



**SIGMA**

**SOCIO-ECONOMISCH  
DOSSIER  
2023**

ALGEMENE VERGADERING  
EN PERSCONFERENTIE  
**JUNI 2024**

**SOCIO-ECONOMISCH**  
DOSSIER  
**2023**

Sigma vzw, federatie van de algemeen vertegenwoordigers van materieel  
voor openbare en privé-werken, voor de bouw en de goederenbehandeling

# INHOUD

**1**

VOORWOORD ————— 4

**2**

SIGMA IN 2023 ————— 8

**3**

SIGMACERT IN 2023 ————— 13

**4**

DE SECTIE BURGERLIJKE BOUW ————— 16

**5**

DE SUBSECTIE GENERATOREN ————— 27

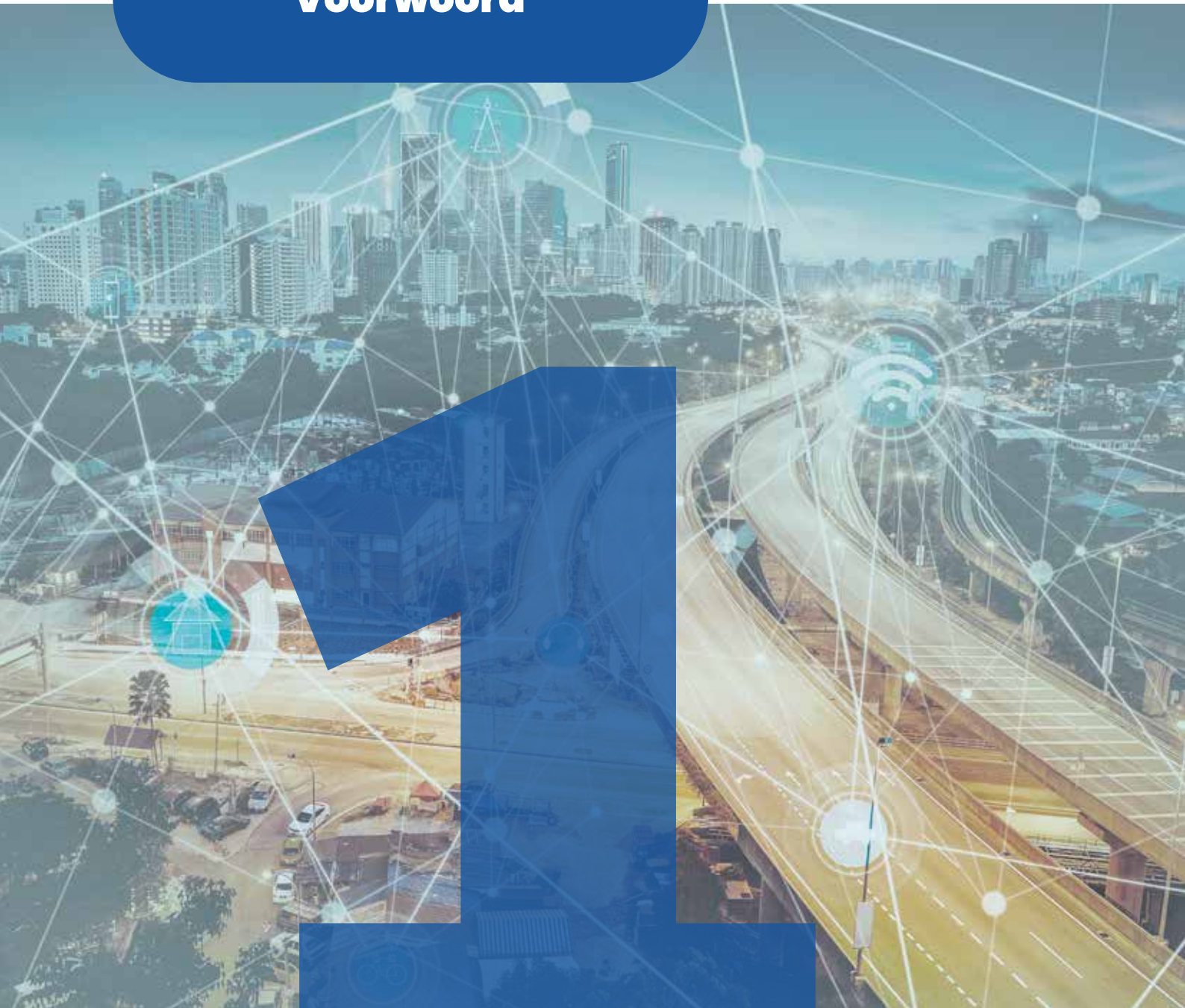
**6**

DE SECTIE LIFT TRUCKS ————— 33

**7**

CONJUNCTUUR ————— 42

# Voorwoord



# 1

# Voorwoord door Dries Van Haut

## “Veranderingen”

Beste lezer,

Met trots presenteren we opnieuw het economische dossier over 2023, opgesteld door onze beroepsvereniging Sigma vzw.

In de volgende hoofdstukken vindt u naar jaarlijkse gewoonte een analyse, die onze sectievoorzitters maakten van de verkoopcijfers over 2023 in hun branche en een vooruitblik met de verwachtingen voor 2024. Voor het eerst is er echter een duidelijk verschil tussen de resultaten en tendensen van de machines voor burgerlijke bouwkunde/bouw en die van de goederenbehandelingsmachines.

Waar de bouwmachines in 2023 nog zeer behoorlijke resultaten lieten optekenen en meer nog, de op 2 na ('21 en '22) hoogste jaarcijfers ooit bereikten, zakten de lift trucks terug naar een verkoopniveau van maar liefst 10 jaar geleden.

Bij de bouwmachines zijn deze goede resultaten duidelijk te wijten aan het uitleveren van reeds lang geleden bestelde machines, die nog in de orderportefeuille zaten. De lange levertermijnen zorgden ervoor dat er nog grote aantallen machines in 2023 werden gefactureerd. De goederenbehandelingsmachines, die veel minder met zeer lange levertermijnen te maken hadden, ervoeren dus al volop het effect van de vertragende economie en vielen dus zwaar terug. Bij de machines voor (burgerlijke) bouwkunde is dezelfde tendens ook te merken in de geplaatste bestellingen of *order intake*. Daar lopen de cijfers ook zwaar terug, en al zeker als we gaan vergelijken ten opzichte van 2 jaar geleden. Dalingen van gemiddeld 25% op 12 maanden of 50% en meer op 24 maanden bekeken zijn geen uitzondering.

De investeerder heeft er dus duidelijk weinig vertrouwen in. De grote prijsstijgingen hebben we stilaan wel achter de rug, maar de inflatie staat in april 2024 wel nog steeds op 3,37%.

De rente is een pak duurder geworden. En ik formuleer het bewust als duurder en niet als duur *tout court*. Wanneer mensen me zeggen dat ze de huidige interestvoeten wel duur vinden, probeer ik dat toch wat te nuanceren. We zijn immers verwend geweest als investeerders met een lange periode, waarin geld zeer goedkoop en soms zelfs quasi gratis geleend kon worden. Maar dat is ooit anders geweest. Ik herinner me nog dat ik zo'n 40 jaar geleden als tiener op mijn eerste spaarrekening een interestvoet van bijna 10% per jaar kreeg. Als je toen geld moest lenen, was dat tegen percentages die uit 2 cijfers voor de komma bestonden. De huidige percentages lijken me dan ook eerder een normaal getal en niet zozeer duur. Ik begin trouwens te merken bij mijn klanten dat de aarzeling als gevolg van de stijgende interesten stilaan begint weg te ebben en men zich dus begint te gewennen aan deze percentages.

We hebben in het verleden al vastgesteld dat periodes van dalende *order intake* meestal niet veel langer duren dan 2 à 3 jaar. Als dit nu ook weer het geval zou zijn, zouden we ergens in de tweede helft van dit jaar of begin volgend jaar weer een duidelijke stijging in de bestellingen moeten kunnen zien. Laat ons dus maar optimistisch blijven en al reikhalzend vooruitkijken naar een nieuwe periode, waarin we wat betere resultaten mogen optekenen.

Als ondernemer kan je vandaag ook niet meer om zaken als klimaat en duurzaamheid heen. Termen als *ESG* en *CSRD* vliegen ons met de regelmaat van de klok om de oren. Als beroepsvereniging zijn we uiteraard ook met deze thema's bezig en proberen we onze leden daarover te informeren, te ondersteunen en de belangen te behartigen bij de bevoegde instanties. Zo slaagden we er in 2023 in, om VLAIO ecologiesteun te faciliteren voor 'elektrische offroad werfvoertuigen van 5 ton of meer'. Een eerste stap in de goede richting, maar we zouden graag deze steunmaatregelen nog uitgebreid zien. Daarom zijn we samen met een paar andere beroepsverenigingen, die gelijkaardige belangen hebben, een memorandum aan het opstellen met onze bezorgdheden, bemerkingen en voorstellen om de steun uit te breiden.

Dit brengt ons dan weer naadloos bij de politiek. Aan de vooravond van de verkiezingen van 9 juni staan we natuurlijk ook even stil bij het beleid. Eerst en vooral hoop ik dat de puzzelstukken voor het vormen van een nieuwe regering niet al te moeilijk in elkaar te passen zijn en we geen bijzonder lange regeringsvorming krijgen. Onze noorderburen hebben ons daar jarenlang mee uitgelachen, maar ervaren nu zelf dat de kaarten soms dermate gelegd worden, dat een oplossing lang op zich laat wachten. Daarnaast hoop ik dat de volgende

regeringsploeg er eindelijk eens werk van maakt om de gigantische hoeveelheid regeltjes te verminderen, waar je vandaag als onderneming moet aan voldoen om te mogen ondernemen. Spijtig genoeg is het echter nog al eens dikwijls zo dat een nieuwe ploeg zich wil manifesteren met een hoop nieuwe maatregelen tot gevolg, die dan weer extra verplichtingen met zich meebrengen.

En last but not least de beschikbare middelen. België is op dat gebied één van de slechtere leerlingen in de Europese klas. Er zal dus iets moeten gebeuren om onze financiën beter op orde te krijgen. Ik mag hopen dat de nodige besparingen op de juiste plaats zullen gebeuren en dat de noodzakelijke stimuli, om onze economie beter te laten draaien, nog steeds zullen kunnen doorgaan.

Waar ik vorig jaar mijn voorwoord begon door ChatGPT eens een stuk te laten schrijven, ga ik er dit jaar mee eindigen. Niet door een stuk tekst te laten genereren, maar wel door een citaat te laten kiezen bij deze tekst. Ik moet zeggen dat ik aangenaam verrast was door hetgeen ik gepresenteerd kreeg, nl. een citaat van John F. Kennedy :

*“De enige zekerheid in het leven is verandering. In tijden van economische schommelingen is het onze capaciteit om ons aan te passen en vooruit te kijken, die ons veerkrachtig maakt.”*

Maar toen ik ChatGPT de originele Engelse tekst van dit citaat vroeg, bleek het geen letterlijk citaat van Kennedy te zijn, maar een interpretatie van zijn ideeën. Zo zie je maar weer dat je moet oppassen met onze AI vriend. Het letterlijke citaat is :

*“Change is the law of life. And those who look only to the past or present are certain to miss the future.”*

Dries Van Haut  
Voorzitter SIGMA vzw  
Mei 2024



**Sigma**



# 2 — SIGMA in 2023

## Bestuur

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| • Dries Van Haut         | Van Haut - Voorzitter   |
| • David Vandermeulen     | Bergerat-Monnoyeur Belgium – Vicevoorzitter Burgerlijke Bouw  |
| • Hugues van Espen       | Toyota Material Handling Belgium – Vicevoorzitter Lift Trucks |
| • Eddie Bormans          | Hunter & Van Twist – Generatoren                              |
| • Jean-Paul Dubois       | Kion Group  |
| • Jean-Christophe Smeets | Hilaire Van Der Haeghe  |
| • Filip Andries          | Manitou Benelux   |
| • Benoit Vercruyssen     | Tramac  |
| • Damien Bioul           | Bia Group   |
| • Joëlle Germain         | Sigma – Algemeen Secretaris                                   |

## Leden

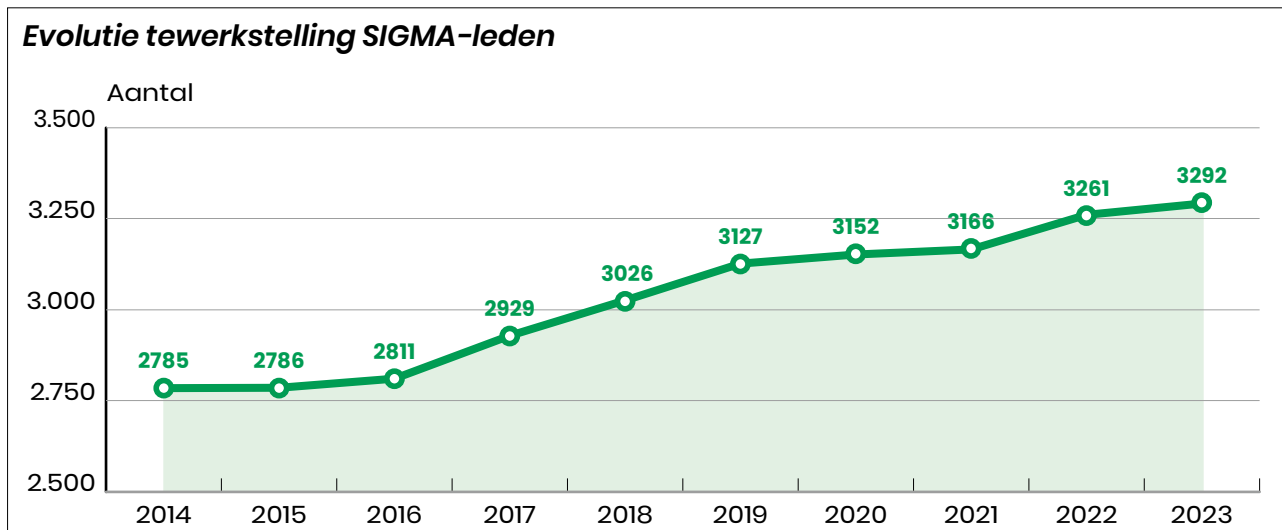
- 74 leden met 3292 directe personeelsleden
- 4 beroepssecties : (burgerlijke) bouw – lift trucks – generatoren – betonbekisting
- 3 werkgroepen : HR – Vergroening – Preventieadviseurs

## Activiteiten

- Statistieken per sectie
- Sociale onderhandelingen
- 26 netwerkmomenten met boeiende keynote speakers en een bezoek aan het Oosterweelwerf
- 52 leden exposanten op Matexpo
- Infosessies (homologatie, nieuwe technologieën, ...), informatie & experts ten dienste van de leden
- Behartigen lobbydossiers vergroening & instroom

