdrachten is verminderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Gemiddeld 83,7 % van de vervoerders meldt dat dit aantal niet is veranderd, 11 % geeft aan dat gedaald is, terwijl 5,3 % een stijging vaststelt. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt – 0,9 % in vergelijking met – 2,6 % in het kwartaal ervoor en - 2,1 % een jaar eerder.

De economische onzekerheid door geopolitieke spanningen en het grillige beleid van de Amerikaanse regering, zet veel ondernemingen ertoe aan een voorzichtige koers te varen. Dit leidt tot een daling van het aantal vervoeropdrachten in een sector die sowieso al gekenmerkt wordt door een harde concurrentiestrijd.

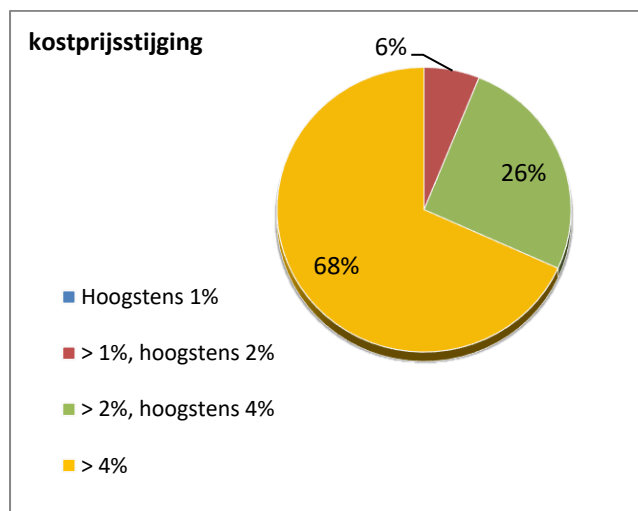
De meeste vervoerders die aan internationaal vervoer doen, blijven hiervoor in onze buurlanden.

2.2. Kostprijs

Nagenoeg 70 % van de vervoerders signaleert dat de kostprijs niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. De andere bedrijven wijzen grotendeels op een verhoging: 28,2 % duidt een stijging aan en 1,6 % een daling. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 7,9 % ten opzichte van + 12,5 % in de periode ervoor en + 3 % een jaar terug.



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

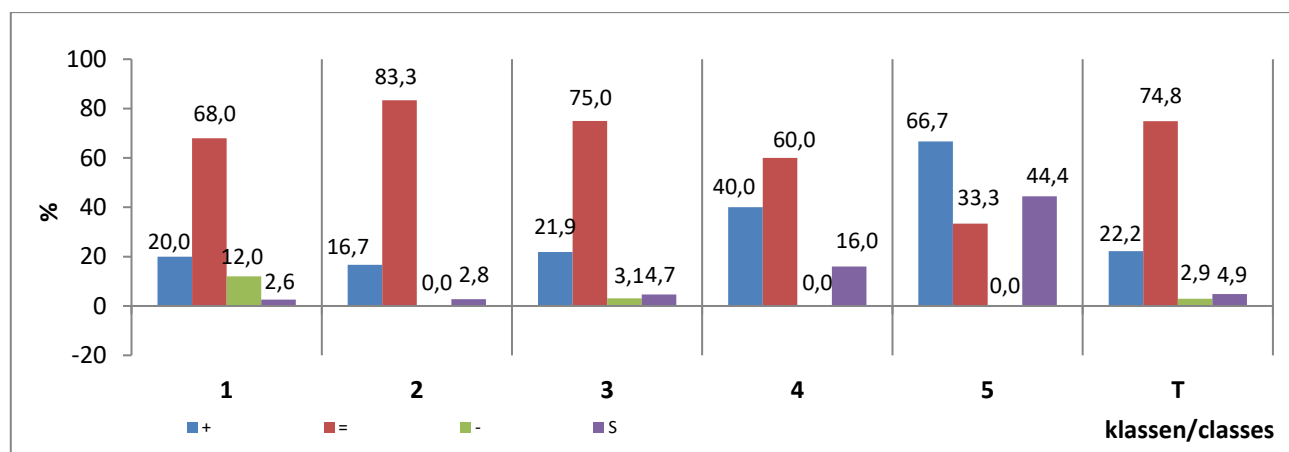


Figuur 9: marges van de kostprijsstijging

Bij 68 % van de vervoerders met een kostprijsstijging gaat het om een stijging meer dan 4 %.

