

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

23 mei 2008

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de heren Rudi Daems en Eloi Glorieux, de dames Mieke Vogels en Vera Dua  
en de heren Jef Tavernier en Jos Stassen –**

**betreffende de bevordering van ‘groene vloten’ en verkeersplannen**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Flor Koninckx en mevrouw Fientje Moerman**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

*Plaatsvervangers:*

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

*Toegevoegde leden:*

de heer Jan Peumans;

de heer Eloi Glorieux.

---

*Zie:*

**1497** (2007-2008)

- Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nr. 2: Amendement

*Zie ook:*

**1519** (2007-2008)

- Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nr. 2: Verslag

## DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde het voorstel van resolutie van de heren Rudi Daems en Eloi Glorieux, de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Jef Tavernier en Jos Stassen betreffende de bevordering van 'groene vloten' en verkeersplannen op 29 januari 2008 en 20 mei 2008.

De commissie besliste in het kader van de behandeling van dit voorstel om de bevoegde administratie(s) uit te nodigen een evaluatie te geven van de resultaten en ervaringen met het huidige actieplan van de Vlaamse overheid rond milieuvriendelijke overheidsvoertuigen en in tweede instantie te onderzoeken wat in de toekomst haalbaar is. De minister-president werd bij brief van 5 februari in die zin aangeschreven.

Er werd na herhaald aandringen uiteindelijk op 20 mei 2008 een antwoord van de regering digitaal overgezonden aan het secretariaat.

Ondertussen werd op 30 januari 2008 een voorstel van resolutie uitgaande van de meerderheid ingediend (voorstel van resolutie van de heren Joris Vandenbroucke, Flor Koninckx, Frans Peeters en Jan Peumans, mevrouw Annick De Ridder en de heer Bart Martens betreffende de verduurzaming van het wagenpark in Vlaanderen – *Parl. St. Vl. Parl.* 2007-08, nr. 1519/1).

Beide voorstellen van resolutie werden verder samen behandeld.

### I. TOELICHTING DOOR DE HEER ELOI GLORIEUX NAMENS DE INDIENERS

De heer *Eloi Glorieux* verklaart dat een groen imago hebben tegenwoordig ontzettend 'in' is. Hij stelt vast dat de term vaak de lading niet dekt. Het autosalon van dit jaar zal de geschiedenis ingaan als het zogenaamde groene autosalon. In de praktijk stelt men vast dat er van de vergroening van de autovloot jammer genoeg niet veel terecht kwam. Het lid citeert in dat verband Johan De Mol van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling (Universiteit Gent). Slechts 4% van de reclamebudgetten ging tijdens het autosalon naar wagens die minder dan 120 gram per 100 kilometer uitstoten. De vergroening van de autovloot is echter absoluut noodzakelijk maar men kan daar op weinig steun rekenen van de autoconstructeurs.

Steeds meer Belgen rijden met een firmawagen, zo blijkt. Veel bedrijven stellen een leasewagen ter beschikking aan hun werknemers. Hierdoor wordt

het gebruik van de wagen voor het woon-werkverkeer fors aangemoedigd. Veel van deze firmawagens zijn bovendien extra vervuilend. Dikwijls gaat het zelfs om 4x4's. Op die manier zorgen de bedrijven met hun bedrijfswagens voor veel extra CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Veel van die bedrijfswagens komen nadien op de tweedehandsmarkt terecht. Als men er in zou slagen deze wagens te vergroenen, heeft dat ook een positief effect op de markt van tweedehandswagens.

Wij stellen in dit voorstel van resolutie voor dat de overheid de hand reikt aan bedrijven en leasing firma's die groene keuzes willen maken, die willen investeren in groene vloten met zuinige wagens, wagens die minder CO<sub>2</sub> en fijn stof uitstoten. De nieuwe 'ecoscore' van de VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) kan hierbij als uitgangspunt dienen.

Naast de milieuvriendelijkheid van de bedrijfsvloten kunnen ook andere doelen gesteld worden: leasewagens zouden best ook zo veilig mogelijk zijn. Zo kan er in de leasewagens standaard een systeem van intelligente snelheidsaanpassing (ISA) ingebouwd worden.

Als zowel op het vlak van milieuvriendelijkheid als op het vlak van veiligheid een voldoende aantal bedrijven echt groene keuzes maakt, kan dit een belangrijk effect hebben op de hele automarkt. Een ommekeer bij de vloten van bedrijven kan zo zorgen voor een echte vergroening.

In Nederland werd al zo een 'convenant' afgesloten tussen de overheid en leasing firma's en worden stimuli voorzien voor schone leaseauto's. Waarom kan dat ook niet bij ons?

Daarnaast stellen we ook voor om alle bedrijven te stimuleren om een eigen bedrijfsvervoerplan op te maken zowel voor professionele als voor woon-werkverplaatsingen. In ruil kan de Vlaamse overheid bedrijven stimuli toekennen voor de duurzame keuzes die ze in het kader van deze plannen maken. Op deze wijze kan er steun gaan naar werknemers die via openbaar of collectief vervoer, de fiets of carpooling naar hun werk gaan. Gratis abonnementen voor pendelaars zouden ook in de privé overal de regel kunnen worden. De overheid dient dit eerlijk te spelen en ook echt extra middelen voorzien, maar ook de privé kan stevig bijdragen. En als bedrijven in het kader van die bedrijfsvervoerplannen ook gerichte stimuli inbouwen om hun bedrijfswagenpark te vergroenen, verdienen ze extra steun.

