2024

FEBETRA MEMORANDUM

Belgische transport- en logistieke sector
Onderweg naar meer duurzaamheid

Tekst toevoegen

Federatie voor Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners

VOORWOORD

Wat betekent het Belgisch transport in onze economie?

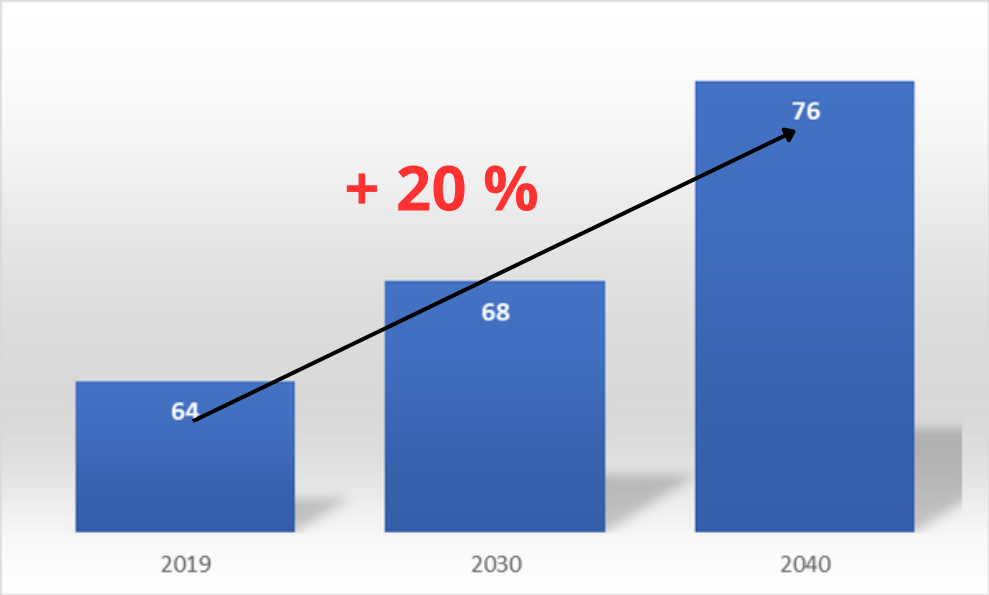
Febetra, de Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners, vertegenwoordigt de wegtransportondernemingen en logistieke dienstverleners voor rekening van derden.

Dat de transport- en logistieke sector een belangrijke rol speelt voor België valt te besluiten uit de evolutie van het aantal bedrijven. België telt momenteel 10.806 transportondernemingen. In 10 jaar tijd is dit aantal met 26 % gestegen. Qua tewerkstelling zijn we de 5e grootste sector, met niet minder dan 116.152 arbeidsplaatsen. Er kan dus besloten worden dat de sector een belangrijke economische en sociale rol speelt.

De komende jaren staan deze ondernemingen voor een aantal uitdagingen van formaat: vergroening, tekort aan arbeidskrachten, internationale concurrentie,...
In dit document willen we een aantal pistes aanreiken die ervoor zullen zorgen dat deze hindernissen kunnen overwonnen worden.

Transport@2040
Een toekomst met ups en downs

Prognose goederenvervoer in België
2019 - 2040
in miljard tonkm



Daling gemiddelde snelheid

Tijdens de spitsuren op de belangrijkste assen:
- 10 % tot - 15 %

Bron: Federaal planbureau

NAAR HET WEGVERVOER VAN MORGEN

Zero-emissievoertuigen	Meer spoor en binnenvaart	Ecocombis
44 ton	Professionele diesel	Lastenverlaging
Werkkrachten van buiten de EU	Flexi-jobs	Rijschoolinstructeurs
Uniforme regelgeving	Toegang tot het beroep/markt	Een eerlijk speelveld
Een efficiënte toegang	Een betere doorstroming	Duidelijke bewegwijzering
Onderhoud wegen	Vrachtwagenparkings	

Groen, duurzaam en betaalbaar

Zero-emissievoertuigen

De klimaatuitdagingen zijn een verantwoordelijkheid van iedereen, ook van de transportsector. In het vrachtvervoer is de weg naar zero-emissievoertuigen ingeslagen.
Voor het vrachtvervoer is elektrisch rijden niet het enige pad dat hierbij bewandeld moet worden. Waterstof, bio-brandstoffen en synthetische brandstoffen zijn ook volwaardige oplossingen.
Wat zeker is, is dat deze omschakeling zware investeringen zal vragen van de transportsector waarbij een financiële ondersteuning vanuit de overheid meer dan welkom zal zijn.
Daarnaast hebben ondernemingen ook nood aan een duidelijk tijdspad, rechtszekerheid en de nodige laad- en tankinfrastructuur.

