

De elektrische vrachtwagen breekt (een beetje) door



Het transportbedrijf Eutraco uit Willebroek heeft vijftig elektrische vrachtwagens besteld. Ook Katoen Natie, Van Moer Logistics en Coca-Cola vervangen hun dieservoertuigen steeds meer door elektrische exemplaren.

Eutraco, dat is opgericht in Roeselare en een grote vestiging in Willebroek heeft, rijdt met 160 vrachtwagens rond in de Benelux en Frankrijk. Het transportbedrijf levert onder meer seizoensgebonden producten zoals kerstbomen en barbecues aan alle 170 winkels van doe-het-zelfketen Hubo in België. Alle vrachtwagens van Eutraco rijden vandaag op diesel en stoten dus schadelijke stoffen zoals CO₂ uit.

“Maar dat gaat veranderen”, zegt Serge Gregoir, CEO van Eutraco. “We hebben nu vijftig volledig elektrische vrachtwagens van Mercedes-Benz aangekocht, die in de tweede helft van volgend jaar worden geleverd. Daarmee wordt in één klap bijna een derde van onze vrachtwagens elektrisch. Die voertuigen hebben een actieradius van vijfhonderd kilometer en kunnen snel worden opgeladen (*de batterij kan in een halfuur tijd van 20 procent naar 80 procent gaan, red.*). Een elektrische vrachtwagen kost 300.000 euro, terwijl een dieselvrachtwagen maar 120.000 euro kost. En toch is een elektrische vrachtwagen over een periode van acht jaar voor ons even duur als een vrachtwagen op diesel.”

Groene energie

Hoezo? “Dat komt omdat de kostprijs van elektriciteit voor ons veel lager is dan van diesel”, zegt Serge Gregoir. “We hebben zonnepanelen op het dak van onze magazijnen en slaan de elektriciteit die we daarmee opwekken op in een batterij. Onze elektriciteit is daardoor groen én relatief goedkoop.”

Volgens Ward Bosmans, hoogleraar duurzaam ondernemen aan de Thomas More Hogeschool in Mechelen, zijn die magazijnen een belangrijke factor in de opkomst van de elektrische vrachtwagens in ons land. “Steeds meer winkelketens hebben geen eigen magazijnen meer en besteden die taak dus uit aan logistieke spelers, die daardoor meer en grotere magazijnen hebben”, zegt Ward Bosmans. “Daardoor hebben bedrijven meer plaats voor zonnepanelen en produceren ze meer groene elektriciteit.”

Katoen Natie en Van Moer doen ook mee

Ook Katoen Natie heeft mede door de vele zonnepanelen op zijn daken in België zes elektrische vrachtwagens in gebruik genomen. “Daar komen er volgend jaar nog tien bij”, zegt Patrik Naenen, manager bij Katoen Natie. “We investeren hierin om onze eigen milieudoelstellingen te halen én omdat onze klanten dat vragen, want zij willen hun CO₂-uitstoot ook beperken. Maar ook zestien vrachtwagens is nog altijd een beperkt aantal in onze vloot, die zeshonderd vrachtwagens telt. Het knelpunt is vooral dat er onderweg weinig snelle laadpalen zijn. We kunnen onze elektriciteit op onze sites wel zelf opwekken met zonnepanelen, maar dat kost ons ook iets, omdat we dan de inkomsten missen die we zouden hebben als we die zelf geproduceerde elektriciteit op het net zetten.”

Van Moer Logistics, dat zijn hoofdkantoor in Zwijndrecht heeft, neemt volgend jaar minstens vijftien elektrische vrachtwagens in gebruik. “We doen dat niet alleen om onze eigen groene doelstellingen of die van onze klanten na te streven, maar ook omdat de dieselprijs in Europa vanaf 2027 structureel zal stijgen”, zegt Kobe Van Doorselaere, duurzaamheidsmanager van Van Moer Logistics. “Want vanaf 2027 zal het systeem met broeikasgasemissierechten ook van toepassing zijn op het wegvervoer. We gaan de elektriciteit voor onze vrachtwagens vanaf begin 2026 zelf opladen op ons publieke laadplein met vijf snelle laders en op ons privélaadplein met dertig trage laders.”

Frisdrankengigant Coca-Cola heeft dan weer dertig elektrische vrachtwagens in België en Luxemburg. Daar komen er tegen begin volgend jaar veertien bij. Coca-Cola zegt dat ze de meerprijs van een elektrische vrachtwagen ten opzichte van een dieselwagen in zeven jaar heeft terugverdiend.

Diesel heeft nog niet afgedaan

Toch betekent dit niet dat de dieselvrachtwagen op zijn laatste wielen rijdt. “De elektrische vrachtwagen staat hier toch nog altijd in zijn kinderschoenen”, zegt Thierry Vanellander, transporteconoom van de Universiteit Antwerpen. “Er zijn dus wel kleine initiatieven, maar de beperkte laadstructuur onderweg en het feit dat een elektrische batterij toch nog altijd veel

plaats inneemt, blijven hindernissen.”

En hoe zit het met vrachtwagens op waterstof?

[Christof Willocx](#)