

Transportsector loopt storm voor Logibat-evenement elektrische trucks

Yannick De Spiegeleir 21 apr 2023 om 11:37



Slotevent Logibat in Log!Ville © Yannick De Spiegeleir

In Log!Ville in Niel tekende de transportsector massaal present voor de presentatie van het Logibat-onderzoek. Samen met 31 bedrijven bracht het innovatieplatform voor de logistieke sector VIL, het landschap van batterij-elektrisch vrachtvervoer in kaart.

Elektrische vrachtwagens zijn geen ver toekomstbeeld meer, maar worden stilaan realiteit. Ook in Vlaanderen. Dat de Vlaamse transportsector de evolutie met argusogen volgt, mag blijken uit de massale aanwezigheid voor de presentatie van het Logibat-onderzoek, die een vol huis lokte in Log!Ville. Wie zich te laat aanmeldde, was eraan voor de moeite.

De overgang is niet eenvoudig. Dus ik ben er al aan begonnen.

Transportondernemers informeren zich duidelijk over batterij-elektrische trucks. Toch heerst er nog koudwatervrees in Vlaanderen, meer dan bij onze noorderburen. Pieter Thienpont, sirector Sales & Marketing Volvo BeLux, illustreerde het tijdens een debat met een anekdote. “Recent was ik aanwezig op een congres van een FMCG-speler. Ik ging er in gesprek met een Belgische en een Nederlandse transporteur. Beiden wezen ze me op de uitdagingen die er op de plank liggen om elektrisch te rijden: de kostprijs, het opladen enzovoort. Het enige verschil was dat de Belgische transporteur zei dat hij nog even ging wachten omwille van die uitdagingen. Zijn Nederlandse collega zei: ‘De overgang is niet eenvoudig. Dus ik ben er al aan begonnen.’”

Dat er in de transport- en logistieke sector nog uitdagingen wachten, staat als een paal boven water. Zo vraagt elektrisch rijden op operationeel vlak een nieuwe manier van werken. Het opladen moet geïntegreerd worden in de activiteiten. “Dat hoeft niet nadelig te zijn”, zegt Sven Geysels, projectleider van Logibat. “De batterijen van de trucks kunnen vaak geladen worden terwijl ze anders toch zouden stilstaan, zoals ’s nachts aan het depot, aan laadkades of tijdens wacht- of rusttijden.”

Energiesector

Een van de aanbevelingen uit het onderzoek voor transportondernemers is om de brug te slaan naar de energiesector. “Zo zullen transportbedrijven hun aankoop van energie fundamenteel anders moeten gaan aanpakken. Daarnaast zal de nodige infrastructuur tijdig op de juiste plaatsen aanwezig moeten zijn zodat er voldoende elektrisch vermogen is. Energieleveranciers kunnen de transportsector ook op een kostengunstige manier aan elektriciteit helpen”, aldus Geysels.

Aangepaste rij- en rusttijden

Het onderzoek kijkt ook in de richting van de overheid. “Om door te breken in een competitieve markt is financiële en niet-financiële ondersteuning nodig. Aanpassingen aan de rij- en rusttijden kunnen inspelen op de noden van elektrisch vrachtvervoer. Dit is nadrukkelijk geen pleidooi om sociale bescherming uit te hollen, noch om de verkeersveiligheid te compromitteren. Het zou wel een grote hulp zijn als er enige soepelheid is zodat vrachtwagenchauffeurs het dichtstbijzijnde laadpunt nog kunnen bereiken, of dat zij hun wagens tijdens een rustpauze eventueel kunnen verplaatsen zodat een andere vrachtwagen het laadpunt kan gebruiken”, zegt Geysels.

Benny Smets, voorzitter van Transport & Logistics Belgium, vult aan. “Er is nood aan een eenduidig kader. Zo zijn er vandaag in Brussel en Wallonië nog geen subsidies beschikbaar voor zero-emissietrucks.”

Het is best mogelijk dat batterij-elektrische trucks op termijn lichter worden dan hun dieselvariant

Professor Johan Driesen van de KU Leuven, expert in elektrische energiesystemen, toont zich tijdens het slotdebat een believer van de batterij-elektrische trucks: “De dichtheid van batterijen gaat in de toekomst toenemen waardoor een gewichtsreductie kan gerealiseerd worden. Het is dus best mogelijk dat batterij-elektrische trucks op termijn lichter worden dan hun dieselvariant.” Ook rond het vraagstuk of er voldoende energie beschikbaar zal zijn, is Driesen optimistisch. “Het elektrisch verbruik zal de komende jaren inderdaad sterk groeien, maar het aandeel van de transportsector is slechts een deeltje van het grotere geheel. Vooral de decarbonisatie van de zware industrie, denk aan bedrijven als BASF en Tessenderlo Chemie, wordt dé uitdaging. Dan spreken we over een andere orde van grootte.”