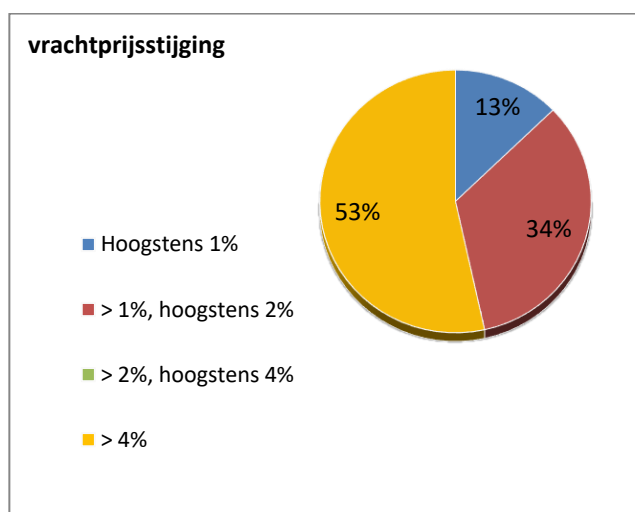
2.3. Vrachtprijs

Gemiddeld drie kwart van de bedrijven geeft aan dat hun vrachtprijs niet is gewijzigd ten opzichte van voorgaand kwartaal. De meeste andere ondernemingen rapporteren een stijging: 22,2 % duidt een verhoging aan en slechts 2,9 % een verlaging. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 4,9 % in vergelijking met + 5,8 % in voorgaande periode. In de overeenkomstige periode van het jaar ervoor bleef de vrachtprijs stabiel en bedroeg dat saldo dus 0 %.



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

Gemiddeld 53 % van de vervoerbedrijven waarvan de vrachtprijs naar boven toe is aangepast, deelt mee dat het om een stijging van meer dan 4 % gaat.

