

**DM. De Morgen**

De Morgen WEBSITE 17/04/2026 - 03:00

# Recordaantal faillissementen in transportsector: 'Wie kan nog concurreren? Bedrijven met buitenlandse chauffeurs'

Vorig jaar gingen 413 transportbedrijven failliet in ons land. Dat is een record. En dan moet de invloed van de gestegen benzineprijzen nog volgen. 'Het is niet vijf voor twaalf, maar halfeen.'

"Een somber beeld", zo noemt het Instituut wegTransport en Logistiek België (ITLB) de laatste cijfers over het aantal faillissementen. Tijdens de eerste drie maanden van dit jaar gingen 111 transportbedrijven over de kop. Vorig jaar waren dat er 106 tijdens dezelfde periode.

Het lijkt er dus op dat we opnieuw op weg zijn naar een nieuw recordaantal faillissementen. Het vorige dateert van 2025, toen 413 ondernemingen de boeken moesten neerleggen. De coronapandemie was een kantelpunt. In de vijf jaar voor de pandemie schommelde het aantal faillissementen rond de 150. Sindsdien is dat aantal met 177 procent gestegen.

Om die cijfers te kaderen: er zijn in ons land net geen 11.000 transportondernemingen. Dat aantal blijft de jongste vier jaar relatief stabiel. Het leeuwendeel zijn kleine bedrijven, met een of twee voertuigen. Het gaat overigens niet altijd over vrachtwagens, soms zijn het bestelwagens die pakketjes rondrijden.

Meer dan de helft van de ondernemingen die over de kop gaan, was vijf jaar of ouder. "Dit bewijst dat niet alleen starters het moeilijk hebben, maar dat ook gevestigde waarden met jarenlange expertise bezwijken onder de huidige marktomstandigheden en stijgende kosten", laat het ITLB weten.

## Conjunctuur

Er zijn een paar redenen voor die piek in het aantal faillissementen. "Er is gewoon minder werk", zegt Ingrid De Kempeneer (59) van het gelijknamige bouw- en transportbedrijf uit Machelen. De transporttak van haar bedrijf is sterk op wegenwerken gericht. De bouwsector kampt sowieso met problemen, en bij gebrek aan een Brusselse regering werden het afgelopen jaar minder openbare aanbestedingen uitgeschreven in de buurt.

Het leidt ertoe dat ze meer dan vroeger gebruik moet maken van technische werkloosheid. "De omzet daalt, maar onze vaste kosten blijven gelijk of stijgen", zegt De Kempeneer. "We hebben onze vrachtwagens noodgedwongen moeten vervangen om aan de euronormen van Brussel te voldoen bijvoorbeeld."

"De transportsector is per definitie gevoelig aan de conjunctuur", zegt Philippe Degraef, directeur van Febetra, dat 70 procent van de Belgische transportbedrijven vertegenwoordigt. "Niet alleen in de bouw gaat het niet goed, ook de chemie draait bij wijze van spreken op halve toeren. Er worden ook minder wagens verkocht, waardoor er minder vervoerd moet worden."

Ook onze gigantische drang naar pakjes helpt niet, zegt Tom Peeters van de socialistische vakbond BTB-ABVV. "Dat is een hyperconcurrentiële markt. Veel kleine zelfstandige transporteurs proberen een graantje mee te pikken. Omdat hun voertuig minder weegt dan 2,5 ton zijn ze niet verbonden aan een vergunning en tacograafplicht voor rij- en rusttijden en kunnen ze makkelijker opgericht worden."

#### Lage marges

Maar er is meer dan louter een mindere conjunctuur en stevige concurrentie. BTB-ABVV noemde de Belgische en bij uitbreiding Europese transportsector eind februari in een open brief "een beerput van tenderpraktijken, prijsdumping, sociale dumping en uitbuiting van chauffeurs. Een model waarin de laagste prijs heilig is en alles – werkelijk alles – daaraan ondergeschikt wordt gemaakt."

"De grootste kost in onze sector zijn lonen", zegt Peeters. "Die liggen in andere delen van Europa lager dan bij ons. Dus bedrijven die met onderaannemingen uit andere landen werken, maken het onmogelijk om te concurreren. Eerst kwam die concurrentie uit Polen, daarna Slowakije, Bulgarije en Roemenië. Nu is dat Litouwen, waar er meer bedrijven gevestigd zijn dan er vrachtwagenchauffeurs worden opgeleid. Dat zijn dus vaak postbusbedrijven die nu zelfs met derdelanders werken: chauffeurs die ze laten invliegen van buiten Europa. Wie kan daar nog mee concurreren? Bedrijven met buitenlandse chauffeurs of zij die regels overtreden."

Dat beeld wordt op verschillende plekken bevestigd, zij het niet altijd in even scherpe bewoordingen. "De marges waarmee bedrijven werken zijn laag", zegt professor transporteconomie Roel Gevaers (UAntwerpen). "Gemiddeld is dat 2 procent. Dat betekent dus ook dat bepaalde bedrijven verlies draaien."

Zeker in een omgeving van lage conjunctuur, met meer transportbedrijven dan er werk is, leidt dat ertoe "dat klanten veel macht hebben", zegt ITLB-directeur Guy Girouille. "Ze zetten verschillende bedrijven tegen elkaar op om telkens de laagste prijs te vinden. Denk aan een vrachtwagen die volgeladen heen rijdt maar als hij terugkeert leeg is. In de

zoektocht naar een lading zijn bedrijven dan bereid om onder de marktprijs te gaan, gewoon om iets te verdienen."

Boven op dat alles moet nog de impact van de oorlog in het Midden-Oosten gerekend worden. Die leidt tot serieuze prijsstijgingen voor brandstoffen. "Diesel is ongeveer 40 procent in prijs gestegen", zegt Degraef. "Die kost vertegenwoordigt ongeveer 20 tot 25 procent van de totale kostprijs."

Versillende ondernemingen werken wel met dieselclausules. "Daardoor kunnen we stijgende prijzen wel doorrekenen, maar vaak pas twee tot drie maanden later", zegt De Kempeneer. "Dus moeten we prefinancieren. Ik denk dat veel transporteurs dat wel voelen."

Ook Girouille vreest dus dat binnen drie tot zes maanden nog meer bedrijven over de kop zullen gaan. Of zoals Peeters het verwoordt: "Het is niet vijf voor twaalf, het is halfeen."

**Pieter Gordts**