Meer spoor en binnenvaart

Sommige wegvervoerders maken al gebruik van het spoor of de binnenvaart. Maar twee categorieën van kosten vormen momenteel nog een obstakel. Enerzijds zijn er de investeringskosten als gevolg van duurdere transportmiddelen, anderzijds zijn er de kosten als gevolg van ladingbreuk (overstappen van de ene naar de andere modus).

Febetra vraagt de invoering van

1) investeringssteun in specifiek materieel voor gecombineerd vervoer

en

2) een overslagcheque die de kosten van de overslag dekken voor transportbedrijven gevestigd in België voor het faciliteren van gecombineerd vervoer.

Duurzaam en eenvoudig

Laaghangend fruit

Twee mogelijke maatregelen, gemakkelijk te realiseren en zonder impact op de openbare financiën:

Maatregel 1 - de ecocombis

De ecocombis die vandaag in Vlaanderen en Wallonië rijden, vervoeren 50 % meer vracht en stoten 33 % minder CO2 uit.
Door ze ook toe te laten op de volledige Brusselse Ring zullen ze nog efficiënter kunnen ingezet worden.

Maatregel 2 - 44 ton in internationaal verkeer

Zowel in Frankrijk als in België mogen vrachtwagens maximum 44 ton wegen, behalve dan bij het oversteken van de grens tussen beide landen waarbij dan slechts 40 ton is toegelaten. 44 ton toelaten tussen beide landen betekent minder vrachtwagens en minder emissies.

Nood aan een sterke concurrentiepositie

Behoud professionele diesel

Vervoerders kunnen een deel van de bijzondere accijnzen op diesel terugvorderen in België. Stilaan klinken er steeds meer stemmen om deze terugvordering af te schaffen.
De transport- en logistieke sector leunt echter nog zwaar op deze terugvordering van de bijzondere accijnzen. Zeker aangezien er momenteel nog geen volwaardige alternatieven op de markt zijn.
De sector pleit dan ook voor het behoud van deze professionele diesel.

Lastenverlaging

De loonkostenhandicap is HET probleem waarmee onze Belgische transporteurs te kampen hebben. Door de torenhoge loonkost zijn ze te duur ten opzichte van vervoerders uit het nieuwe Europa, maar ook uit onze buurlanden.
Om het evenwicht te herstellen vraagt Febetra een kwijtschelding van de bedrijfsvoorheffing voor het niet-doorrekenbare maar wel betaalde gedeelte aan niet-productieve uren (beschikbaarheidsuren) en een lastenverlaging op overuren, opleidingsuren en het omzetten van nachtvergoedingen in fiscaal vrijgestelde netto premies.

Nood aan soepelere regels die het ondernemerschap niet fnuiken

Werkkrachten van buiten de EU

De transportsector is steeds op zoek naar nieuwe vrachtwagenchauffeurs. Ondertussen is 20 % van de chauffeurs werkzaam bij Belgische ondernemingen afkomstig van buiten de EU. Uiteraard aan dezelfde voorwaarden als Belgische chauffeurs.
Toch is het aanwerven van vrachtwagenchauffeurs van buiten de EU een hels karwei. Deze moeten immers 185 dagen wachten alvorens ze een bestuurderskaart voor de tachograaf kunnen krijgen. Ook het omwisselen van hun rijbewijs of het volgen van de cursus vakbekwaamheid vrachtwagenchauffeur blijkt allesbehalve evident.
Er is nood aan duidelijke en snelle procedures afgestemd op de noden van de hedendaagse arbeidsmarkt.

Flexi-jobs

Flexi-jobs zijn voor onze sector een oplossing om het schrijnend chauffeurstekort deels te kunnen opvangen. Bovendien is de sector van het goederenvervoer en de logistiek sterk onderhevig aan pieken en dalen. Flexi-jobs laten toe dat de pieken van deze plotse stijgingen kunnen worden opgevangen waardoor de distributie kan gegarandeerd blijven, zonder dat de kosten voor de werkgever torenhoog stijgen. Febetra vraagt dat het systeem van flexi-jobs wordt uitgebreid naar de transport- en logistieke sector. Onze doelgroep bestaat voornamelijk uit gepensioneerden uit de sector.

Rijschoolinstructeurs

Wie zegt nood aan vrachtwagenchauffeurs, zegt ook nood aan rijschoolopleidingen.

