

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1390

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 13 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

E-trucks - Stand van zaken

Een ontwikkeling die zich al heeft ingezet in Duitsland, Zweden en Zwitserland zijn de elektrische vrachtwagens onder bovenleiding op de snelweg, de zogenaamde eHighways. Die trucks zijn uitgerust met een pantograaf, eenzelfde principe als een tram of trein. Zo kunnen trucks emissievrij rijden onder de bovenleidingen terwijl de vrachtwagenbatterij wordt opgeladen tijdens het rijden. Zo zouden ze een eventuele aanvulling van vaste oplaadpunten voor vrachtwagens kunnen zijn en de CO₂-uitstoot drastisch kunnen terugdringen. In eerdergenoemde landen zoals Duitsland zijn al enkele grote projecten opgestart en in onder meer Nederland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk wordt dat grondig bekeken.

Een rekenmodel dat uitgewerkt werd door transporteconoom Raimonds Aroniets berekent specifiek voor Vlaanderen de kosten van een uitgebreid dekkend laadnetwerk voor vrachtwagens. Het model komt uit op een investering van minder dan 2 miljard euro voor heel Vlaanderen of 0,8 procent van het bruto binnenlands product (bbp) van Vlaanderen. Een relatief bescheiden investering volgens de transporteconoom waarmee we gisteren al begonnen zouden moeten zijn.

Gezien het belang van duurzaam wegverkeer om de Vlaamse klimaatdoelstellingen te halen, de volgende vragen aan de minister.

1. Hoe kijkt de minister naar het rekenmodel van transporteconoom Aroniets? Acht de minister dit realistisch/haalbaar/rendabel? Waarom wel/niet?
2. Zijn er in Vlaanderen al concrete plannen om een dergelijk project op te zetten? Zo ja, kan de minister daar een stand van zaken over geven? Zo niet, waarom niet?
3. Hoe kijkt de minister naar de opstart van dergelijke proefprojecten in de omgeving van onze havens? Denk de minister dat het opportuun is om dergelijke proefprojecten daar op te starten? Waarom wel/niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 1390 van 13 juni 2023

van **ANNICK DE RIDDER**

1. De studie van transporteconoom Aronietis geeft aan dat het gebruik van ERS (Electric Road System) in Vlaanderen een interessante beleidsoptie is. De ERS-techniek zou echter niet op zichzelf staan. Een shift naar batterijen zal voor sommige toepassingen interessanter zijn. De studie houdt hier ook rekening mee.

Of een ERS een haalbare en rendabele optie hangt af van heel veel factoren waarvan de studie er slechts enkele belicht. In de buurlanden zijn er verschillende fysieke testen lopende om de technische factoren uit te klaren. De levensvatbaarheid wordt echter ook sterk bepaald door de ingang van de technologie in de ons omringende regio's.

2. Er zijn geen plannen in Vlaanderen om een ERS-traject uit te bouwen. Hiervoor ontbreekt er nog inzicht over de toepasbaarheid van deze technologie in het logistieke landschap van de toekomst. Daarom worden de inzichten binnen het dep. MOW over deze technologie verder uitgebreid.

Zo wordt er vanuit departement MOW cofinanciering voorzien in onderzoek naar de toepassingsmogelijkheden van deze technologie op de as Antwerpen-Rotterdam. Ook in de context van de Benelux wordt ERS als een mogelijke technologie voor het emissievrij maken van vrachtvervoer opgevolgd.

In de studieopdracht rond de uitdieping van de langetermijnstrategie rond emissievrij vrachtvervoer zal de technologie ook aan bod komen als aanvulling op het netwerk van laadpunten voor elektrische vrachtwagens. De aanbesteding hiervan is lopende. In het najaar zal de opdracht gegund worden.

3. Zoals in het antwoord op vraag 2 gesteld zijn proefprojecten nog niet aan de orde. Verder onderzoek zal rekening houden met de aanwezigheid van de havens.