

Antwerpse transporteurs hebben dubbel gevoel bij invoering 'supertrucks': "Dit komt 5 à 10 jaar te laat"



De overheid, onderzoekers en zelfs Bond Beter Leefmilieu: opeens is iedereen voorstander van de supertruck. De transporteurs zelf ook, maar voor ze gaan investeren, hebben ze veel meer duidelijkheid nodig.

Vlaams minister van Mobiliteit Annick De Ridder (N-VA) wil ten laatste op 30 juni 2026 het gebruik van 'lange en zware vrachtwagens', ook wel LZV's of supertrucks, bestendigen in een nieuwe regelgeving. Na jaren van proefprojecten ziet iedereen de voordelen ervan in: minder voertuigen voor dezelfde lading, dat betekent minder verkeersdrukke én minder uitstoot. Zelfs Bond Beter Leefmilieu geeft toe dat LZV's geen perfecte oplossing, maar wel een positieve zaak zijn.

BE-Trans uit Geel begon in 2019 met een LZV te pendelen tussen het eigen depot in de haven van Antwerpen en de hoofdzetel naast de E313 in Geel. Met de supertruck vervoert het bedrijf telkens in één keer een container van veertig voet én een container van twintig voet, waarvoor anders twee trekkers nodig zijn. De firma berekende dat die combinatie ervoor zorgt dat de uitstoot van CO2 met 30 tot 40 procent verminderd wordt. "Die route doen we met de LZV nog altijd dag en nacht, vooral om de vele files op de E313 te vermijden", zegt Gunter Vranckx, bij BE-Trans verantwoordelijk voor de planning van het containervervoer.

“Negen maanden bemiddelen”

Het bedrijf zegt al vijf jaar heel tevreden te zijn over de inzet van de extra lange vrachtwagen van 25,25 meter, maar tegelijkertijd klinkt er ook heel wat gemor. Daar hebben de strikte regelgeving en het typisch Belgische overheidsstelsel veel mee te maken. Om de LZV überhaupt te kunnen inzetten kostte het BE-Trans in 2019 al negen maanden bemiddelen om het traject tussen haven en hoofdzetel goedgekeurd te krijgen. Supertrucks mogen momenteel enkel op strikt vastgelegde routes ingezet worden en onderhandelingen voor een tweede route naar Wallonië sprongen in het zicht van de eindmeet af.

“Het probleem is dat ieder gewest andere regels hanteert”, klinkt hoorbaar de frustratie door in de stem van Gunter Vranckx. “We waren goed op weg om ook in Wallonië een traject vastgelegd te krijgen, tot bleek dat we enkel de *first and last mile* met LZV mogen doen. Dat wil zeggen dat de containers eerst per boot of trein van bijvoorbeeld Antwerpen naar een depot in pakweg Luik vervoerd moeten worden. Pas het laatste stuk, tussen depot en klant, zouden we dan met een LZV mogen doen. Dat is economisch gewoon niet rendabel. En in Brussel mogen we al helemaal niet komen (*het Brussels Hoofdstedelijk Gewest laat geen LZV's op zijn wegen toe, red.*)”

“Onze noorderburen hebben een akkoord met Duitsland dat hun LZV's op elkaars wegen mogen rijden. België heeft helemaal met niemand een akkoord”

Gunter Vranckx

BE-Trans

Volgens Vranckx dreigt ons land zo economische achterstand op te lopen met de buurlanden. “En dat terwijl de Belgische transportsector toch internationaal moet kunnen concurreren? LZV's horen in Nederland al veel langer tot het straatbeeld. Onze noorderburen hebben bovendien een akkoord met Duitsland dat hun LZV's op elkaars wegen mogen rijden. België heeft helemaal met niemand een akkoord. Supertrucks mogen perfect van de haven van Rotterdam naar Berlijn rijden, wij mogen nog niet eens van Antwerpen naar Luik rijden met een LZV. Iedereen heeft de mond vol over vergroening en verduurzaming, maar hier wordt het alleen maar moeilijker gemaakt.”