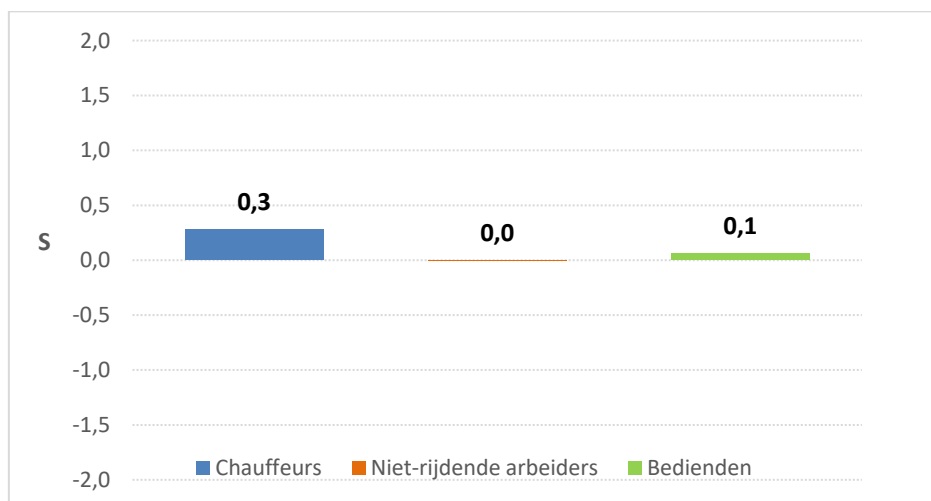


Figuur 11: de marges van de vrachtprijsstijging

3. ALGEMENE PARAMETERS

3.1. Personeel

In klasse 1 met de kleinste ondernemingen met hoogstens 1 motorvoertuig verklaart geen enkel bedrijf werknemers te hebben. In klasse 2 beschikt iets meer dan de helft 56,8 % over personeel, terwijl alle vervoerondernemingen van de drie andere klassen wel allemaal mensen tewerkstellen. Na extrapolatie naar de ganse sector toe, stellen we vast dat gemiddeld 71,6 % van de vervoerondernemingen personeel heeft.



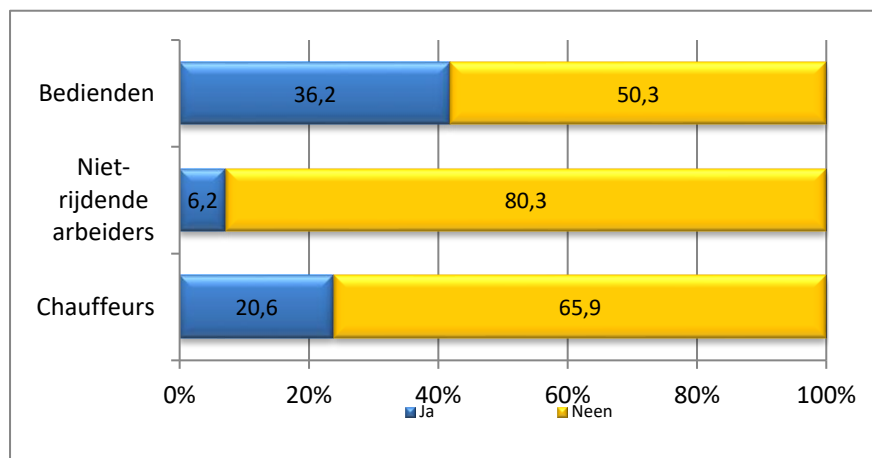
Figuur 12: het personeelsbestand

Het aantal tewerkgestelde **chauffeurs** is nipt gestegen. Gemiddeld 89,8 % van de vervoerders deelt mee dat dit aantal stabiel is gebleven in vergelijking met voorgaand kwartaal, terwijl de anderen merendeels op een stijging wijzen: 6,5 % registreert een toename en 3,7 % een afname. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,3 % in vergelijking met – 1,4 % in voorgaande periode en – 0,8 % in de overeenkomstige periode van het jaar ervoor.

Het aantal **niet-rijdende arbeiders** is helemaal niet veranderd ten opzichte van het eerste kwartaal van het jaar. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt dan ook 0 %, terwijl het – 0,1 % bedroeg in voorgaande periode en + 0,2 % een jaar terug.

Het aantal tewerkgestelde **bedienden** is niet noemenswaardig veranderd ten opzichte van de periode ervoor. Het gewogen saldo van de antwoorden bedraagt + 0,1 % in vergelijking met 0 % in voorgaand kwartaal en – 0,5 % een jaar eerder.

Het aantal vacatures is lichtjes gedaald in vergelijking met voorgaand kwartaal, al blijft het hoog voor de chauffeurs en de bedienden.



Figuur 13: Vacatures

Gemiddeld 36,2 % van de vervoerders geeft aan een bediende te willen aanwerven. In het kwartaal ervoor bedroeg het 43,9 %

Het aandeel ondernemingen met een openstaande betrekking voor een chauffeur bedraagt gemiddeld 20,6 % in vergelijking met 24,4 % in voorgaande periode. Dit is mogelijk te verklaren door de vertraging van de vervoeractiviteit.

Met betrekking tot de niet-rijdende arbeiders rapporteert gemiddeld 6,2 % een vacature ten opzichte van 7,2 % in de periode ervoor.

