

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1320  
van **ANNICK DE RIDDER**  
datum: 15 juni 2021

---

aan **LYDIA PEETERS**  
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*eHighway voor vrachtwagens - Onderzoek*

In het kader van de toekomstige modal shift en de Europese Green Deal is het belangrijk dat voertuigen duurzaam in gebruik worden. Zo zetten we in Vlaanderen bijvoorbeeld in op het promoten van elektrische voertuigen. Duitsland maakt volop werk van een eHighway-systeem voor vrachtwagens. Daarop kunnen vrachtwagens elektrisch rijden en dat reduceert dus ook de uitstoot van schadelijke stoffen zoals stikstof. Tegen 2030 willen onze oosterburen al 4000 kilometer aan netwerk hebben, en ze pleiten voor 8000 kilometer in totaal tegen 2050.

Tijdens het rijden op de eHighway kunnen vrachtwagens hun batterij opladen waardoor ze, eens ze van de snelweg zijn, hun rit kunnen voortzetten in stedelijk of industrieel gebied. Zo rijden de vrachtwagens niet enkel emissiearm op de snelweg, maar ook als ze naar hun eindbestemming rijden. In Duitsland rijdt 89% van de trucks minder dan 50 kilometer buiten het snelwegennet. Onder andere Nederland, Zweden, het Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk en Canada hebben al studies ter zake laten uitvoeren en lijken grote interesse te hebben.

Dergelijk systeem kan ook voor Vlaanderen interessant zijn als Europese transportas, en bijvoorbeeld ook voor intern havenverkeer en vrachtvervoer tussen onze talrijke logistieke hubs.

1. Hoe staat de minister tegenover een Vlaams netwerk van de eHighway?
2. Is het systeem van de eHighway in het verleden al bestudeerd? Zo ja, wat was de uitkomst? Werd daarbij rekening gehouden met bijvoorbeeld de opeenvolging van vele op- en afritten?
3. Kan de minister een raming geven van de investeringskosten per kilometer?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1320 van 15 juni 2021

van **ANNICK DE RIDDER**

---

1. Om aan de klimaatdoelstellingen te voldoen, moet het zware vrachttransport uiteindelijk gebruik maken van emissievrije technologieën. Batterij-elektrische voertuigen en voertuigen op waterstof zijn twee mogelijkheden. Een systeem waarbij zware vrachtwagens dynamisch-elektrisch worden aangedreven kan eveneens bijdragen aan de strijd tegen de klimaatverandering en luchtvervuiling. Elektrische Wegsystemen of Electric Road Systems (ERS) hebben het voordeel dat het gewicht en volume van de batterijen beperkt kan blijven. Ook de noodzaak aan stops om de batterijen op te laden wordt geëlimineerd of in tijdsduur ingekort. Dit systeem kan dus inspelen op enkele knelpunten in de evolutie naar emissievrij vrachtvervoer. Door de directe transmissie rijden deze voertuigen bovendien iets energie-efficiënter dan vrachtwagens op batterijen of waterstof.

Voor de transportsector zou de technologie kunnen leiden tot goedkopere vrachtwagens ten opzichte van andere zero-emissie technologieën. Aan de andere hangt er een hoog prijskaartje aan de infrastructuur en is er nood aan praktische ervaring met de technologie. Door het intensief gebruik van bepaalde verkeersassen in Vlaanderen kan de infrastructuur waarschijnlijk zeer efficiënt benut worden. Mogelijks volstaat het om slechts enkele verkeersassen, die zich tot deze technologie lenen, te voorzien van ERS.

De technologie verdient dus zeker aandacht bij het uitstippelen van de lange termijnstrategie rond vrachtvervoer.

2. Een eerste aftasting van de technologie gebeurde in 2019 in de studie "Roadmap voor vermindering van klimaat- en luchtmissies van vrachtvervoer". Daar werd het potentieel van de technologie in kaart gebracht en afgezet tegen de andere beschikbare technologieën zoals batterij-elektrische vrachtwagens, waterstof en biobrandstoffen. De impact van de vele op- en afritten werd niet specifiek onderzocht. De modeldoorrekeningen gingen er wel van uit dat de Antwerpse ring omwille van de complexe structuur niet geschikt zou zijn.

De ERS technologie scoorde in dit eerste onderzoek eerder matig op basis van kostenefficiëntie en reductiepotentieel hoewel de onderzoekers het potentieel van de technologie zeker onderschrijven. Onzekerheden over infrastructuurkosten en evoluties bij concurrerende emissievrije technologieën vragen echter bijkomend onderzoek.

In juli van dit jaar startte het VIL, dit is de Vlaamse speerpuntclusters voor logistiek, met het project Logibat. Hierin wordt meer in detail bekeken wat de ERS-technologie kan betekenen voor Vlaanderen en de vrachtsector. Er wordt nagegaan hoe de technologie het best geïmplementeerd kan worden en welke synergiën er mogelijk zijn met de buurlanden. Finaal wordt er ook een beleidsadvies opgesteld.

3. De geraamde kosten in de in 2019 beschikbare studies liggen ver uiteen (factor 10) en zijn niet specifiek genoeg gericht op de Vlaamse situatie om relevant te zijn. Het onderzoek van het VIL zal uitgebreid ingaan op de economische impact van de samenleving en kan hierbij rekening houden met de ervaringen uit de lopende

proefprojecten en de verwachte kostenevoluties van de technologie. De resultaten van Logibat worden verwacht eind 2022.