# Tewerkstelling bij de SIGMA-leden

## AANTAL DIRECTE WERKNEMERS



## SPLIT BEDIENDEN EN ARBEIDERS PER SECTIE

Lift Trucks & Burgerlijke Bouwkunde	2022	2023	Vershil in % 2023- 2022
Arbeiders	1.701	1.720	1,1%
Bedienden	1.560	1.572	0,8%
<b>Totaal</b>	<b>3.261</b>	<b>3.292</b>	<b>0,95%</b>

Lift Trucks	2022	2023	Vershil in % 2023- 2022
Arbeiders	867	869	0,2%
Bedienden	674	675	0,1%
<b>Totaal</b>	<b>1.541</b>	<b>1.544</b>	<b>0,2%</b>

Burgerlijke Bouwkunde	2022	2023	Vershil in % 2023- 2022
Arbeiders	836	851	1,8%
Bedienden	884	897	1,5%
<b>Totaal</b>	<b>1.720</b>	<b>1.748</b>	<b>1,6%</b>

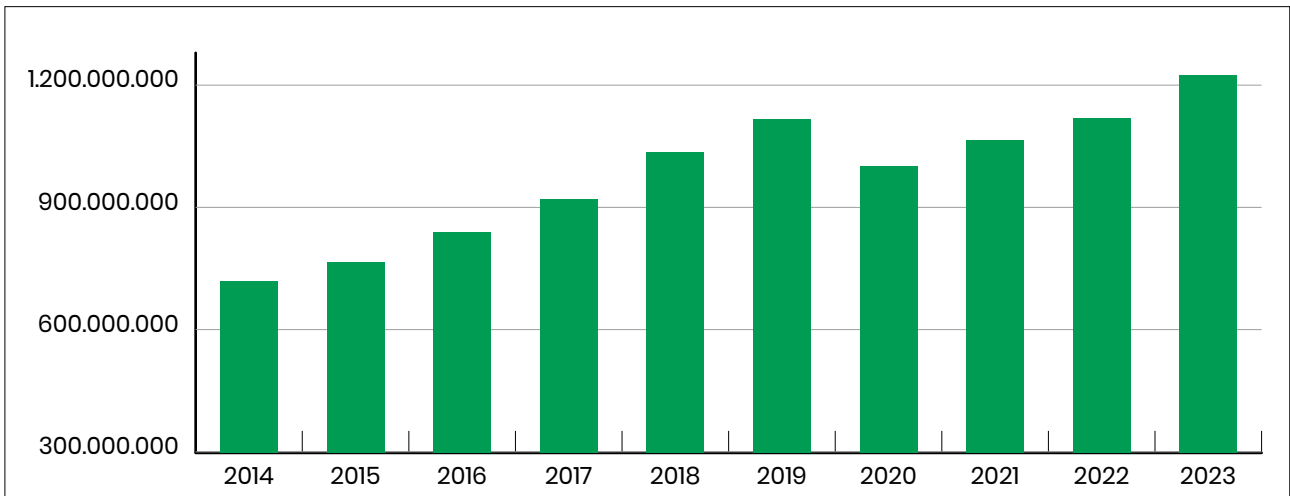
## Omzet bij de SIGMA-leden

### OMZET PER ACTIVITEIT

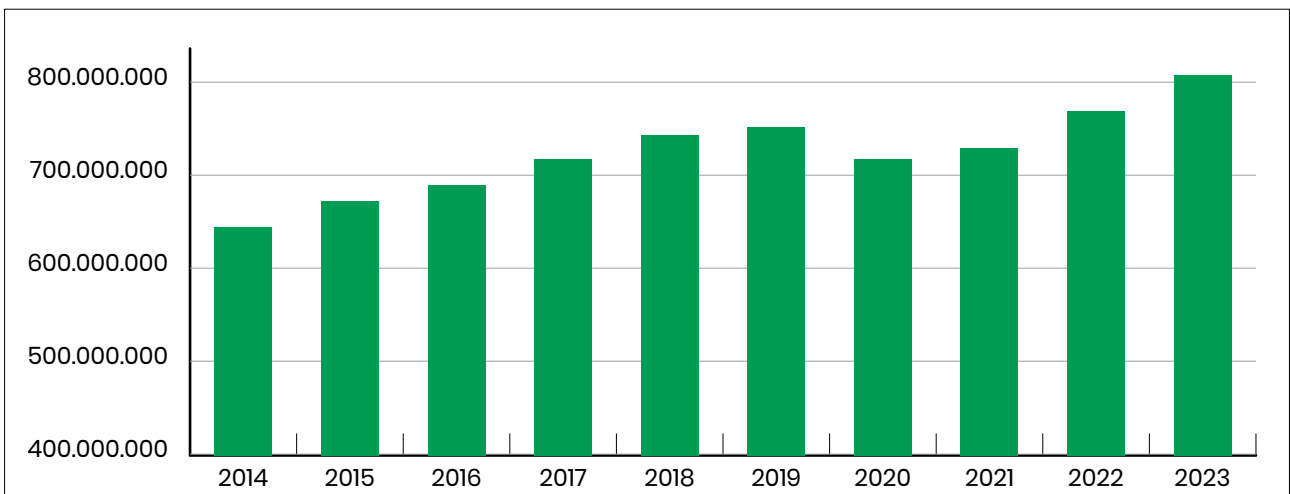
Burgerlijke Bouwkunde / Bouw	2021	2022	2023
<b>Omzet</b>	<b>1.051.500.000 €</b>	<b>1.109.335.000 €</b>	<b>1.220.268.500 €</b>
	%	%	%
Omzet verkoop nieuwe machines	67,8	65,8	69
Omzet verkoop tweedehandse machines	6,3	6,1	5,3
Omzet korte- en langetermijnverhuur	6,3	6,1	9,5
Omzet activiteiten naverkoop	16,8	18,2	16,2

Lift Trucks	2021	2022	2023
<b>Omzet</b>	<b>631.800.000 €</b>	<b>707.761.600 €</b>	<b>782.076.568 €</b>
	%	%	%
Omzet verkoop nieuwe machines	44,5	45,1	47
Omzet verkoop 2 <sup>de</sup> handse machines	8,9	8,1	5,5
Omzet korte- en langetermijnverhuur	20,6	20,9	28,1
Omzet activiteiten naverkoop	26	25,9	19,4

### EVOLUTIE OMZET VAN DE LEDEN BURGERLIJKE BOUWKUNDE IN EURO



### EVOLUTIE OMZET GOEDERENBEHANDELING IN EURO





**SIGMACert**

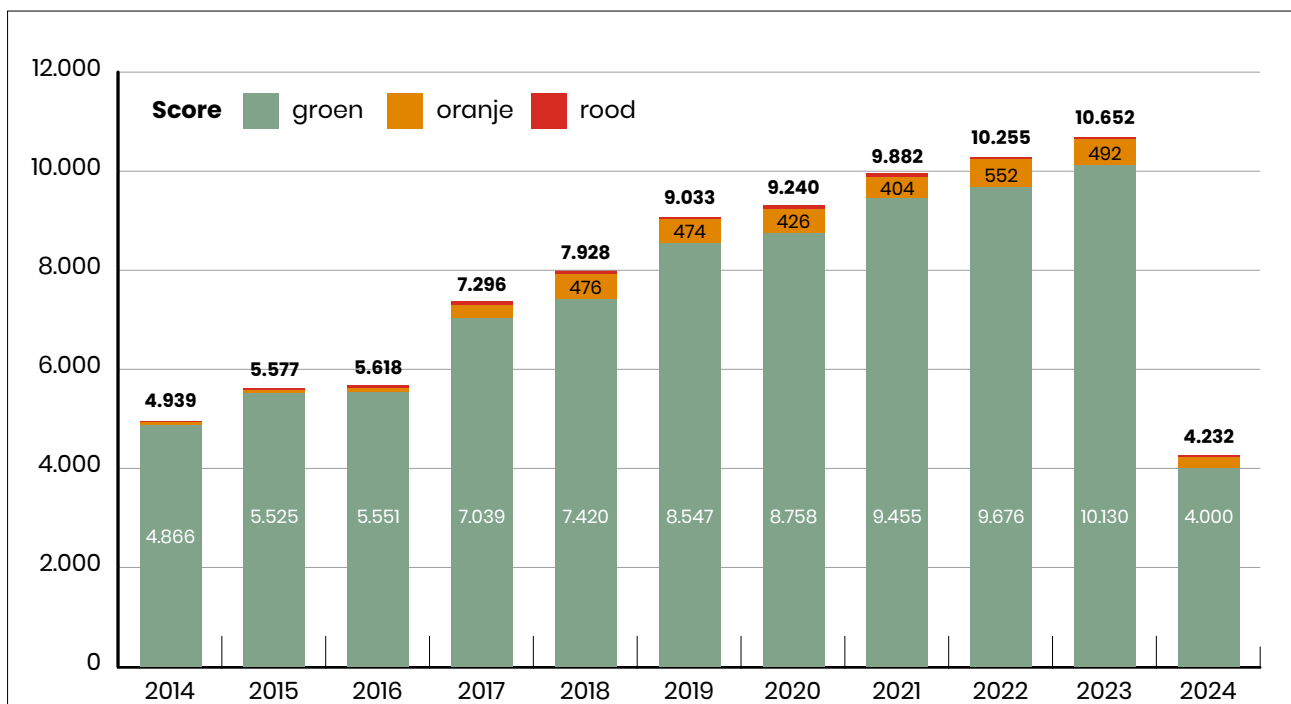


# 3 SIGMACert in 2023

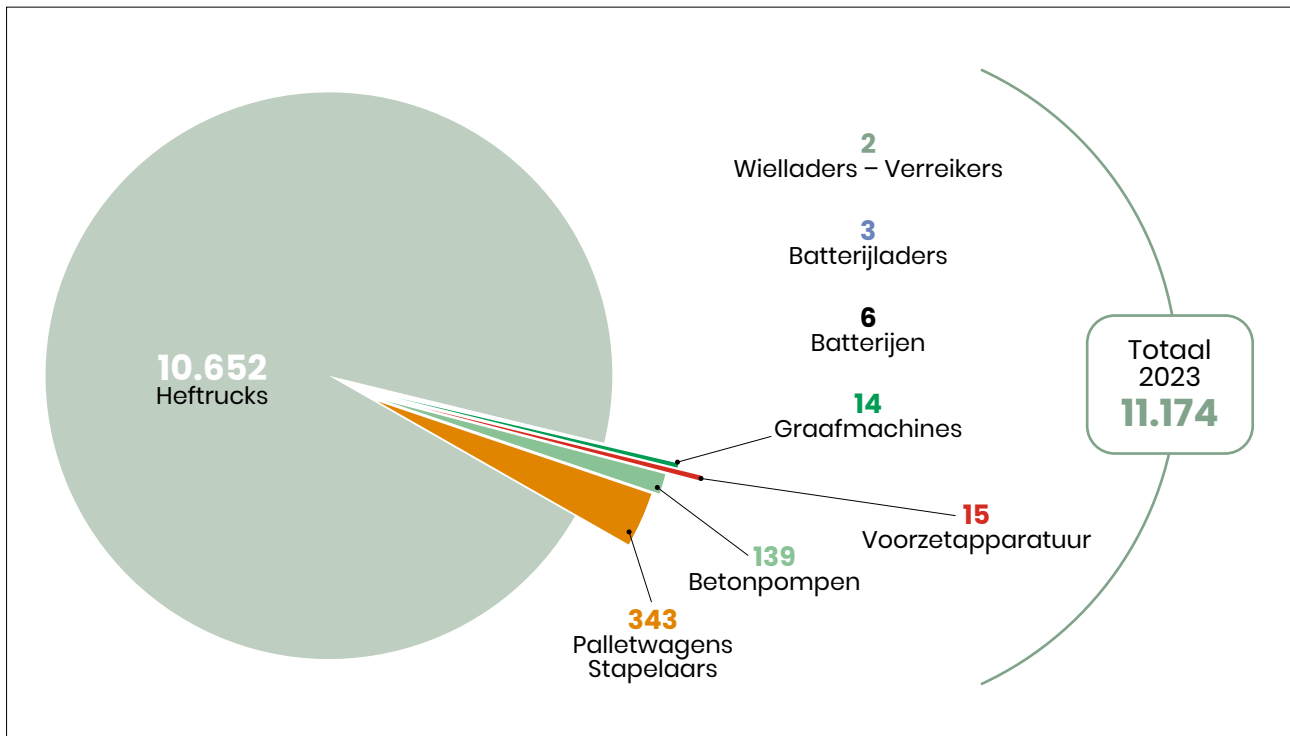
Het SIGMACert veiligheidslabel beantwoordt aan de wettelijke verplichting om arbeidsmiddelen periodiek te laten keuren door bevoegde personen. SIGMA-leden kunnen deze keuringen uitvoeren.

## De trend

### EVOLUTIE AANTAL SIGMACERT KEURINGEN



## SIGMACERT TRENDS-ANALYSE



## Sectie Burgerlijke Bouw





# 4 De sectie Burgerlijke Bouw

## Timing issues

Zoals te zien is in Figuur 2, is de *Order Intake* markt aan het dalen sinds 2022.

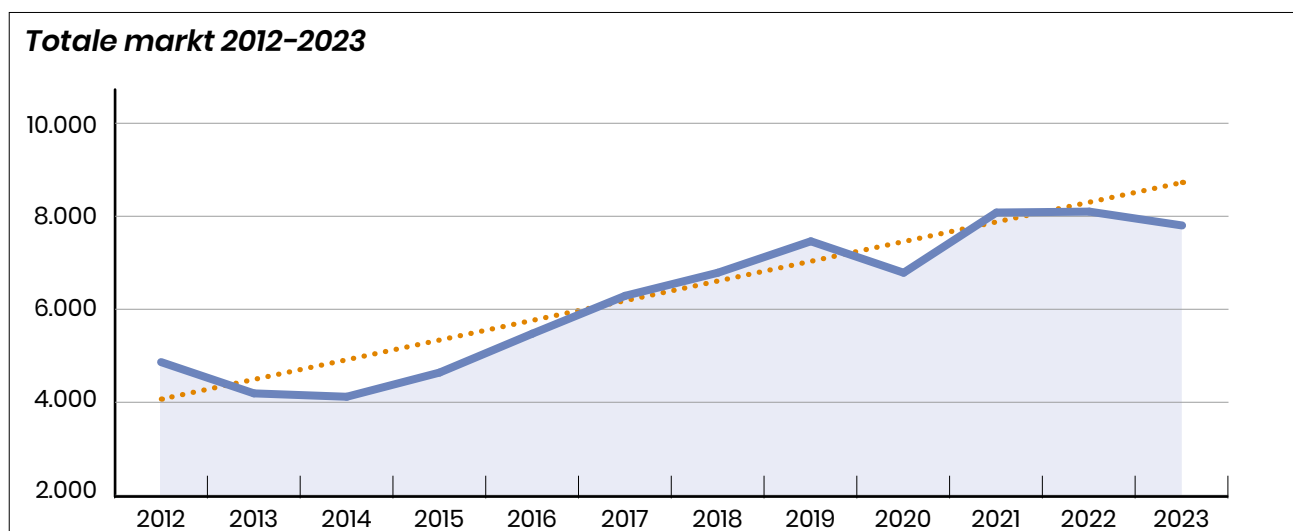
De opgestapelde orderportefeuille eind 2021, was dan ook zo groot dat de gefactureerde markt (Figuur 1) de daling in de reële markt verdoezelde in 2022 EN in 2023, en zelfs begin 2024.