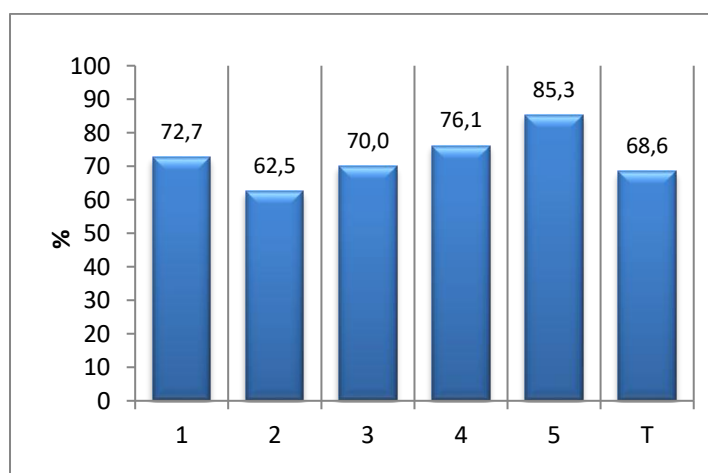
Sommige vervoerondernemingen lichten toe dat het moeilijk kunnen vinden van personeel deels te verklaren is door het feit dat een goed evenwicht tussen privé en werk vaak zoek is in de sector. Heel veel sollicitanten verkiezen immers een baan met vaste werkuren, terwijl goederen nu eenmaal niet louter van maandag tot vrijdag tussen 9 en 17 uur vervoerd moeten worden.

3.2. Afstandscoëfficiënt

Gemiddelde afstandscoëfficiënt =

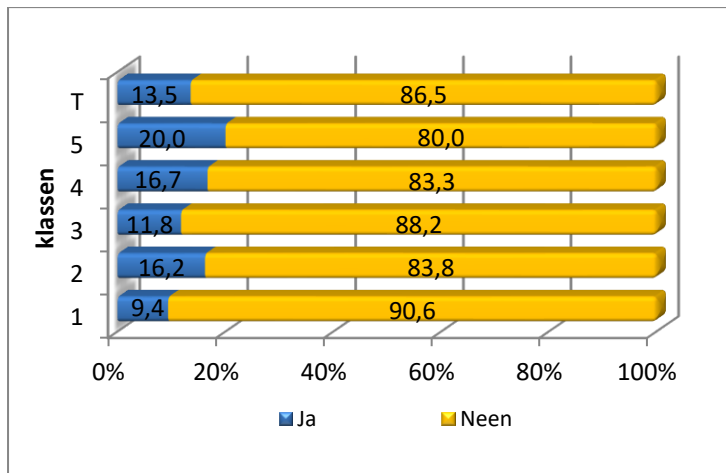
$$\frac{\text{Beladen afgelegde kilometers}}{\text{Totaal afgelegde kilometers}}$$

Gemiddeld wordt 68,6 % van de totale afstand afgelegd met een lading in vergelijking met gemiddeld 71,3 % en 69,7 % in hetzelfde kwartaal van het jaar ervoor.