“Bedrijventerreinen niet aangepast”

Ook S'Jegers Transport, gevestigd in Laakdal, rijdt al vier jaar met een LZV. “Toen de testfase werd aangekondigd, zijn we daar als groot transportbedrijf meteen mee ingestapt”, zegt Peter Boets, verantwoordelijk voor verkoop en transport. “Maar de geldende beperkingen maken de inzet van de truck niet eenvoudig.” Er is het beperkte aantal trajecten, maar ook de limieten van de infrastructuur in België, zegt Boets. “Bedrijventerreinen zijn vaak niet aangepast om die lange trucks te ontvangen.”

“Onze vrachtwagen kan rijden met een korte container vooraan en een lange achteraan. Maar je kan niet rijden als de lange gevuld is en de korte leeg: dat is te gevaarlijk”

Peter Boets

S'Jegers Transport

“En dan moet je nog geschikte lading kunnen inplannen”, zegt Boets. “Onze vrachtwagen kan rijden met een korte container vooraan en een lange achteraan. Maar je kan niet rijden als de lange gevuld is en de korte leeg: dat is te gevaarlijk.” Het bedrijf is dus blij met het vooruitzicht van meer toegelaten trajecten, maar wil meer informatie over de regels rond supertrucks. “Momenteel is het allemaal niet zo gemakkelijk. Het is afwachten wat de details zijn.”

“Vijf tot tien jaar te laat”

Het Antwerpse transportbedrijf Corneel Geerts is blij met de toelating, maar vindt dat die veel te laat komt. “Dit had vijf of tien jaar geleden al beslist moeten worden”, zegt transportmanager Sven Geerts. “België zal een van de laatste landen zijn om dit in te voeren. Minister De Ridder beseft dat er de komende jaren een groot chauffeurstekort op ons afkomt, en wil daar met deze maatregel wat weerstand tegen bieden.”

Omdat de loonkosten in België zo hoog zijn, zullen Belgische vervoerders de hogere aankooprijks van een LZV snel kunnen terugverdienen, zegt Geerts. “Wij hebben destijds aanvragen gedaan voor de inzet van een LZV op de route tussen onze depots in Wijnegem en Maasmechelen. Op dat traject rijden veertien chauffeurs voor ons. Maar die aanvraag is geweigerd, omdat er nog te veel fietsoverwegen op de route lagen. Sindsdien worden die kruispunten stelselmatig conflictvrij gemaakt. Als we een goedkeuring krijgen, kunnen we het aantal chauffeurs met de helft verminderen. Dat zou een grote impact hebben voor ons.”

“Minder voertuigen, dus minder ongevallen. Op voorwaarde dat de chauffeurs goed getraind zijn”

Minder file, minder uitstoot én minder ongevallen: transporteconoom Thierry Vanelslander zit veel voordelen van de inzet van supertrucks, maar verwacht niet dat ze meteen onze snelwegen zullen overspoelen.

Transporteconoom Thierry Vanelslander van de UAntwerpen denkt dat het een goede maatregel is om supertrucks toe te laten op onze wegen. “Het grote voordeel is dat je meer lading kan vervoeren met één vrachtwagen. Dat zou het aantal ongevallen doen afnemen, want er zullen minder voertuigen rondrijden voor dezelfde lading. De belangrijke voorwaarde is natuurlijk dat chauffeurs goed getraind zijn om met die langere vrachtwagens te rijden.”

Ook voor de uitstoot van de transportsector is de invoering van supertrucks een goede zaak, al gaat de voorkeur in dat opzicht nog steeds naar het spoor en de binnenvaart. Die sectoren vrezen concurrentie, en terecht. Maar als econoom vind ik niet dat je het ene moet verbieden om het andere transportmiddel voor te trekken. Je moet een gelijk speelveld creëren en dan moeten spoor- en binnenvaartvervoerders werken om een aantrekkelijk alternatief te worden.”

Vanelslander denkt niet dat we vanaf volgend jaar een massa supertrucks op onze snelwegen zullen zien. “Transporteurs moeten eerst hun oudere voertuigen afschrijven, voor ze kunnen investeren in nieuwe. En de supertrucks zijn enkel economisch rendabel voor frequente ladingen op vaste, lange trajecten. Transportbedrijven zullen berekenen hoe vaak ze zo'n LZV daadwerkelijk kunnen inzetten en de vergelijking maken met wat ze kunnen oplossen met gewone vrachtwagens.”

Hans Otten, Jonas van Boxel