Een nachtmerrie voor iemand die markten analyseert.

Dit heeft echter ook goede kanten. Deze zeer gespreide uitlevering heeft gezorgd voor twee redelijk stabiele jaren. Zelfs in 2024 is er nog een uitdeinend effect op de verkoopcijfers.

Dit maakt dat de gefactureerde markt van ± 8000 machines “slechts” gedaald is naar ± 7.800 eenheden, een daling van 4%, waarbij deze daling hoofdzakelijk toe te wijzen is aan de daling van het <10 ton gamma, nl. met -5%.

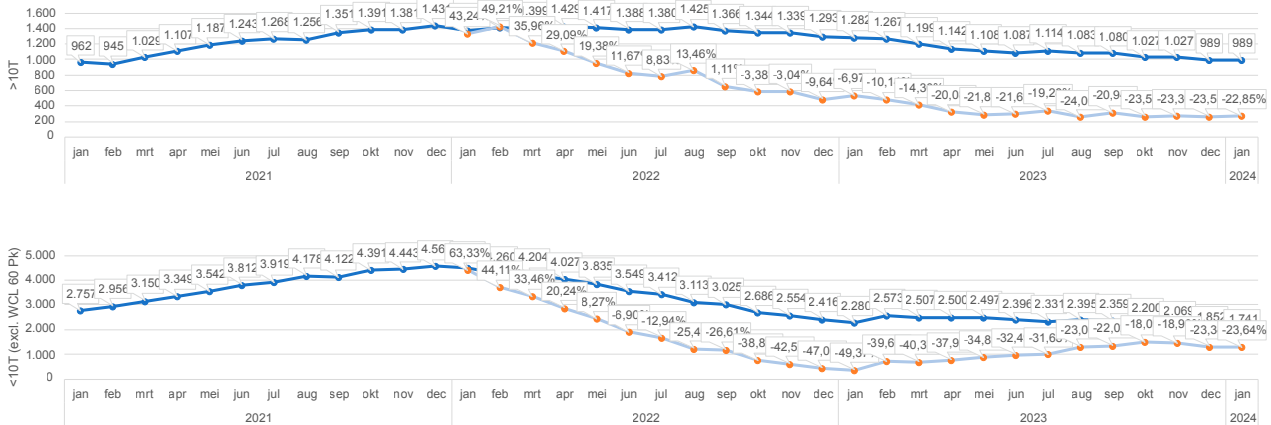
### DE EVOLUTIE VAN DE MARKT - FIGUUR 1



Dit staat dus, zoals hierboven vermeld, in schril contrast met de daling van de Order Intake, die reeds in september 2022 startte voor de grote machines (>10 ton) en zelfs in januari 2022 voor de kleine machines.

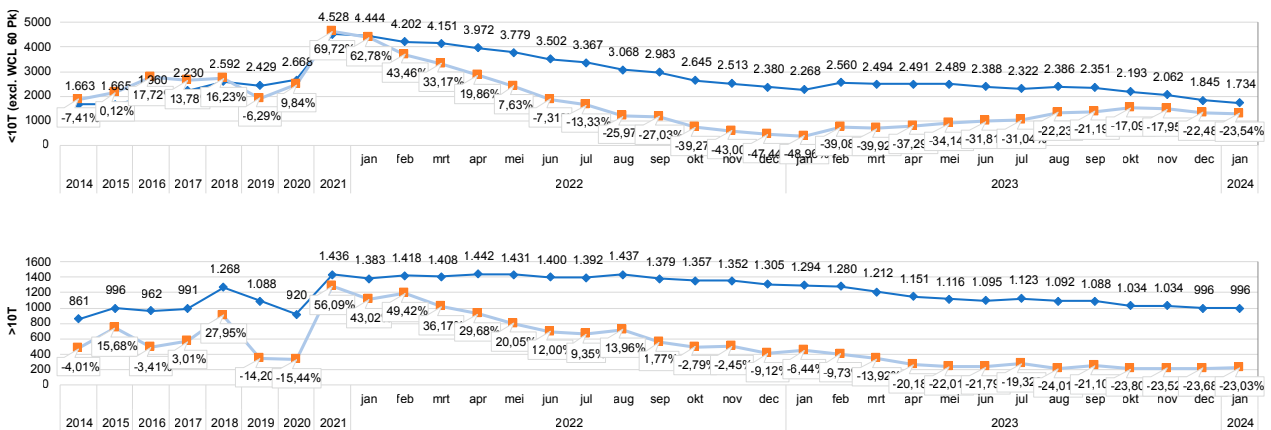
### ROLLING 12 MONTHS 2021-2023 ORDER INTAKE - FIGUUR 2

illustratief voor de evolutie, niet voor de grootte van de markt.



### ROLLING 12 MONTHS 2014-2023 ORDER INTAKE - FIGUUR 2A

illustratief voor de evolutie, niet voor de grootte van de markt.

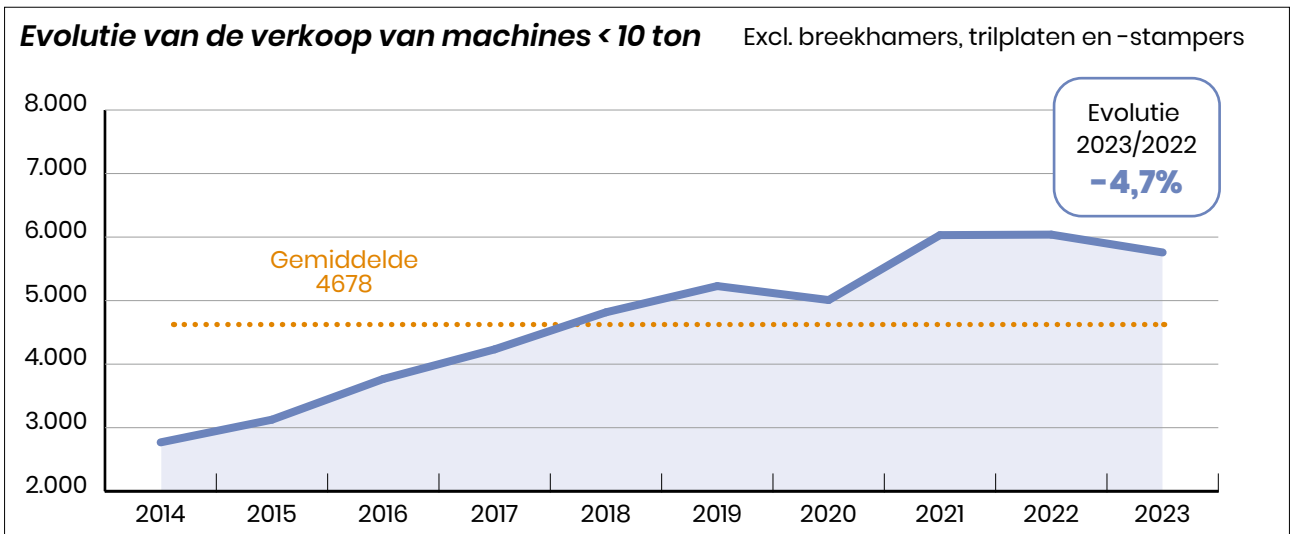


Ook in 2024 zien we deze trend. Zowel voor grote als kleine machines zijn dit dalingen van rond de 20% t.o.v. januari 2023. In januari 2023 zagen we nog dalingen van -40% voor de <10 ton klasse.

**Gecumuleerd geeft dit een daling van de markt van bijna 50% over 2 jaar, met meer dan -60% daling voor de kleine machines.**

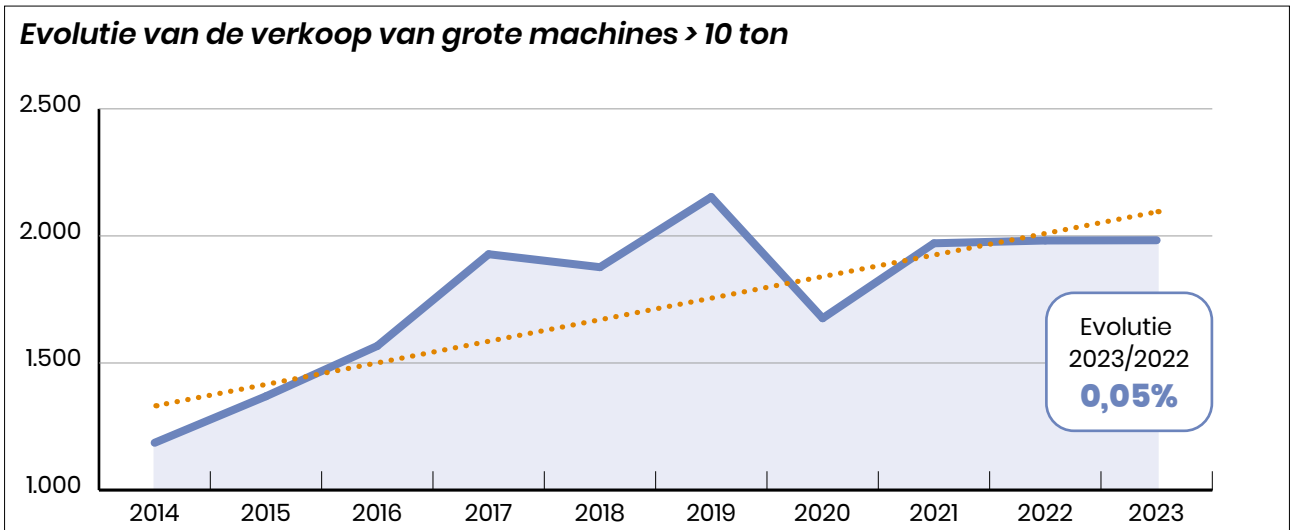
Een andere conclusie die we kunnen trekken, is dat de langetermijntijding van de markt van <10 ton machines zich verder zet. De daling van de Order Intake zal echter wel leiden tot een daling van het stijgingspercentage.

### EVOLUTIE VAN MACHINES < 10 TON – FIGUUR 3



Of dit ook het geval zal zijn voor de >10 ton, is nog de vraag. De laatste jaren waren echter dermate hoog, dat we deze indruk zouden krijgen. Echter, met een halvering van de markt in *Order Intake*, verwacht ik toch een zeer sterke correctie van de omzet/markt in 2024.

### EVOLUTIE VAN MACHINES > 10 TON – FIGUUR 4



**VOLLEDIG OVERZICHT – FIGUUR 5**

		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Delta in %
1-9	Walsen	321	270	235	162	287	256	359	363	315	298	283	390	37,8
10-11	Mini-hydraulische graafmachines	1225	1190	1175	1529	1851	2204	2343	2673	2557	3388	3.247	2.945	-9,3
12	Hydraulische graafmachines op rupsen	792	674	606	707	869	960	930	1092	833	965	891	907	1,8
13	Hydraulische graafmachines op banden	355	277	180	202	246	415	375	371	299	331	354	414	16,9
14	Overslagkranen op banden			22	21	20	41	39	88	61	70	72	55	-23,6
15	Overslagkranen op rupsen			5	2	1	10	4	2	2	2	0	4	-
16	Graafaad-combinaties	44	32	22	21	20	7	15	7	6	8	18	18	0,0
17	Wegschaven	5	2	0	4	0	3	1	1	2	1	0	4	-
18	Bulldozers op rupsen	30	37	33	54	46	49	61	64	49	68	54	39	-27,8
19	Kabelkranen op rupsen	10	8	6	3	6	5	3	1	1	4	0	0	-
20	Hijskranen, zelfrijdend of gemonteerd op vrachtwagens	15	10	21	20	12	22	15	10	17	12	5	12	140,0
21	Verreikers	1035	878	803	858	912	980	1204	984	934	1258	1.182	1.185	0,3
22	Alle terreinen heftrucks	37	5	51	27	56	34	74	47	51	23	76	30	-60,5
23 a	Wielladers 0-80 pk	200	216	325	382	455	519	635	900	918	854	993	1.001	0,8
23 b	Wielladers > 80 pk	385	272	255	277	298	391	368	421	345	413	462	431	-6,7
24	Schrankladers op banden	199	147	166	164	170	208	180	210	189	175	188	158	-16,0
25	Schrankladers op rupsen	31	4	14	4	36	32	21	52	45	35	70	49	-30,0
26	Knikdumpers	50	24	39	72	56	40	78	89	68	99	117	104	-11,1
27	Starre dumptrucks	7	14	18	6	5	7	3	17	10	10	14	7	-50,0
28	Asfalt-afwerkmachines	24	19	31	23	42	36	17	19	20	27	34	4	-88,2
29	Glijbekistingsmachines	5	7	5	3	4	1	0	1	2	0	1	1	0,0
	<b>TOTAAL</b>	<b>4770</b>	<b>4086</b>	<b>4012</b>	<b>4541</b>	<b>5392</b>	<b>6220</b>	<b>6725</b>	<b>7412</b>	<b>6724</b>	<b>8041</b>	<b>8.061</b>	<b>7.758</b>	<b>-3,8</b>