Figuur 14: de gemiddelde afstandscoëfficiënt

3.3. Liquiditeit

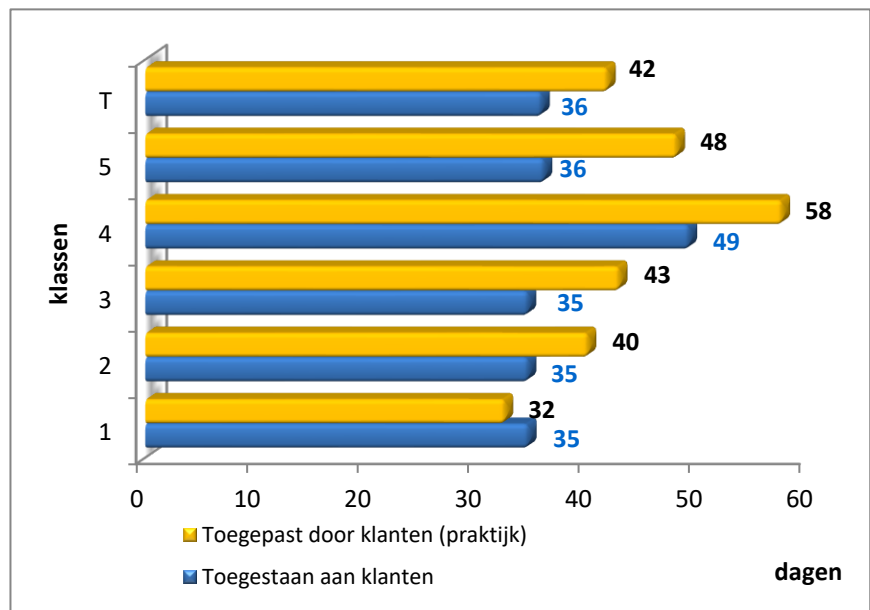


Figuur 15: Liquiditeitsproblemen

Gemiddeld 13,5 % van de bedrijven geeft toe te worstelen met liquiditeitstekorten. In het kwartaal ervoor lag dat aantal een stukje hoger: toen bedroeg het 18 %.

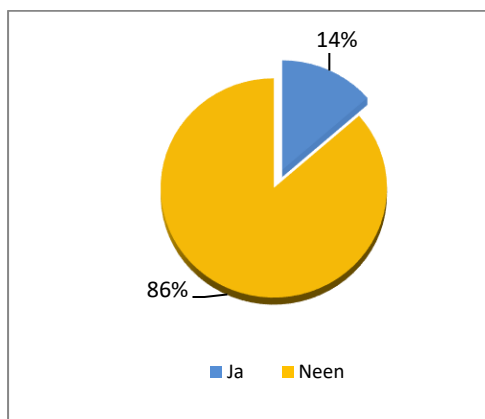
Jaar in, jaar uit wordt steeds dezelfde problematiek in de verf gezet door de vervoerders: klanten die de overeengekomen betalingstermijn niet respecteren. Veelal zijn ze moeilijk tot helemaal niet aan te porren zijn om tijdig te betalen, omdat ze al snel dreigen met een overstap naar de concurrentie. Ondertussen moeten vervoerders wel hun betalingsverplichtingen tijdig voldoen.

Geëxtrapoleerd naar de sector staan de vervoerondernemingen een gemiddelde betalingstermijn toe van 36 dagen. In de praktijk loop het op tot gemiddeld 42 dagen.

