

Eerste laadstation voor elektrische trucks opent in de haven: "Elke vierenhalf uur moet een chauffeur toch rusten, dan kan hij net zo goed opladen"



De eerste publieke laadparking voor elektrische vrachtwagens van België staat in de Antwerpse haven. De opening van het laadstation, met twintig laadpalen een van de grootste van Europa, is volgens de sector het startschot voor de massale uitrol van elektrische vrachtwagens.

Het laadstation staat op de truckersparking Ketenis in Kallo, die vorig jaar opende. Het lijkt een beetje op een snellaadstation langs de autosnelweg, maar alles is een maat groter. De parking, die ruimte heeft voor 280 vrachtwagens, is nu uitgerust met twintig laadpalen.

Uitbater van het gloednieuwe laadplein is Milence, een samenwerking tussen enkele van de belangrijkste vrachtwagenconstructeurs: Daimler (Mercedes), Traton (Scania, MAN, Volkswagen) en Volvo. Het bedrijf wil tegen 2027 minstens 1.700 laadpunten in heel Europa en is volop aan het bouwen in Zweden, Nederland, Duitsland en Frankrijk. In België komen er dit jaar nog twee à drie andere sites bij, waaronder de parking Goordijk op de rechteroever van de haven.

Het nieuwe laadstation in Kallo is het grootste dat de groep dit jaar zal bouwen, zegt CEO Anja van Niersen. "Deze site ligt aan de belangrijke Rijn-Alpencorridor, een van de drukste vrachtroutes van Europa die loopt van Rotterdam, over België, Frankrijk en Duitsland tot in Genua in Italië. Wij willen alle havens, luchthavens, logistieke knooppunten met elkaar verbinden en de Antwerpse haven is zowel haven als logistieke hub."

Plaats en snelheid

Veel elektrische vrachtwagens rijden op dit moment nog niet rond en dat ligt onder meer aan het gebrek aan geschikte laadinfrastructuur. Nochtans kan de eerste generatie e-trucks ook opladen aan een laadpaal voor een gewone personenwagen en daarvan zijn er toch genoeg?

Zo eenvoudig is het niet, zegt Richard Ranberg. Hij doet demonstraties met de e-trucks van Scania en is van Zweden naar Antwerpen gereden voor de opening. "Momenteel is dat nog een moeilijke reis. Op zich zijn er voldoende laadstations, maar die zijn niet aangepast op vrachtwagens. Bij sommige moet je je trailer ontkoppelen, andere zijn zelfs helemaal ontoegankelijk voor trucks. Dus het is een goede zaak dat er meer van deze aangepaste stations komen."

Niet alleen de toegankelijkheid is een drempel bij de 'gewone' laadstations, ook de laadsnelheid. "De batterijcapaciteit van een truck is ongeveer tien keer die van een gewone wagen", zegt Luis Hurtado, hoofd van de technologieafdeling bij Milence. "Die opladen met een gewone autolader kost dus heel veel tijd."

Rusten en laden

Daarom wordt volop gewerkt aan zogenoemde MCS-laders, de snelladers voor vrachtwagens zeg maar. Die kunnen meer dan 1 MW laden, tegenover 400 kW bij traditionele laders. Een batterij met een capaciteit van 600 kWh opladen, duurt dan nog maar een dik half uur. "En vrachtwagenchauffeurs moeten na vier en half uur toch verplicht 45 minuten rusten", zegt van Niersen. "Dan kunnen ze die tijd toch beter gebruiken om even op te laden?"

Een elektrische vrachtwagen is voorlopig nog duur, twee à drie keer de prijs van een vergelijkbare truck op diesel, maar de verbruiksprijs per kilometer is wel al competitief met de dieselprijs. Voor de truckers is er een bijkomend voordeel, zegt Ranberg. "Je hebt niet het lawaai van de motor en de trillingen aan het stuur. Chauffeurs vertellen me dat ze thuiskomen na een dag op de weg en veel minder vermoeid zijn."

Elektrische vrachtwagens zijn de toekomst, maar laadpalen zijn niet per se nodig

Elektrische vrachtwagens zijn de beste oplossing om het wegtransport te vergroenen, zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). Maar er is nog een andere systeem om dat doel te bereiken: elektrische bovenleidingen boven elke autosnelweg.

Gaan we met de opkomst van laadstations echt een toestroom van e-trucks krijgen? "Alles hangt af van vraag en aanbod", zegt Vanelslander. "Transporteurs gaan geen e-trucks aankopen als ze het risico lopen niet te kunnen laden en dus te rijden. En uitbaters van laadstations investeren pas als er voldoende afnemers zijn. Dat is een kip-eiverhaal."

De opkomst van laadstations is in dat opzicht dus een goede zaak, maar Vanelslander is er nog niet helemaal uit of de toekomst van elektrische vrachtwagens bij laadpalen ligt. "Een andere oplossing is een systeem met kabels over de snelweg, een beetje zoals een tram. We hebben dit onderzocht en de kostprijs zou haalbaar zijn: een eenmalige investering van 5 miljard euro."

Een elektrische vrachtwagen staat ook in de file, voor de verkeerscongestie zijn ze dus geen oplossing. Daarvoor kijken we naar het spoorvervoer en de binnenvaart, maar die modal shift loopt niet bepaald vlot. "De laatste jaren zijn we zelfs in de omgekeerde richting aan het gaan. Daar is dus nog werk aan de winkel."

[Jonas van Boxel](#)