De rijscholen kampen echter ook met een tekort aan rij-instructeurs. Deze kandidaat-instructeurs moeten uiteraard voldoen aan een aantal voorwaarden, maar merkwaardig genoeg zijn deze voorwaarden veel strenger dan die voor rij-instructeurs bij de VDAB.

Febetra vraagt dat de rijscholen instructeurs kunnen aanwerven aan dezelfde voorwaarden als de VDAB.

Toegang tot het beroep: maak er werk van!

Sinds de 6e staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de toegang tot het beroep van transportondernemer.

Dit brengt uiteraard veel uitdagingen met zich mee, zowel voor de vervoerders als voor de betrokken overheden die ervoor moeten zorgen dat deze inkanteling probleemloos kan plaatsvinden.

Tot op vandaag is er hierover nog geen politiek akkoord tussen de federale overheid en de gewesten.

De tijd dringt nochtans wil men vanuit de overheid een kwalitatieve service aanbieden.

Gecombineerd vervoer = cabotage

Buitenlandse voertuigen zijn massaal aanwezig in onze havens om er o.a. in het kader van een gecombineerd vervoer (spoor/weg of water/weg) het voor- of na-traject over Belgisch grondgebied uit te voeren en dit zonder enige beperking.

Belgische vervoerders kunnen enkel maar machteloos toekijken.

De Europese regelgeving laat nu wel toe om deze transporten als cabotage te definiëren. Zodoende kunnen deze buitenlandse voertuigen hier niet eindeloos rondrijden.

Een eerlijk speelveld

De Europese Unie heeft de laatste jaren een aantal regels uitgewerkt voor de transportsector met als doel een eerlijker Europees speelveld tot stand te brengen.

De verloning van gedetacheerde chauffeurs bij een internationaal transport wordt hier ook aangepakt zodat chauffeurs ongeacht het thuisland van hun werkgever op een min of meer gelijke manier verloond worden.

Sinds de invoering van deze regels is er echter maar één vaststelling: ze worden niet gecontroleerd. Meer controles is dus de boodschap!

Uniforme regelgeving

Vervoerders worden meer en meer geconfronteerd met een lappendeken aan regelgeving die verschilt van gewest tot gewest en zelfs van gemeente tot gemeente.

Gewesten moeten zorgen voor een kaderwetgeving die gemeentes op eenzelfde manier implementeren en gewesten moeten bij het tot stand komen van regelgeving streven naar een regelgeving met zo min mogelijke verschillen tussen de gewesten.

Als we bijvoorbeeld de regelgeving 50 ton in Vlaanderen en Wallonië onder de loep nemen, dan noteren we een aantal essentiële verschillen. Totaal onwerkbaar voor de bedrijven die deze regelgeving elke dag in de praktijk moeten omzetten in een land dat per slot van rekening een zakdoek groot is.

Vrachtwagens zijn de motor van onze economie

Een efficiënte toegang

Meer en meer steden en gemeentes beperken de toegang van vrachtwagens en vergeten daarbij dat voor sommige goederen de vrachtwagen de enige oplossing is.

Voldoende laad- en loszones, een efficiënt vergunningsbeleid zonder administratieve rompslomp, een centrale databank met de laad- en losuren, conflictvrije kruispunten, gescheiden fietspaden en overleg met de sector staan garant voor een vlotte en veilige belevering.

Een betere doorstroming

Vrachtwagens worden steeds meer richting het hoofdwegennet geduwd. Dit is uiteraard geen probleem voor zover dit niet leidt tot een groot aantal omrijkilometers en voor zover een goede doorstroming wordt gegarandeerd.

In de praktijk is dit allesbehalve het geval en de kilometerheffing voor vrachtwagens, ingevoerd in 2016, heeft hierin zoals verwacht geen soelaas gebracht. De enige mogelijke piste is een kilometerheffing voor iedereen.

Een duidelijke bewegwijzering

Een veel voorkomende klacht bij onze vrachtwagenchauffeurs, is het gebrek aan duidelijke bewegwijzering.

Met duidelijke bewegwijzering verstaan we een ondubbelzinnige bewegwijzering die duidelijk en ruim op tijd aanduidt waar de vrachtwagen niet mag rijden maar die vooral ook aangeeft welke weg hij wel moet nemen.