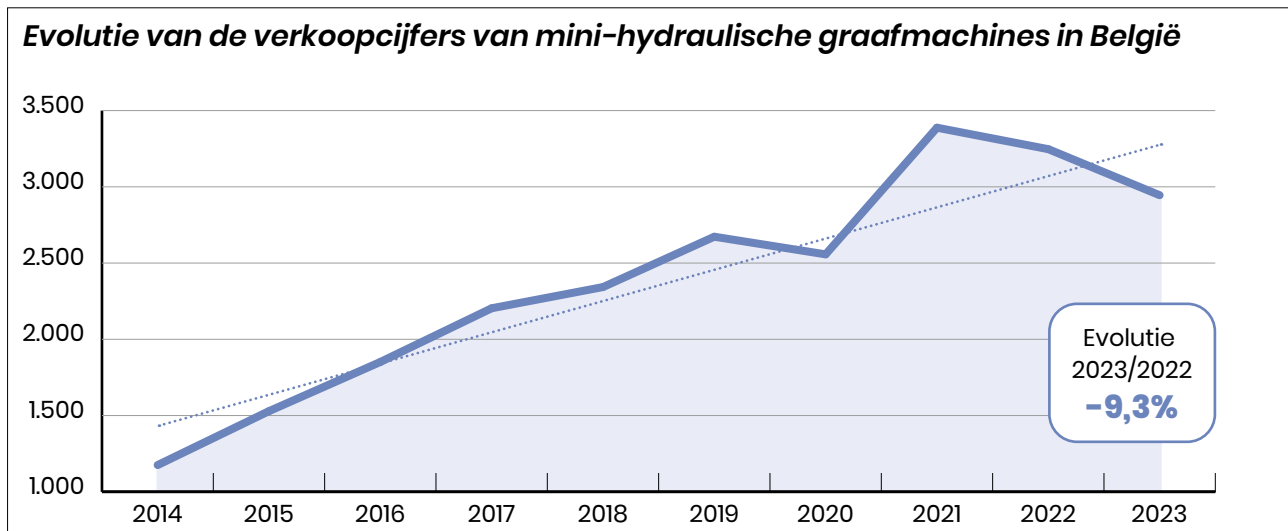
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Delta in %
> 10 T (12 tem 18+23b+26+27)	1678	1340	1186	1369	1567	1928	1877	2153	1676	1971	1.982	1.983	0,1
< 10T (1-9, 10-11,21,22,23a,24-25)	3048	2710	2769	3126	3767	4233	4816	5229	5009	6031	6.039	5.758	-4,7
30 Hydraulische breekhamers	467	429	297	191	181	99	69	117	101	180	134	151	12,7
31 Scharen, verbrijzelaars, multiprocessoren	24	44	45	50	28	16	11	6	10	26	20	11	-45,0
32 Sloopsorteer-grijpers	52	132	165	151	158	23	32	26	36	45	39	43	10,3
<b>TOTAAL</b>	<b>543</b>	<b>605</b>	<b>507</b>	<b>392</b>	<b>367</b>	<b>138</b>	<b>112</b>	<b>149</b>	<b>147</b>	<b>251</b>	<b>193</b>	<b>205</b>	<b>6,2</b>
33 Trilplaten vooruit alleen	556	622	594	587	621	491	586	306	194	194	202	477	136,1
34 Trilplaten vooruit & achteruit	302	472	494	483	486	466	444	89	49	59	68	116	70,6
35 Trilstampers	519	951	882	792	812	508	500	279	135	152	214	612	186,0
<b>TOTAAL</b>	<b>1.377</b>	<b>2.045</b>	<b>1.970</b>	<b>1.862</b>	<b>1.919</b>	<b>1.465</b>	<b>1.530</b>	<b>674</b>	<b>378</b>	<b>405</b>	<b>484</b>	<b>1.205</b>	<b>149,0</b>
38 38 Mobiele brekers	16	12	11	9	12	9	10	30	15	15	4	6	50,0
39 39 Mobiele zeven	24	37	26	42	42	56	65	93	55	60	38	35	-7,9
<b>TOTAAL</b>	<b>40</b>	<b>49</b>	<b>37</b>	<b>51</b>	<b>54</b>	<b>65</b>	<b>75</b>	<b>123</b>	<b>70</b>	<b>75</b>	<b>42</b>	<b>41</b>	<b>-2,4</b>
<b>Algemeen TOTAAL Burgerlijke Bouwkunde</b>	<b>6.730</b>	<b>6.785</b>	<b>6.526</b>	<b>6.846</b>	<b>7.732</b>	<b>7.888</b>	<b>8.442</b>	<b>8.358</b>	<b>7.319</b>	<b>8.772</b>	<b>8.780</b>	<b>9.209</b>	<b>4,9</b>

## De verschillende categorieën nader bekeken

In de grafieken hieronder tonen we de verschillende categorieën meer in detail.

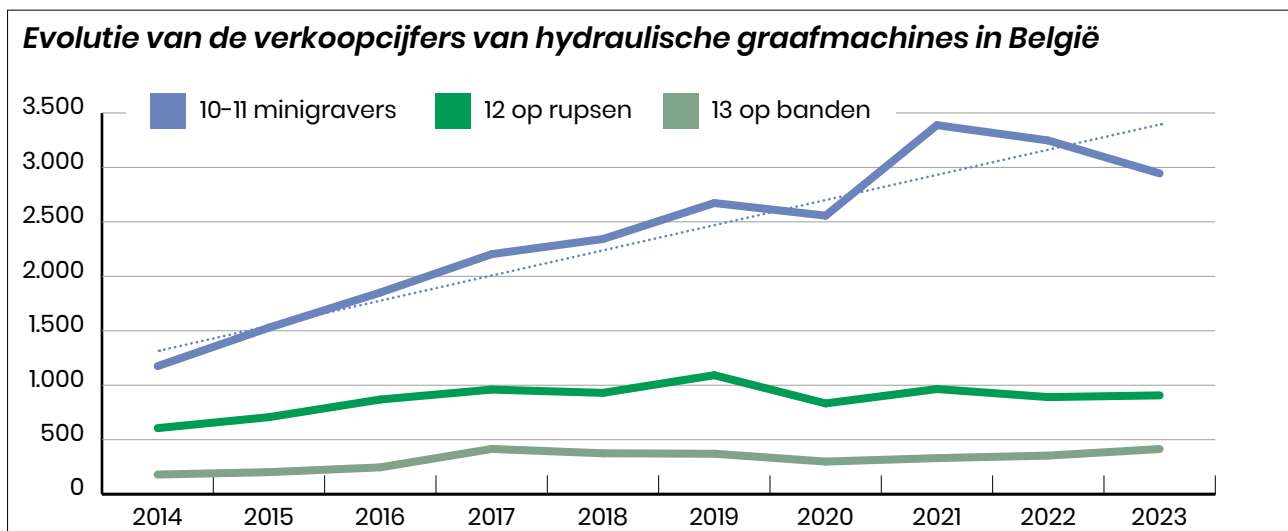
Gezien de kleine graafmachines nu bijna 40% van de totale markt zijn (cfr Figuur 5), geven we hier een aparte grafiek. Spectaculair is dat deze markt verdrievoudigd is op enkele jaren tijd. Het gegeven dat dit zeer populaire machines zijn in de verhuurwereld is hier zeker niet vreemd aan.

### DE MINI-HYDRAULISCHE GRAAFMACHINES – FIGUUR 6



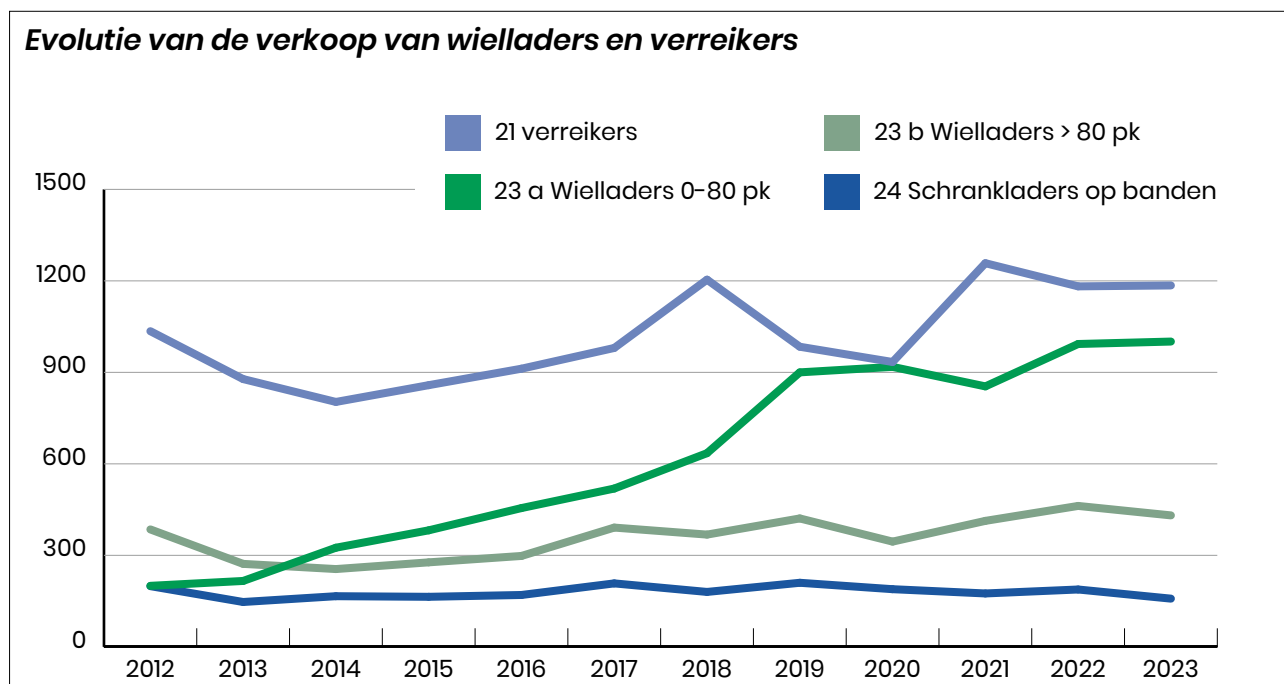
### DE HYDRAULISCHE GRAAFMACHINES – FIGUUR 7

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	evolutie 2023/2022
Op rupsen	606	707	869	960	930	1092	833	965	891	907	1,8
Op banden	180	202	246	415	375	371	299	331	354	414	16,9
Minigravers	1175,2	1528,8	1851,2	2203,5	2342,6	2672,8	2557,1	3387,8	3247	2945	-9,3



**WIELLADERS & VERREIKERS - FIGUUR 8**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	evolutie 2023/2022
21 Verreikers	1035	878	803	858	912	980	1204	984	934	1258	1.182	1.185	0,3%
23 a Wielladers 0-80 pk	200	216	325	382	455	519	635	900	918	854	993	1.001	0,8%
23 b Wielladers > 80 pk	385	272	255	277	298	391	368	421	345	413	462	431	-6,7%
24 Schrankladers op banden	199	147	166	164	170	208	180	210	189	175	188	158	-16,0%



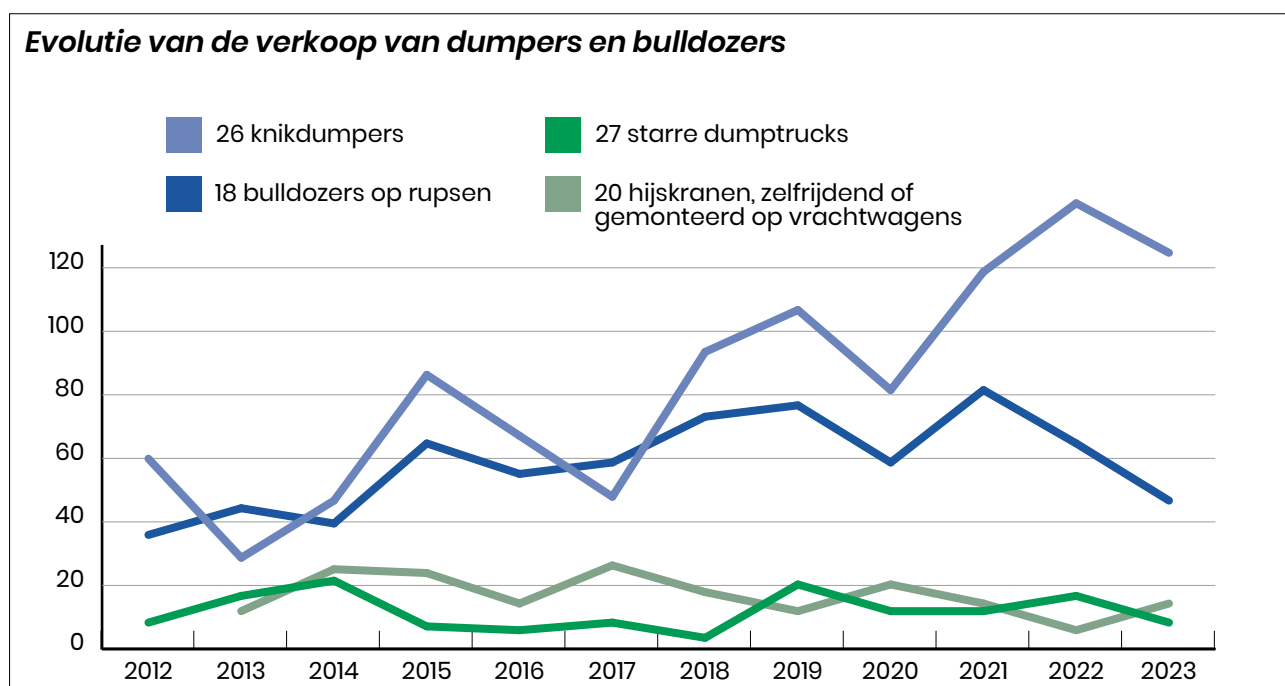
Grote wielladers dalen licht, maar bevestigen de eerder lange termijn stabiele markt.  
 Kleine wielladers blijven stabiel, maar wijken voorlopig nog niet veel af van het lineaire groeipad.  
 Verreikers blijven stabiel op hoge hoogte.

## DUMPERS EN BULLDOZERS - FIGUUR 9

Knikdumpers geven hier een verkeerd beeld. De kleine knikdumpers (<3 ton) zijn quasi in aantal gehalveerd en verhullen de stijgende situatie van de grotere (>10 ton) machines, die verdubbelen.

Voor de bulldozers was het voor het tweede jaar op rij een daling, wat ons op een overall laag niveau brengt.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
26 Knikdumpers	50	24	39	72	56	40	78	89	68	99	117	104
27 Starre dumptrucks	7	14	18	6	5	7	3	17	10	10	14	7
20 Hijskranen, zelfrijdend of gemonteerd op vrachtwagens		10	21	20	12	22	15	10	17	12	5	12
18 Bulldozers op rupsen	30	37	33	54	46	49	61	64	49	68	54	39

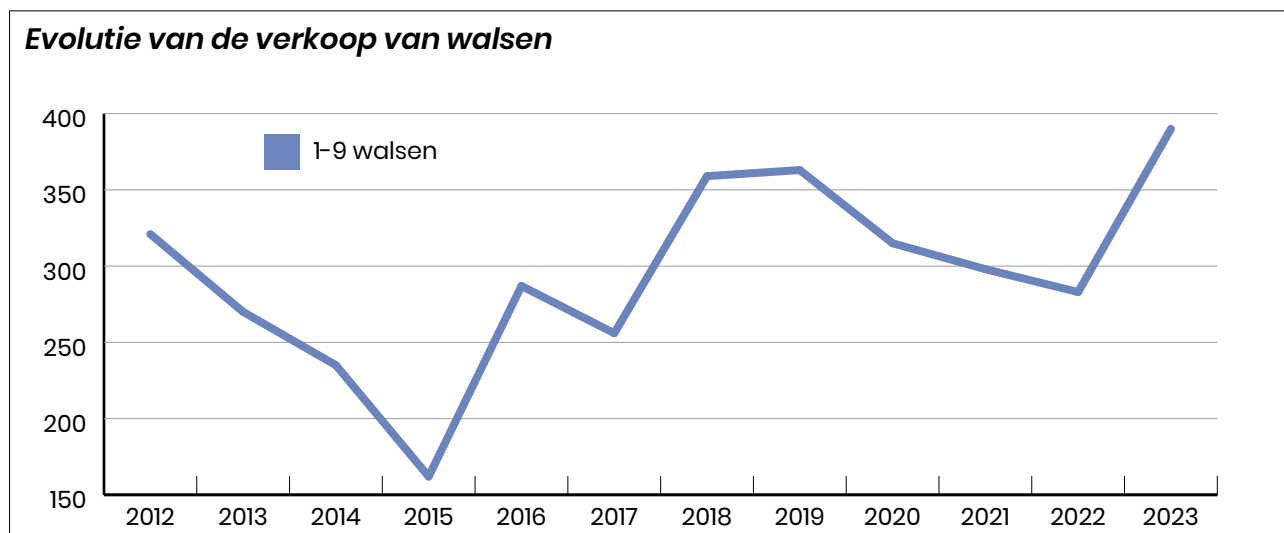




**WEGBEKLEDING - FIGUUR 10**

Gezien Wirtgen beslist heeft niet meer te rapporteren, beschikken we niet meer over representatieve cijfers voor frezen en asfaltmachines.