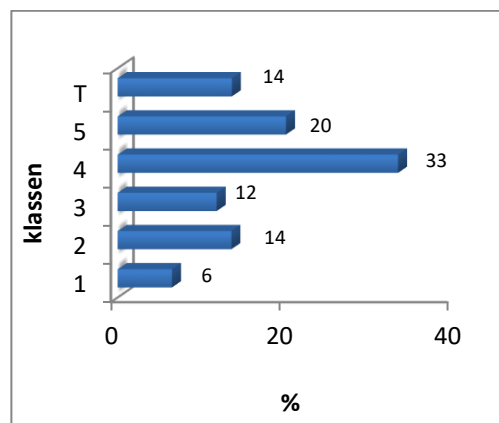


Figuur 16: Uitstel van betaling

3.4. Investerings

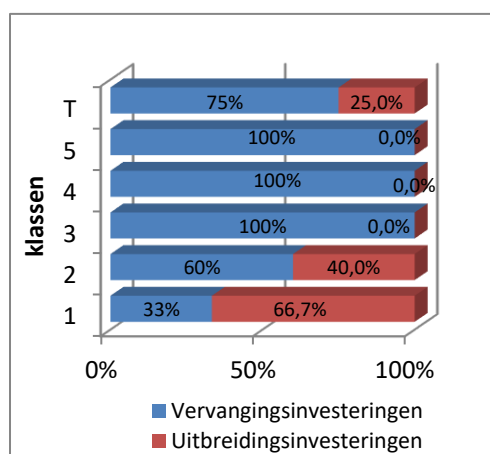


Figuur 17: Gedane investeringen



Figuur 18: Gedane investeringen per klasse

Gemiddeld 14 % van de respondenten deelt mee dat hun bedrijf een investering gerealiseerd heeft in vergelijking met 18 % in voorgaande periode. Een jaar eerder bedroeg het eveneens 14 %.



Figuur 19: Vervangings- of uitbreidingsinvesteringen

Geëxtrapoleerd naar de sector toe, geeft gemiddeld drie kwart van de ondernemingen aan dat het om een vervangingsinvestering gaat, vooral van motorvoertuigen.

Gemiddeld 15,4 % van de ondernemingen signaleert dat ze rijdend materieel van de hand gedaan hebben zonder het te vervangen. Dat is bijna een verdubbeling tegenover voorgaand kwartaal (toen bedroeg het 8,2 %). *Mogelijk* houdt dit verband met de afschaffing van de fiscale vrijstelling voor meerwaarden op bedrijfsvoertuigen sinds 1 september 2025. Hierdoor is de verkoop van rijdend materieel fiscaal minder aantrekkelijk geworden, wat ondernemingen ertoe kan aanzetten voertuigen langer te behouden of onmiddellijk te vervangen.

SLOTBEVINDINGEN

Terwijl de Belgische economie gestagneerd is ten opzichte van voorgaand kwartaal, is er op Europees vlak wel een economische groei vastgesteld. Het bbp is met + 0,4 % toegenomen in de eurozone en met + 0,5 % in de EU.

De Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg presteerde iets beter dan in het eerste kwartaal van het jaar, maar de vervoeractiviteit vertraagt nog steeds. De meeste vervoerders signaleren weliswaar dat hun bedrijvigheid op hetzelfde niveau bleef als in het kwartaal ervoor, maar een kleine meerderheid van de andere ondernemingen registreert wel degelijk een afname. De gewogen saldi van de antwoorden bedragen – 1,5 % voor het nationaal vervoer (– 8,3 % in het kwartaal ervoor) en – 2,3 % in het internationaal vervoer (– 6,9 % in voorgaand kwartaal).

Zowel de kostprijs als de vrachtprijs zijn gestegen in vergelijking met voorgaand kwartaal. De gewogen saldi van de kostprijs bedragen + 27,6 % in het nationaal vervoer en + 7,9 % in het internationaal vervoer. Met betrekking tot de vrachtprijs bedragen deze saldi + 13,6 % op nationaal vlak en + 4,9 % op internationaal vlak. Niet alleen de hoge brandstofprijzen maar ook het wispelturig verloop ervan is een doorn in het oog van veel ondernemingen. Het systematisch toepassen van de dieselclausule in de vrachtprijs is de boodschap, al voegt een aantal vervoerders eraan toe dat heel wat opdrachtgevers trachten om vervoerondernemingen tegen mekaar uit te spelen om zo de tarieven zo veel mogelijk te drukken. Vooral voor de retourritten is het een huzarenstukje om kostprijsverhogingen te kunnen doorrekenen.

De personeelsbestanden van de chauffeurs en de bedienden zijn nipt gestegen, terwijl dat van de niet-rijdende arbeiders niet is veranderd in vergelijking met voorgaand kwartaal. Het aantal vacatures is daarentegen afgenomen, maar het blijft hoog. Gemiddeld 36,2 % van de bedrijven geeft aan een bediende te willen aanwerven (43,9 % in het eerste kwartaal) en voor de arbeiders bedraagt het 20,6 % (24,4 % in voorgaande periode)