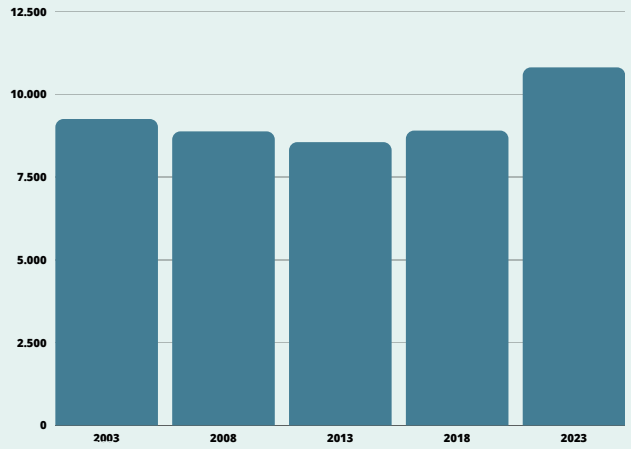
Betere wegen en meer vrachtwagenparkings

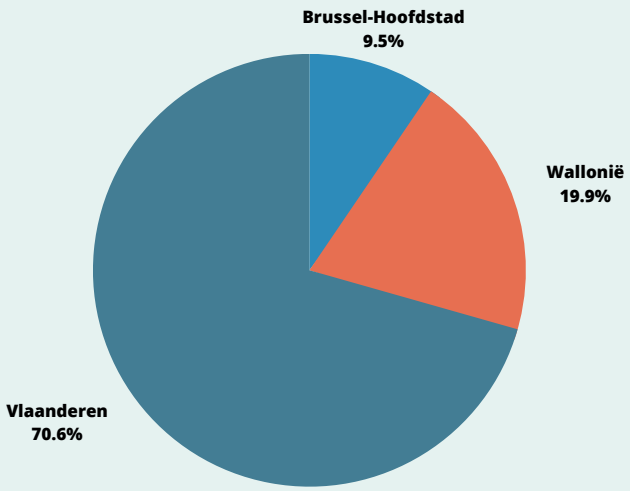
Elke werknemer verdient een goed werkinstrument. Bij een vrachtwagenchauffeur is dit niet enkel zijn voertuig, maar ook het wegennet. Hoewel er meer geïnvesteerd werd in onze wegeninfrastructuur, blijft de kwaliteit van onze wegen ondermaats als we deze vergelijken met onze buurlanden. Er dient werk gemaakt te worden van een kwalitatief hoogstaand, goed onderhouden wegennet.
Het tekort aan vrachtwagenparkings is ook een oud zeer. Hoe kan men in de 21e eeuw nog aanvaarden dat vrachtwagenchauffeurs moeten rusten op overvolle parkings zonder de nodige faciliteiten?

De transportsector in een notendop

Aantal ondernemingen

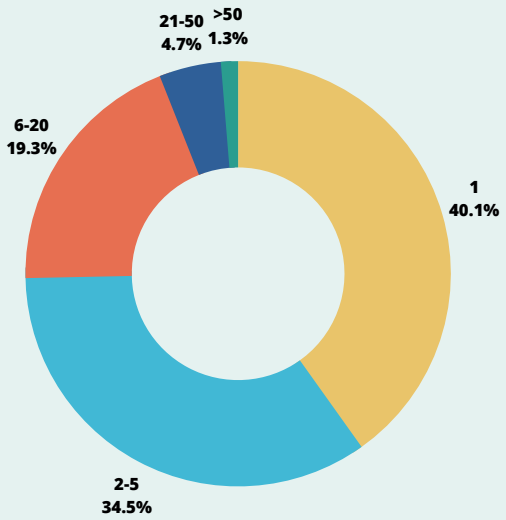
Tussen 2003-2023 is het aantal transportondernemingen met 16,86 % gestegen.
Op 1/1/23 telde de Belgische sector van het beroepsgoederenvervoer over de weg 10.806 ondernemingen.





Per gewest

70,6 % van de vervoerondernemingen zijn gevestigd in Vlaanderen.
West-Vlaanderen heeft het hoogste aantal bedrijven, gevolgd door Oost-Vlaanderen en Antwerpen.

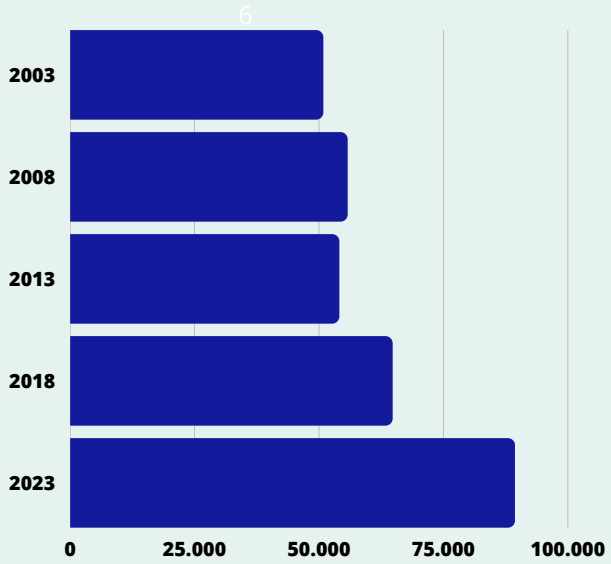


Per grootte

De sector bestaat merendeels uit kleine bedrijven. In de maand januari 2023 had 71,5 % van de vervoerbedrijven niet meer dan 5 motorvoertuigen. Amper 1,7 % van de bedrijven heeft meer dan 50 motorvoertuigen.