Walsen echter hebben we wel kunnen samenstellen. Dit toont een recordjaar, na twee jaren daling. We zien hier dan ook het gevolg van de inhaling van de uitleveringen, die vertraagd werden door productieproblemen.



# Wat verwachten we in 2024?

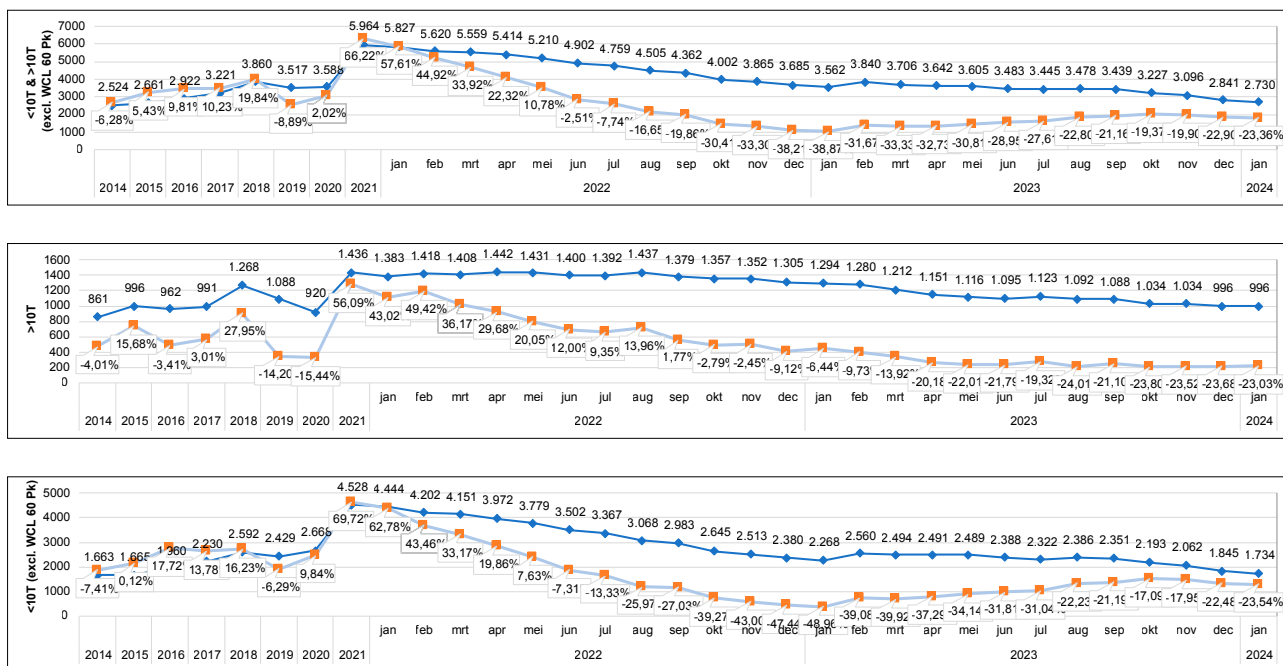
## OP IS OP

In de loop van de eerste helft van 2024 zullen de resterende oude orders uitgeleverd worden en gaan we naar meer normale levertijden.

De dalende orders van de laatste 18-24 maanden maken dat, indien de orders niet snel aantrekken, het facturatiejaar 2024 nauw zal aansluiten bij het Order Intake jaar 2024.

## ROLLING 12 MONTHS ORDER INTAKE 2014-2023 - FIGUUR 11

Illustratief voor de evolutie, niet voor de grootte van de markt.



Mathematisch zitten we op een gemiddelde *Order Intake* markt van ±4.100 machines (<10 ton & >10 ton) over de laatste 3 jaar (2021-2023) en dit ondanks een zeer laag cijfer in december 2023. Dit is echter nog een HOOG cijfer als je kijkt naar de jaren 2018-19-20, waar we rond de 3.500 draaiden.

Mijn inschatting is dus dat de daling zich nog even verder zal zetten.

Indien de markt zich mathematisch wil gedragen, dan zal het punt van "normale rolling 12 Order Intake", deze zomer bereikt worden.

Mocht dit zo zijn, laat ik mij graag trakteren.

David Vandermeulen  
 General Manager – Bergerat-Monnoyeur Belgium  
 Voorzitter Sectie Burgerlijke Bouw



**Subsectie Generatoren**

# 5 — De subsectie Generatoren

## Context

Volgens de NBB is de Belgische economie in 2023 gegroeid met 1,5%. Het gaat echter om een halvering tegenover 2022, toen er nog 3% groei was. De toegevoegde waarde daalde met 3,1% in de industrie.

De uitdagingen rond de hoge inflatie, oorzaak van een enorme verhoging van de personeelskost, en het vinden van geschikt personeel alsmede de hoge energiekosten liggen hier aan de basis.

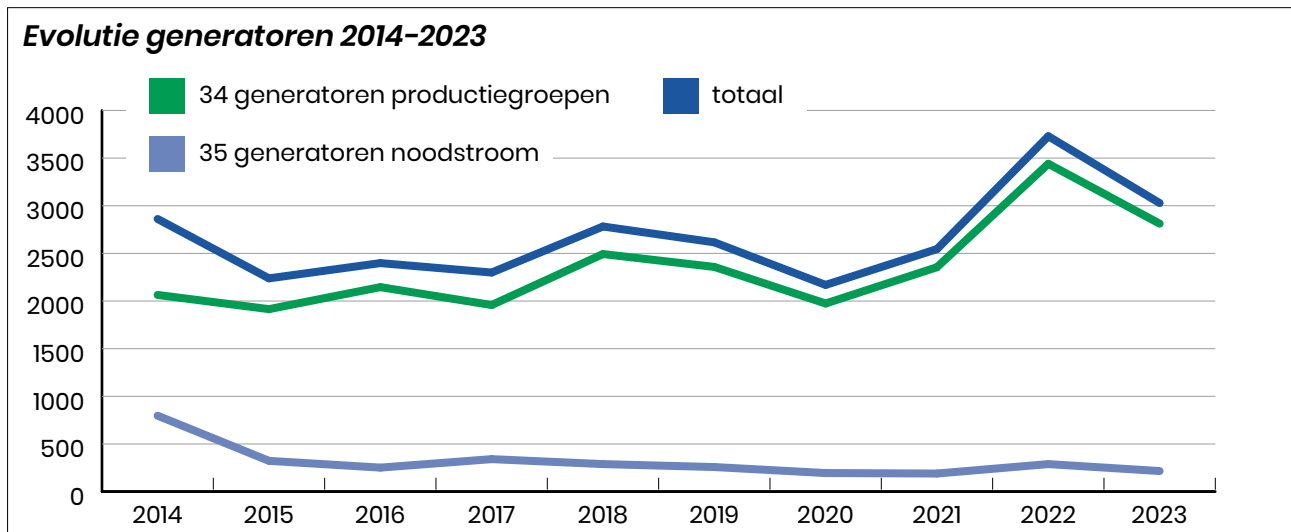
Om te kunnen investeren in nieuwe infrastructuur en in nieuwe oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen (klimaat, energie, mobiliteit, digitalisering, demografie, ...) is economische groei onontbeerlijk.

Ondanks onverwachte groeicijfers in de eerste 6 maanden van 2023, maar tegelijkertijd ook angst voor een terugval van de economische groei in de tweede helft van dit jaar, zijn we er in geslaagd, in tegenstelling tot onze belangrijkste handelspartners Duitsland en Nederland, om een recessie te vermijden.

De markt voor generatoren ondervindt beperkingen door de hoge operationele kosten van dieselgeneratoren, voornamelijk veroorzaakt door de stijgende brandstofprijzen, wat heeft geleid tot zorgen over de betaalbaarheid en duurzaamheid van de exploitatie van dieselgeneratoren, wat op zijn beurt de verkoopdynamiek in de markt heeft beïnvloed.

Ook zo voor de handel in generatoren. Het blijft een moeilijk gegeven, dat zich vertaalt in een daling in aantallen van verkochte generatoren.

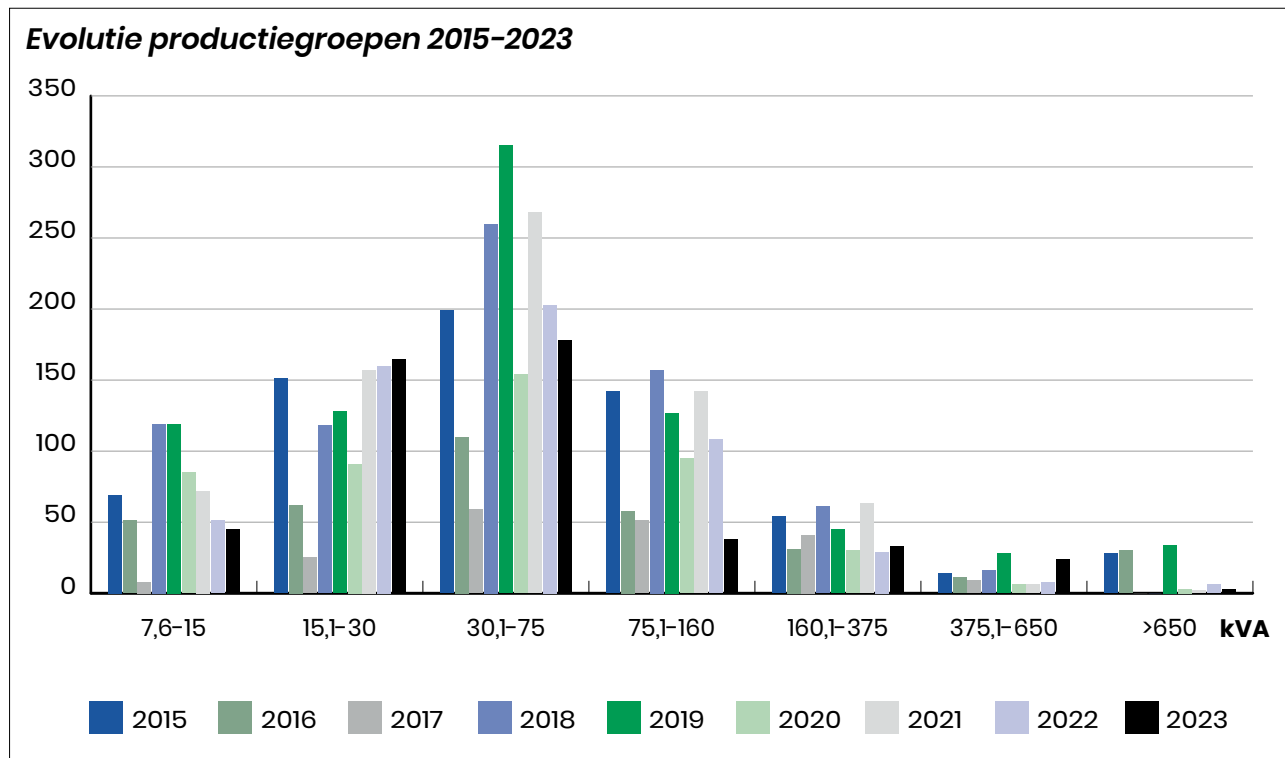
## De totale generatorenmarkt



Onze grafiek vertoont opnieuw een afname in de verkoopaantallen van generatoren voor specifiek gebruik op de Belgische markt, vergelijkbaar met de trends van 2022. Gelukkig hebben enkele lucratieve exportcontracten onze Belgische distributeurs van generatoren een welkome impuls gegeven.

Nagenoeg alle vermogensklassen laten een neerwaartse trend zien. De grootste oorzaak blijft het uitstelgedrag en het niet willen investeren in de Stage V generatoren. Deze worden door velen aanzien als een te vermijden en overbodige tussenstap richting nieuwe energiebronnen zoals hybride generatoren, bi-fuel generatoren, generatoren op waterstof en battery packs.

## In detail

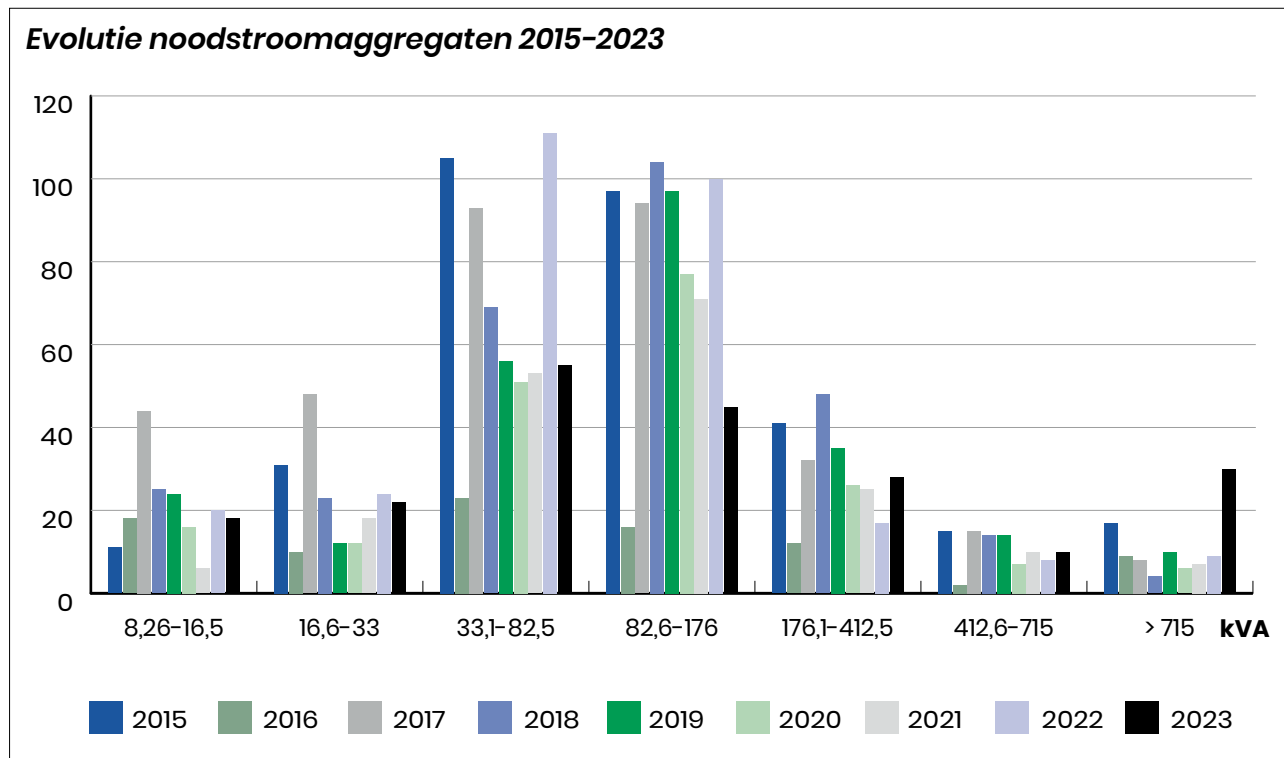


Bedrijven in diverse sectoren zijn in hoge mate afhankelijk van een continue stroomvoorziening om hun machines, apparatuur en productielijnen optimaal te laten functioneren. Zelfs een korte onderbreking in de stroomtoevoer kan leiden tot aanzienlijke financiële verliezen, stilstand en verminderde productiviteit. Generatoren vervullen hierbij de cruciale rol van betrouwbare back-up stroombronnen, waardoor de operationele continuïteit behouden blijft tijdens stroomuitval of instabiliteit in het elektriciteitsnet.

Een afname van de toegevoegde waarde, vooral bij aannemers en elektrische installatiebedrijven, heeft geleid tot een prijenslag waarbij inferieure importproducten, vaak niet conform Europese en lokale normen, een groot deel van de markt hebben veroverd. De consequenties van deze vaak onbetrouwbare noodstroominstallaties komen echter voor rekening van de eindklant, die zich hier niet altijd van bewust is.

Gelukkig zijn stroomonderbrekingen in België zeldzaam, meestal van beperkte omvang en van korte duur. Dit heeft geresulteerd in een afname van de verkoop in de vermogensklasse tot 500kVA bij de erkende distributeurs van gerenommeerde en kwalitatieve generatormerken.

Een ander verhaal bij de high end customer zoals datacenters, ziekenhuizen, chemische en farmacautische bedrijven : zij trekken resoluut de kaart van kwaliteit en zekerheid en wachten niet tot het ondenkbare gebeurt. Vandaar de stijging in de verkoop van de grote vermogens 500kVA tot 3500kVA.



## Wat brengt 2024?

De verrassend sterke bedrijfsinvesteringen van 2023 zullen zich in 2024 wellicht niet herhalen. Een verwachte hogere inflatie, een hoger dan normale loonindexering, de aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt, een verder afkalvende rendabiliteit bij onze bedrijven zullen de bedrijfsinvesteringen wellicht doen haperen.

Cashreserves bij gezonde bedrijven zullen echter de investeringen in digitalisatie, duurzaamheid en vergroening versnellen. Laat dit nu net de hoop van onze sector zijn, in een markt waar een sterke veroudering van het generatorenpark zich stilaan laat voelen. Het lobbywerk in opdracht van onze federatie aangaande duurzaamheid en vergroening in onze sector begint stilaan ook vruchten af te werpen.

Een voortrekker bij openbare besturen in dit verhaal is de stad Gent. Zij hebben bij collegebesluit een bestektekst laten opmaken specifiek rond het gebruik van dieselgeneratoren en battery packs voor werken in opdracht van de stad Gent (naast festivals en evenementen). Hierin zijn de emissienormen en het goed onderhouden van generatoren bepalend of ze al dan niet mogen gebruikt worden.

SIGMA werkt nauw samen met de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM) om de schadelijke uitstoot van generatoren te verminderen en milieuvriendelijke generatoren te bevorderen, vooral in stedelijke gebieden. Het doel is om inferieure en niet-conforme producten die niet voldoen aan Europese en lokale emissienormen en die niet zijn voorzien van een officiële CE-markering uit de markt te weren. Dit zal leiden tot een betere erkenning van fabrikanten en merken die zich houden aan de geldende regels en normen.

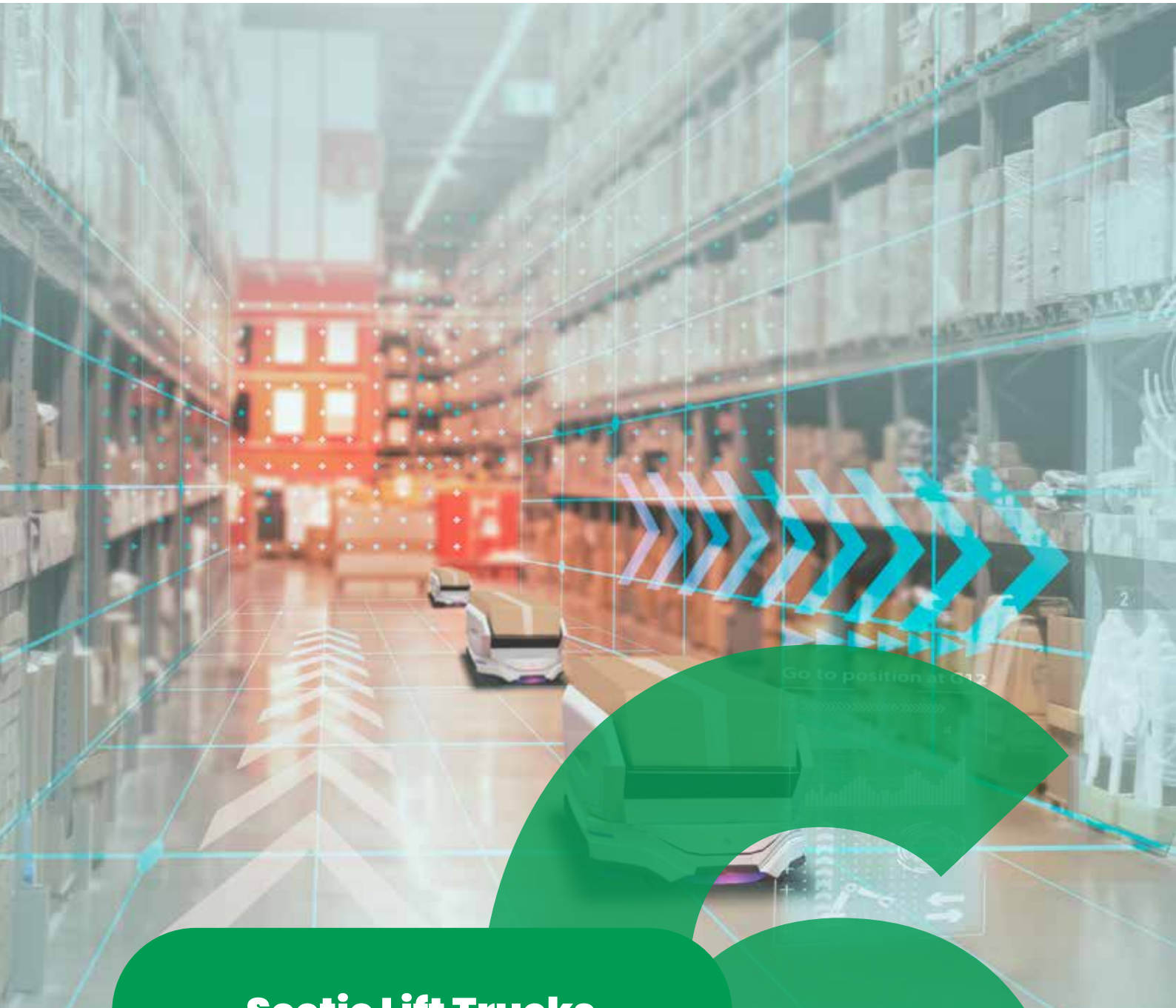
De behoefte aan energie tijdens stroomtekorten is vergelijkbaar met een verzekeringspolis: het kan kostbaar zijn, maar in werkelijkheid kun je niet zonder. Investeringen in noodstroomoplossingen waarborgen veiligheid, en de bereidheid om hierin te investeren zal verder toenemen.

*Eddie Bormans*

*General Manager - Hunter & Van Twist NV*

*Sectie Generatoren*





## **Sectie Lift Trucks**

# 6 — De sectie Lift Trucks

## 2023 Een zeer uitgesproken daling van de markt

De jaren gaan voorbij, maar niets blijft zoals het was. Vooral in de logistieke en material handlingsector.

2023 is geen goed jaar geweest voor onze sector. Voornamelijk op vlak van de *order intake*, aangezien we terugkeren naar het marktvolumeniveau van 10 jaar geleden. De markt is sterk gekrompen ten opzichte van 2022, dat al een jaar van aanzienlijke daling was.

Begrijpelijk, als we zien dat het aantal faillissementen in België snel toeneemt, dat de industriële activiteit sinds de jaren 1990 met een derde is gedaald (Van Hool en Audi Brussels als recente voorbeelden) en dat de prognoses van de NBB voor 2024 zeer “vlak” blijven.

2023 was voor tal van organisaties een jaar van vraagstellingen, optimalisatie, strategische heroriëntatie en - vooral - uiterste voorzichtigheid op het vlak van investeringen en kostenbeheersing.

De Environment, Social and Governance (ESG) verplichtingen, beperkingen, aanpassingen en investeringen van de Verenigde Naties tegen 2030, impliceren dat elke euro zeer verstandig wordt geïnvesteerd, om de groei en het imago van ieder bedrijf toekomstbestendig te maken.

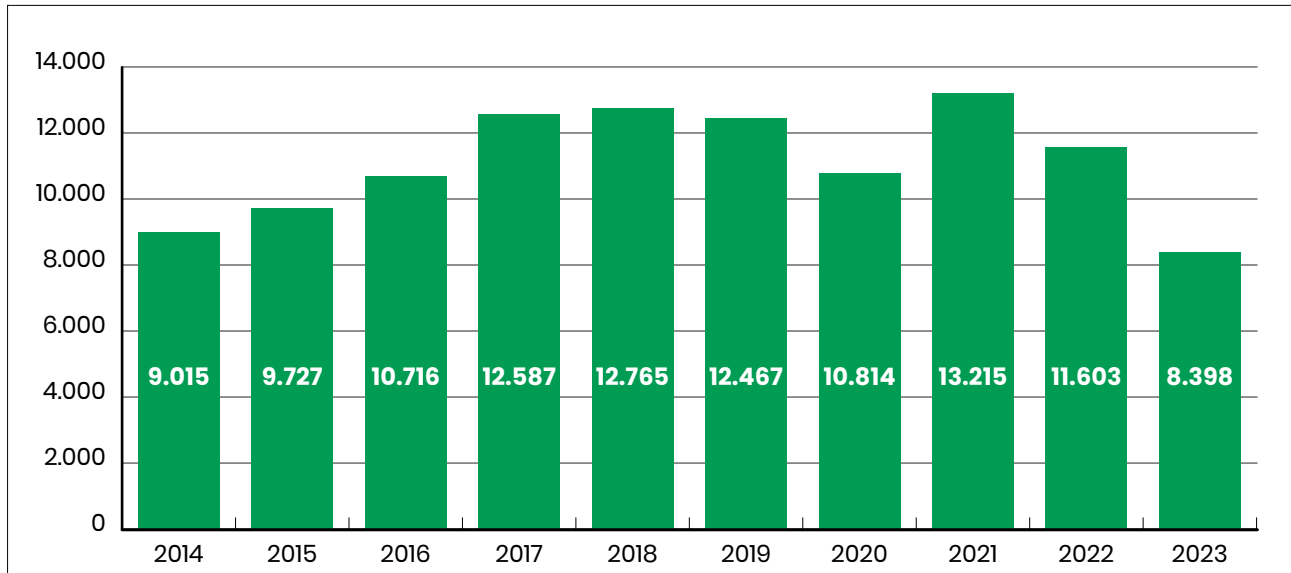
De wereld van Supply Chain wordt natuurlijk beïnvloed door deze wereldwijde ontwikkelingen, zoals we hieronder zullen zien.

Maar laten we teruggaan naar onze Belgische markt.

Deze noteerde een **daling** van **27,6%** ten opzichte van 2022, wat neerkomt op een totaal volume van **8.398** verkochte heftrucks (SIGMA-statistieken, waarbij 68% van de actieve bedrijven hun verkoopcijfers rapporteerden). Deze daling wordt bevestigd door de FEM (European Materials Handling Federation, 100% van de actieve bedrijven die cijfers rapporteren, met uitzondering van machines die in China worden geproduceerd) met een daling van **28,7%** of **10.516** eenheden.

Dit volume is **historisch laag** en brengt ons terug naar 2013 toen SIGMA 8.413 eenheden registreerde.

## TOTALE MARKT - HEFTRUCKS



	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Elektrische vorkheftrucks	11,9%	7,5%	10,1%	33,1%	-4,2%	1,2%	-24,8%	44,8%	-9,7%	-1,1%
Thermische vorkheftrucks	3,2%	3,9%	-2,3%	32,3%	7,6%	-12,0%	-37,4%	84,4%	-29,3%	-41,7%
Magazijntrucks	6,7%	9,0%	13,1%	9,6%	2,0%	-1,2%	-3,7%	6,5%	-8,7%	-28,1%
<b>Totale Markt - SIGMA</b>	<b>7,2%</b>	<b>7,9%</b>	<b>10,2%</b>	<b>17,5%</b>	<b>1,4%</b>	<b>-2,3%</b>	<b>-13,3%</b>	<b>22,2%</b>	<b>-12,2%</b>	<b>-27,6%</b>

De lange levertijden, die fabrikanten na Covid aankondigden, hadden geleid tot een orderbubbel en oververhitting van kortetermijnverhuur. Inmiddels hebben de voorraden zich opgehoopt en is de activiteit van 2023 onvoldoende geweest, om ze te verkopen.