Aantal motorvoertuigen

Op 1/1/23 hadden de 10.806 vervoerondernemingen tezamen 89.304 motorvoertuigen. In 2003 was dit 50.788 motorvoertuigen.

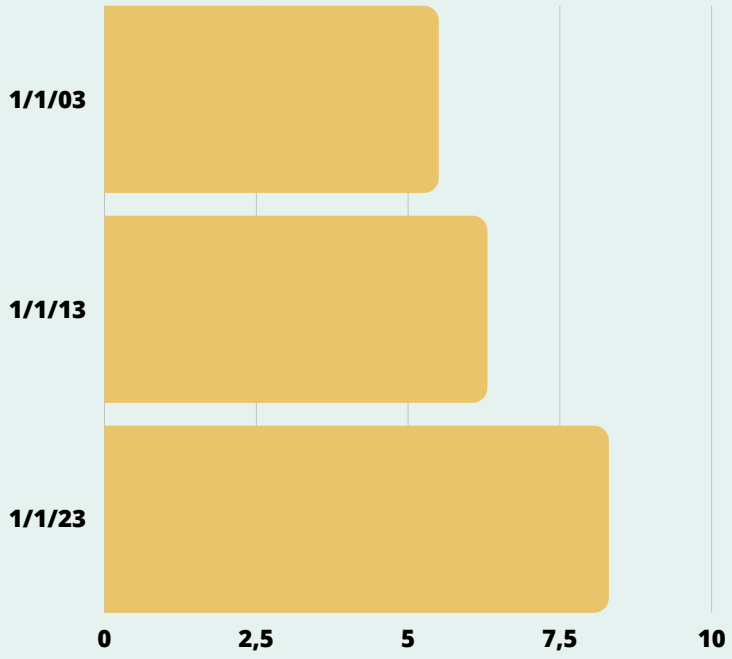


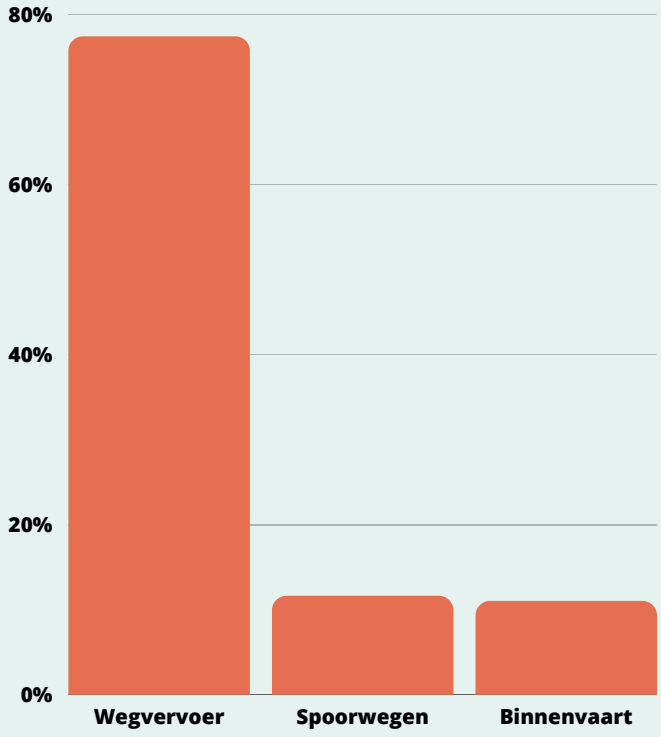
Bron: ITLB

De transportsector in een notendop

Gemiddeld aantal voertuigen

Op 1/1/03 had een transportonderneming gemiddeld 5,5 motorvoertuigen. 10 jaar later was het gemiddelde 6,3 motorvoertuigen en op 1/1/23 liep dat gemiddelde op tot 8,3 motorvoertuigen.





Modal Shift

Het wegvervoer blijft de belangrijkste transportmodus, niet alleen omwille van zijn grote betrouwbaarheid maar ook omwille van de flexibele dienstverlening. De vrachtwagen is het enige transportmiddel dat alle steden en dorpen kan bereiken.

Bron: ITLB