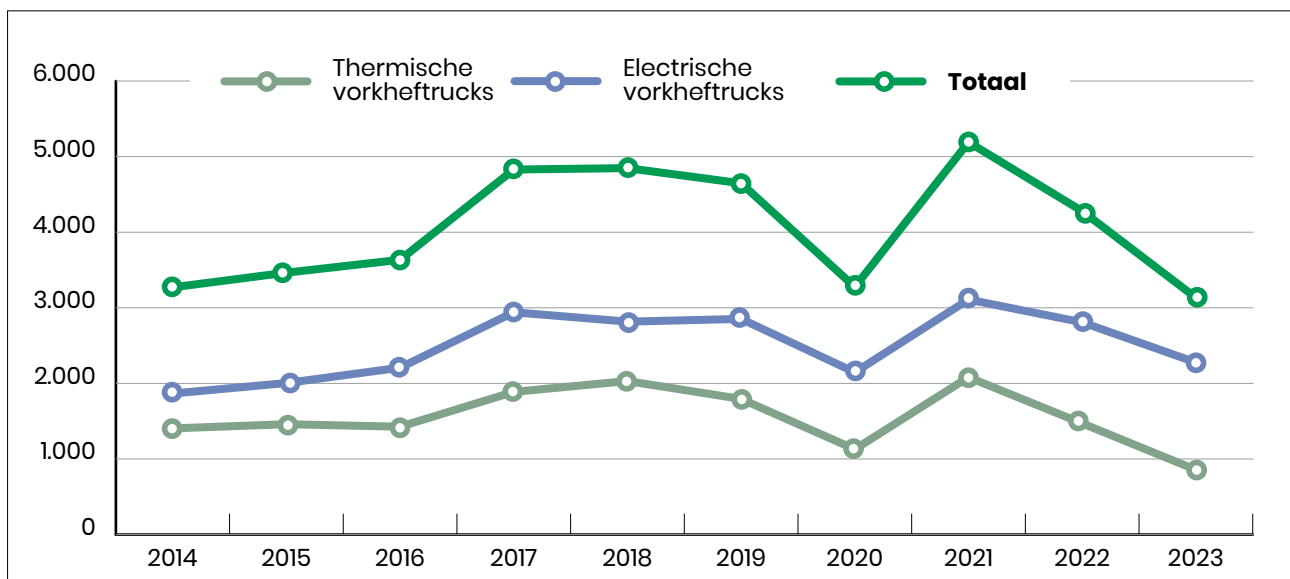
Een andere trend, die vooral in het laatste kwartaal werd waargenomen, is de annulering van reeds geboekte orders en de verlenging van kortlopende leasecontracten, om de kosten van de bestaande vloot te verlagen.

## Vorkheftrucks

In 2023 daalde de totale vorkheftruckmarkt met **26,8%**, met een totaal volume van **3.134** machines (3.642 FEM). De daling van de **verbrandingsmarkt** zet zich voort met een **daling** van meer dan **40%**, d.w.z. 857 verkochte eenheden. Het volume was nooit onder de 1.000 eenheden gedaald. Als we het aandeel van verhuurbedrijven, die nog steeds dol zijn op deze technologie, wegnemen, wordt het volume nog verder verminderd. Deze technologie is niet langer populair in België, net zoals in de rest van Europa.

Sommige fabrikanten beginnen zelfs te desinvesteren in deze technologie. Verbrandingsmotoren (diesel, gas) vertegenwoordigen nu nog maar 27% van het volume, tegenover 73% voor elektrische voertuigen. De 70/30-verhouding is bereikt, wat 5 jaar geleden nog moeilijk te geloven leek. De race naar een koolstofvrije auto en de deadlines voor 2030 en 2050 verklaren natuurlijk deze daling in het gebruik van verbrandingsmotoren, die enkele jaren geleden begon. Lithium-ion batterijen zijn nu verkrijgbaar bij alle fabrikanten en bieden nieuwe flexibiliteit en een hogere productiviteit.

### TOTAAL VORKHEFTRUCKS



De in 2015 vastgestelde ESG-ambities van de Verenigde Naties voor ambitieuze doelen op het gebied van milieu (E-Environment), sociale relaties en HR-management (Social-S) en corporate governance (Governance-G) beïnvloeden in toenemende mate de strategische richting en investeringen van bedrijven. In deze context zullen de Europese ambities voor 2030 en 2050 (UN Race to Zero) met nul koolstofemissies veel spelers in de toeleveringsketen aanmoedigen om hun ecologische impact drastisch te verminderen.

Het gebruik van material handling equipment heeft een aanzienlijke impact op deze ambitie en alle fabrikanten zijn zich hiervan bewust.

## EVOLUTIE ELEKTRISCHE HEFTRUCKS 2014-2023

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	evolutie '23/'22
<b>Elektrische</b>	1.866	2.005	2.208	2.941	2.817	2.853	2.147	3.109	2.808	2.777	-1,10
<b>Thermische</b>	1.405	1.460	1.427	1.888	2.031	1.794	1.129	2.082	1.471	857	-41,74
<b>Totaal</b>	3.271	3.465	3.635	4.829	4.848	4.647	3.276	5.191	4.279	3.634	-15,07

De efficiëntie van lithium-ionbatterijen heeft dit proces zeker versneld. Geschat wordt dat het overschakelen naar een lithium-ionbatterijoplossing de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot 20% zou verminderen voor alle material handling toepassingen.



De volgende stap is om een duidelijke en transparante recyclingcyclus voor deze batterijen te hebben voor de hele toeleveringsketen. Dit is een cruciaal onderwerp en onze federatie, SIGMA (samen met TRAXIO en EDUCAM), heeft onlangs enkele opleidingen georganiseerd rond recyclage van batterijen van meer dan 20 kg alsook rond opslag en transport ervan.

Als deze batterijen niet meer presteren of defect zijn, heeft u als producent of importeur een grote verantwoordelijkheid. Deze uitgebreide producentenverantwoordelijkheid of aanvaardingsplicht en uw te ondernemen acties worden in detail toegelicht in de Europese verordening EU 2023/1542.

Ook de Belgische vereniging BEBAT (<https://info.bebat.be/fr/obligation-de-reprise-grandes-batteries-de-20-kg>) is een belangrijke bron van informatie om u te helpen bij de verschillende te nemen stappen.

## Magazijntrucks

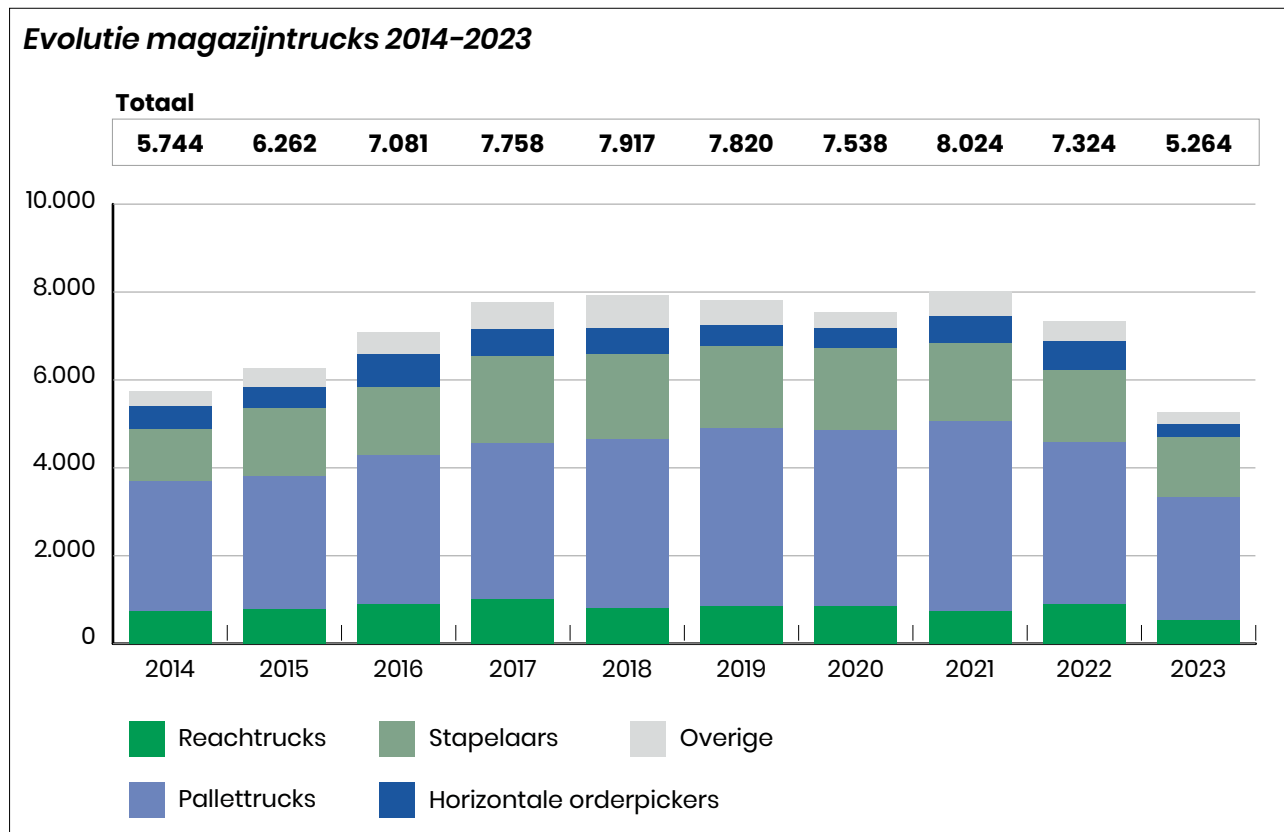
Deze productcategorie is de grootste in België met **63%** van het **totale volume**, d.w.z. **5.264** verkochte eenheden in 2023, tegenover 7.324 eenheden in 2022. Een zeer aanzienlijke **daling van 28%** in totaal, die gevolgen heeft voor alle categorieën. "Reachtrucks" stortten in met **41,5%** en "order pickers" met **57,6%** ! Dit najaar geeft uitdrukking aan de twijfels en zorgen van de hele toeleveringsketen, en van picking activiteiten in het bijzonder, die met name essentieel zijn in de e-commerce.

Vorig jaar kochten Belgische consumenten nochtans 16,3 miljard euro online, een stijging van 11% ten opzichte van 2022. Dat blijkt uit de "Annual Market Monitor and E-commerce Barometer" van **Becom**, de Belgische e-commerce federatie. Maar vooral bij diensten, zoals rondreizen en vliegtickets (+20%), is de stijging opmerkelijk. De enquêtes wijzen echter ook op een aanzienlijke uitdaging voor de sector. "Belgen houden steeds meer van commerciële platformen, de bekende marktplaatsen, waar Belgische handelaars vaak ondervertegenwoordigd zijn. Daardoor komt een deel van de groei van de online verkoop in ons land vooral ten goede aan buitenlandse spelers".

Het grootste segment van magazijntrucks (53% van het volume), de "elektrische pallet trucks", noteerde ook een aanzienlijke daling van 23,5% en daalde onder de grens van 3.000 eenheden, met 2.818 verkochte eenheden. Dit segment kende nochtans een zeer sterke groei, gestimuleerd door de massale import uit China via de haven van Antwerpen van pallet trucks tot 1,3 ton, die uitgerust zijn met herlaadbare lithium-ionbatterijen.

Waarom dan deze daling in 2023 ? De vertraging in de logistieke sector, onder druk van de aanzienlijke operationele kosten, de voorraden die de afgelopen jaren zijn opgebouwd en de algemene voorzichtigheid bij de investeringen kunnen verklarende factoren zijn.

Ook moet worden opgemerkt dat steeds meer fabrikanten een aanzienlijk aandeel van dit assortiment via e-commerce kanalen aanbieden, met succes. Dit om het transactieproces te beperken en te vereenvoudigen. Er is alle reden om aan te nemen dat het digitale kanaal zal blijven groeien en steeds meer producten en opties zal bieden aan de material handling markt.



## Magazijnautomatisering versnellen

De vraag om horizontale en verticale processen en transport van punt A naar punt B, waar menselijke handelingen weinig of geen toegevoegde waarde bieden, anders te organiseren en te automatiseren, bleef in 2023 toenemen. Automatisering is een oplossing die essentieel is geworden gezien het gebrek aan personeel en de groei van het ziekteverzuim.

Automatisering maakt het ook mogelijk om in meerdere ploegen te werken, wanneer personeel moeilijker te vinden is.

Het succes van de laatste beurs "Supply Chain Innovations" in Antwerpen in oktober 2023 toont aan dat deze markt zich zeer snel ontwikkelt met een grote diversiteit aan aanbieders. Tussen Automated Guided Vehicles (AGV's), Automated Mobile Robots (AMR's), warehouse management software (WMS) en geavanceerde opslagoplossingen is het aanbod resoluut gericht op de toekomst en de optimalisatie van modern magazijnbeheer.

Ook hier zouden precieze statistieken nuttig zijn om de evolutie van deze markt te begrijpen. Er zijn gesprekken gaande met enkele spelers in deze snelgroeiende markt.



## Wat heeft de Europese markt gedaan?

Op basis van de statistieken van FEM (European Materials Handling Federation), die geen rekening houden met de Chinese invoer (zichtbaar in de WITS-statistieken), noteerde de **Europese markt** in 2023 een daling van **18%**. Hieruit blijkt opnieuw dat België met een daling van 28,67% veel minder goed stand heeft gehouden dan de Europese markt (zie hierboven).

De markt registreerde 394.620 eenheden in 2023 tegenover 482.642 in 2022.

FEM	CY18	CY19	CY20	CY21	CY22	CY23	CY23/CY22
<b>CB IC</b>	56.376	52.006	38.403	57.861	41.601	29.746	<b>-28%</b>
<b>CB EL</b>	93.214	86.603	74.614	127.668	108.409	84.019	<b>-22%</b>
<b>Entry Walkies</b>	0	0	31.484	54.548	54.406	53.846	<b>-1%</b>
<b>Walkies</b>	248.904	239.193	195.593	275.008	234.250	190.668	<b>-19%</b>
<b>Riders</b>	45.995	43.020	37.680	56.344	43.976	36.341	<b>-17%</b>
<b>TTL</b>	444.489	420.822	377.774	571.429	482.642	394.620	<b>-18%</b>

Alle categorieën zijn aanzienlijk gedaald, behalve de categorie "elektrische pallet trucks" op instapniveau. Net als in België noteerden thermische varianten het grootste verlies, nl. -28%. In 2023 is de verhouding elektrische / verbrandingsheftrucks 74% tvv. de elektrische.



## Verwachtingen voor 2024?

De wereldwijde geopolitieke context is zorgwekkend en het herschikken van de kaarten na de vele verkiezingen over de hele wereld zal een aanzienlijke impact hebben op de wereldeconomie.

België ziet af en een recente enquête van VOKA bevestigt dat veel ondernemers zich zorgen maken over de economische ontwikkeling in ons land. Onze export staat onder druk en ons concurrentievermogen met zeer hoge loonkosten zorgt ervoor dat we internationale investeringen verliezen, de bouwsector daalt door te hoge rentetarieven, die investeringen niet stimuleren, de arbeidsmarkt blijft problematisch en het ziekteverzuim blijft zorgwekkend, de inflatie is nog steeds niet onder controle (2,4% in maart 2024 in de eurozone), de bedrijfsmarges staan steeds meer onder druk en het aantal faillissementen stijgt sterk na het eerste kwartaal van 2024.

De material handling markt zal naar verwachting licht groeien tot 11.000 tot 12.000 eenheden op basis van Europese FEM statistieken. De eerste twee maanden van 2024 laten een stijging zien van 9% ten opzichte van dezelfde periode van 2023, gedreven door een sterke groei in magazijntrucks, maar afgestraft door een verlies in het heftrucksegment.

Zoals hierboven uitgelegd, ondergaat onze activiteitensector grote veranderingen, met name op het gebied van technologie. Klanten zullen er langer over doen om hun keuze te maken en te investeren in een "duurzame" vloot voor intern transport, die maximale ergonomie en veiligheid biedt en een maximale productiviteit garandeert.

De zoektocht naar gekwalificeerde technici blijft een grote uitdaging voor onze sector.

De politieke wereld is hiervan goed geïnformeerd.

De laatste beurs "Transport & Logistics" in Antwerpen in oktober 2023 was een groot succes met meer dan 11.000 bezoekers en meer dan 300 exposanten. Dit toont aan dat we een dynamische, technologische en ondernemende activiteitensector blijven met een serene en pragmatische kijk op de uitdagingen van morgen.

*Hugues van Espen*

*Managing Director – Toyota Material Handling Belgium*

*Voorzitter Sectie Lift Trucks*

# Conjunctuur



# 7 — Conjunctuur & Klimaatbeleid

## Projecties

De vooruitzichten van de Belgische Nationale Bank worden opgesteld in het kader van gemeenschappelijke projecties van het Eurosysteem. Ze zijn ook gebaseerd op technische hypothesen en internationale prognoses die de ECB en de nationale centrale banken van het eurogebied gezamenlijk formuleren. Daarbij wordt enkel rekening gehouden met de maatregelen die formeel zijn goedgekeurd - of heel waarschijnlijk zullen worden goedgekeurd - en waarvan op de afsluitingsdatum van de projectie voldoende nauwkeurig bekend is hoe ze zullen worden uitgevoerd. De projectieperiode loopt tot het jaar t+3 (in casu tot 2026). Voor latere jaren wordt de foutenmarge voor de projecties breder, onder meer door de grotere onzekerheid over de hypothesen, vooral die in verband met de internationale omgeving.

De Belgische economie is het afgelopen jaar, zoals voorspeld, vrij stevig blijven groeien en deze groei lag duidelijk hoger dan het gemiddelde in het eurogebied. Volgens de najaarsprognoses van de NBB blijft de Belgische economie groeien met ongeveer 0,3% op kwartaalbasis.

De jaargroei zou hierdoor uitkomen op 1,5 % voor 2023 en wat matigen tot gemiddeld 1,3% de komende jaren. Dat ligt meer in lijn met de potentiële groei, aangezien de impact van de arbeidsschaarste duidelijker voelbaar wordt. De arbeidsmarkt blijft inderdaad krap met een heel lage werkloosheidsgraad van ongeveer 5,5 %.

De inflatie liep verder terug en dook in de loop van het najaar zelfs even onder nul. De energieprijzen liggen nu natuurlijk heel wat lager dan een jaar eerder, maar ook de zogenoemde kerninflatie koelde af. De inflatie zou in 2024 wel tijdelijk weer opveren door de technische impact van het aflopen van de energiesteunmaatregelen. In 2025 en 2026 blijft ze duidelijk onder 2%.

Het overheidstekort wordt voor 2023 op 4,3 % bbp geraamd. Bij ongewijzigd beleid zal het tekort de komende jaren oplopen tot meer dan 5% bbp in 2026. De overheidsschuld bevindt zich dan op een stijgend traject.

## PROJECTIES VAN DE BELGISCHE NATIONALE BANK: SAMENVATTING VAN DE VOORNAAMSTE RESULTATEN

	2022	2023e	2024e	2025e	2026e
Bbp naar volume (veranderingspercentages)	3%	2%	130%	120%	1,3
Binnenlandse werkgelegenheid (gemiddelde jaar-op-jaar verandering, in personen)	103.700	44.700	37.400	34.000	32.700
Werkloosheidsgraad (in % van de beroepsbevolking) <sup>1</sup>	5,6	5,6	5,5	5,5	5,6
Inflatie (HICP – veranderingspercentages)	10,3	2,3	4	1,8	1,4
Financieringssaldo van de overheid (in % bbp)	-3,5	-4,3	-4,4	-4,8	-5,2
Overheidsschuld (in % bbp)	104,3	105,3	105,2	107,2	109,6

Bron BNB – afsluitingsdatum: 30 november 2023. Volgende publicatie: juni 2024  
1: Personen tussen de 15 en de 64 jaar oud, bruto gegevens

## Productiviteit in het licht van klimaatverandering

Strengere klimaatregels kunnen aanvankelijk de productiviteit schaden, vooral bij bedrijven met een hoge uitstoot, maar bevorderen op lange termijn innovatie en groei. Het succes van groene technologie hangt af van het bedrijfstype en de regelgeving. Marktgerichte instrumenten zijn minder verstorend, maar stimuleren mogelijk minder innovatie dan O&O-subsidies. Een overgang naar koolstofneutraliteit vereist zorgvuldige planning om productiviteitskosten te minimaliseren.

**Zowel de klimaatverandering zelf als het beleid dat wordt gevoerd om die te beperken en af te wenden, zal de arbeidsproductiviteit beïnvloeden.** Veranderingen in het klimaat en het weer, waaronder zowel de langetermijnveranderingen in temperaturen en zeeniveaus als frequentere en intensere extreme gebeurtenissen, worden gewoonlijk fysieke risico's genoemd. De gevolgen die optreden als de economie evolueert naar een situatie waar ze een netto koolstofvrije voetafdruk heeft, worden transitierisico's genoemd. Deze risico's omvatten zowel de implementatie van klimaatbeleid, zoals koolstofbelastingen en regelgeving, als andere veranderingen als gevolg van veranderende voorkeuren en een veranderende consumentenvraag. Deze fysieke risico's en overgangsriscico's zullen van invloed zijn op de drie aspecten van de traditionele productiefunctie, dat wil zeggen kapitaal, arbeid en totale factorproductiviteit, waarbij de laatste wordt beïnvloed door de productietechnologie.

**Het productiviteitseffect van fysieke risico's zal naar verwachting overwegend negatief zijn.** Een aanhoudende temperatuurstijging zal de productiviteitsgroei waarschijnlijk verzwakken, vooral in Zuid-Europa, en daardoor leiden tot grotere groeiverschillen binnen het eurogebied. De productieve kapitaalvoorraad kan gedeeltelijk worden vernietigd door rampen of weerpatronen op langere termijn, of door een verhoogde toewijzing aan niet-productieve aanpassingsmaatregelen. Klimaatgerelateerde migratie kan zich ook voordoen. Historisch gezien vinden de meeste verplaatsingen wel binnen landen plaats en niet over de grenzen heen. Bovendien kan Europa in zijn geheel profiteren van immigratie uit andere meer getroffen regio's. De groei van de totale factorproductiviteit zal waarschijnlijk ook worden beïnvloed door vijandigere klimaatomstandigheden, door verstoringen van bedrijven en toeleveringsketens en

doordat een steeds groter deel van de middelen wordt besteed aan aanpassing in plaats van aan innovatie.

**Hoewel een ongeordende transitie op korte termijn misschien geen invloed heeft op de productiviteit, lijkt op middellange en lange termijn een geordend overgangstraject de voorkeur te verdienen.** Een goed georganiseerde verschuiving met geleidelijke verhogingen van de koolstofprijzen geeft industrieën en bedrijven de tijd en de middelen die nodig zijn om zich aan te passen en te investeren in duurzame praktijken en technologieën. Hoewel de productiviteit op korte termijn kan dalen door stijgende kosten en een verminderde vraag, zijn de vooruitzichten op lange termijn gunstiger. Een ordelijke transitie verzacht niet alleen de abrupte schok voor industrieën, maar moedigt ook innovatie en efficiëntieverbeteringen aan, die de productiviteit op lange termijn kunnen verhogen. Aan de andere kant kan een wanordelijke overgang, gekenmerkt door een vertraagd of inconsistent beleid, ernstige gevolgen hebben op lange termijn, vooral voor de energiesector. In een dergelijk scenario zouden de langetermijnkosten van emissies aanzienlijk hoger zijn dan bij een ordelijke overgang, wat zou leiden tot grotere verstoringen en mogelijke economische instabiliteit. Bovendien brengt een ongeordende overgang een hoger risico van gestrande activa met zich mee, waarbij investeringen in koolstofintensieve industrieën onrendabel worden, wat leidt tot aanzienlijke financiële verliezen. Hoewel een ongeordende overgang misschien niet direct een invloed heeft op de productiviteit, is op middellange tot lange termijn een geordend overgangstraject te verkiezen. Het helpt immers de economische schokken die gepaard gaan met abrupte beleidsveranderingen te minimaliseren en resulteert uiteindelijk in een hogere arbeidsproductiviteit door de invoering van schonere technologieën en praktijken. Deze overgang is niet alleen noodzakelijk voor het klimaat, maar is ook een strategische zet voor de economische veerkracht en welvaart op lange termijn.

**Het effect van strengere klimaatregulering op de productiviteitsgroei is negatief op korte termijn en verhoogt de innovatie en dus de productiviteitsgroei op lange termijn.** Het effect op het innovatievermogen en de productiviteitsgroei van bedrijven blijft echter heterogeen voor alle bedrijven. Kleinere bedrijven die moeilijker toegang hebben tot financiering en minder innovatief zijn, kunnen aanvankelijk met problemen en een daling van de productiviteitsgroei worden geconfronteerd. Naarmate deze bedrijven zich echter aanpassen en toegang krijgen tot ondersteunende mechanismen, zoals financiële hulp en technologische expertise, verbeteren hun productiviteitsvooruitzichten. Klimaatregelgeving kan groene innovatie stimuleren zonder andere soorten innovatie te verdringen. Deze investering in groene technologie kan leiden tot productiviteitswinst die de nalevingskosten op lange termijn compenseert.

**Het succes van deze innovatie voor de ontwikkeling van groene technologieën die kunnen wedijveren met koolstofintensieve technologieën hangt af van factoren zoals de aard van het bedrijf en het bestaande regelgevende kader.** Milieuregelgeving kan dus, door prikkels voor innovatie te creëren, de productiviteit voldoende verbeteren om de kosten van de regelgeving te compenseren. Dit proces staat bekend als de Porter-hypothese. We vinden enige, beperkte, steun voor deze hypothese. Een betere milieubescherming wordt in verband gebracht met een kortetermijnstijging van de productiviteitsgroei op sectorniveau in landen die zich aan de technologische grens bevinden. Uit een analyse op bedrijfsniveau blijkt eveneens dat de meest productieve bedrijven productiviteitsstijgingen kunnen realiseren dankzij hun toegang tot geavanceerde technologie en middelen voor O&O en kennisgebaseerd kapitaal. Voor minder geavanceerde bedrijven kunnen hogere investeringen nodig zijn om aan de nieuwe regelgeving te voldoen, waardoor de productiviteitsgroei tijdelijk afneemt. Het effect verschilt ook afhankelijk van het type regelgeving, waarbij een marktgebaseerd beleid (zoals koolstofbelastingen) een minder verstorend effect heeft en O&O-subsidies het meest effectief zijn om groene innovatie te stimuleren.

De groene transitie gaat gepaard met een aanzienlijke herverdeling van kapitaal en arbeid binnen en tussen sectoren, met gemengde effecten op de productiviteit. Bij de huidige niveaus van sectorale productiviteit kan de herverdeling van activiteit van koolstofintensieve sectoren naar sectoren die profiteren van de groene transitie de productiviteit mechanisch verlagen. Wanneer emissiekosten in toenemende mate worden meegerekend, zullen de emissie-intensieve sectoren waarschijnlijk krimpen als gevolg van hogere relatieve prijzen. Deze sectoren hebben momenteel doorgaans een hogere productiviteit dan sectoren die waarschijnlijk zullen groeien onder invloed van de groene transitie (met name de bouw). Strengere regelgeving en hogere koolstofprijzen zullen echter waarschijnlijk leiden tot saneringseffecten binnen een sector, omdat de minst productieve bedrijven uit de markt worden gedrukt. Dit positieve saneringseffect binnen een sector wordt wellicht getemperd op geaggregeerd niveau, aangezien de sectoren die waarschijnlijk zullen profiteren van de overgang over het algemeen minder productief zijn. In de meeste getroffen sectoren zou de toetreding kunnen afnemen als gevolg van de koolstofbelastingen, gezien de verhoging van de productiviteitsdrempel om de markt te betreden. Binnen één bedrijf zal de reallocatie van productiefactoren van energie naar kapitaal en arbeid wellicht een negatief effect hebben op de productiviteit vanwege afnemende marginale rendementen. De herverdeling van economische activiteit gaat hand in hand met de herverdeling van arbeid. Hoewel de algemene negatieve effecten van de reallocatie van arbeid naar groene activiteiten beheersbaar zouden moeten blijven, zal de impact heterogeen zijn over geografische gebieden en soorten werknemers, wat mogelijk leidt tot het menselijke equivalent van gestrande activa.

## Het nieuwe Climate Dashboard van de NBB

Het nieuwe klimaatscorebord van de NBB verzamelt informatie en indicatoren met betrekking tot klimaatverandering en duurzame financiering. Met dit initiatief wil de Nationale Bank van België het grote publiek nog beter **informereren over de gevolgen voor de economie en het financiële systeem van de klimaatverandering** en de overgang naar het einde van de netto-uitstoot van broeikasgassen.

Het dashboard werd gecreëerd door de Climate Hub van de Bank, de groep binnen de NBB die verantwoordelijk is voor de coördinatie van activiteiten met betrekking tot klimaatverandering en duurzame financiering.

Met dit initiatief onderstreept de NBB de aandacht die ze besteedt aan klimaatverandering en de uitdagingen die deze met zich meebrengt. Er moet worden opgemerkt dat de NBB ook klimaatgerelateerde risico's in de financiële sector analyseert en toezicht houdt op het beheer ervan.

Haar 4 kernboodschappen zijn

- De wereldwijde uitstoot van broeikasgassen blijft stijgen, waardoor het onwaarschijnlijk is dat de opwarming van de aarde beperkt kan worden tot 1,5°C.
- Een koolstofprijs is essentieel om relatieve prijzen te veranderen.
- De macro-economische kosten van de overgang naar klimaatneutraliteit zijn beheersbaar
- Energie-inefficiëntie in onroerend goed is de belangrijkste bron van transitierisico voor de financiële sector.

ALGEMENE VERGADERING  
PERSCONFERENTIE  
**JUNI 2024**



**SOCIO-ECONOMISCH**  
**DOSSIER**  
**2023**

Sigma vzw, federatie van de algemeen vertegenwoordigers van materieel voor openbare en privé-werken, voor de bouw en de goederenbehandeling