Groen! stelt vast dat het auto- en vrachtwagenverkeer verantwoordelijk is voor een belangrijk deel

van de luchtvervuiling met bijvoorbeeld fijn stof en stikstofoxiden. Het lid stelt vast dat er een band is tussen de slechte luchtkwaliteit en de volksgezondheid, zo bijvoorbeeld het aantal luchtwegaandoeningen, astma, maar ook longkanker. Spreker verheugt zich over de toenemende aandacht voor milieuvriendelijke wagens naar aanleiding van de laatste editie van het autosalon. De heer Glorieux verheugt zich over de invoering van de nieuwe ecoscore voor wagens die een duidelijk beeld geeft van de vervuiling veroorzaakt door wagens over heel hun levenscyclus. Hij stelt vast dat het aantal milieuvriendelijke wagens dat effectief op de weg komt, toch relatief beperkt blijft. Hij stelt vast dat het aantal bedrijfswagens op de weg toeneemt en dat veel bedrijfswagens op ecologisch vlak ondermaats scoren en ten slotte stelt hij vast dat overheden, maar ook privébedrijven door keuzes te maken voor vloten van groene voertuigen, een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de vergroening van de hele automarkt.

De heer Glorieux meldt dat zijn fractie ondertussen een (totaal)amendement heeft ingediend waarbij voorgesteld wordt de aanbevelingen naar de Vlaamse Regering te wijzigen als volgt:

- 1° het voortzetten van de inspanningen om het eigen wagenpark te vergroenen op basis van de nieuwe ecoscores, en daarbij te streven naar een aandeel van 50% wagens met een ecoscore hoger dan 70, tegen 2010;
- 2° op basis van dezelfde criteria groene vloten bij overheidsbedrijven of semioverheidsbedrijven te bevorderen, bijvoorbeeld door clausules rond milieuvriendelijke wagens te voorzien in beheersovereenkomsten;
- 3° voor leasingbedrijven en voor bedrijven die bedrijfswagens ter beschikking stellen en die werk maken van een vergroening van hun vloot aan lease- of bedrijfswagens, een ecopremie te voorzien voor elke wagen met een ecoscore boven de 70;
- 4° daarnaast in extra premies te voorzien voor bedrijven die in het kader van bedrijfsvervoerplannen het gebruik van (bedrijfs)wagens zeker voor het woonwerkverkeer verminderen en het gebruik van openbaar of collectief vervoer, fiets of carpooling bevorderen;
- 5° snel werk te maken van een doorgedreven ecologische modulering van de belasting op de inverterstelling (BIV) en de verkeersbelasting (VB) met onder meer een vrijstelling van BIV voor wagens met een ecoscore boven de 70 en een halvering van de VB voor deze wagens voor de eerstkomende jaren.

Een duurzaam mobiliteitsbeleid werkt bovendien ook via de zogenaamde ladder van Lansink. In eerste instantie moeten er minder autokilometers verreden worden, in tweede orde moet er voor gezorgd worden dat er schonere wagens in het verkeer terecht komen en in laatste instantie moet er gebruik gemaakt worden van agrobrandstoffen in de transportsector.

Dit voorstel wil deze eerste twee stappen realiseren via een aanmoedigingsbeleid op drie niveaus. In de eerste plaats bij overheidsbedrijven waar Groen! vraagt quota op te leggen, in de tweede plaats ten aanzien van bedrijven waar Groen! vraagt om op een positieve manier premies voor groene bedrijfswagens te geven. In laatste instantie ten aanzien van particulieren dringt Groen! aan op het ecologisch moduleren van de belastingen op de in verkeersstelling en de verkeersbelasting.

## II. BESPREKING

### 1. Commissiezitting 29 januari 2008

De heer *Bart Martens* is het nagenoeg met alle punten uit het voorstel eens. De overheid en de semi-overheidsbedrijven hebben een voorbeeldfunctie te vervullen. Ongeveer 14 percent van het bruto nationaal product (bnp) gaat naar aankopen door overheden. Als je het aankoopbeleid van de overheid kan 'vergroenen' creëer je een belangrijke vraag naar duurzame producten en diensten waar de markt sowieso zal op inspelen. Er is reeds een actie gevoerd ter vergroening van de vloot van het Vlaamse Gewest. Het lid zou graag een evaluatie krijgen van dat actieplan. Zit het plan op schema? Welke ervaringen werden opgebouwd? Is de door de heer Glorieux voorgestelde 50 percent van wagens met een ecoscore van meer dan 70 haalbaar? Stemt dat overeen met het type wagen dat in de administratie gebruikt wordt? Onder voorbehoud van dat antwoord steunt de sp.a-fractie dit voorstel van resolutie.

De heer *Bart Martens* vraagt zich af of de overheid niet een stap verder moet gaan en experimentele wagens en technieken in haar eigen wagenvloot moet toepassen. Het voordeel van de wagens van de overheid is dat ze dagelijks meestal naar hetzelfde punt komen. Dat maakt het mogelijk om ervaring op te bouwen met wagens op aardgas of waterstofgas, plug-in hybride wagens die aan het net worden gehangen, kortom innovatieve systemen waar constructeurs volop mee aan het experimenteren zijn. Spreker vraagt zich dus af of de overheid ook niet de opdracht moet worden gegeven nog meer innovatieve systemen van wagens toe te passen, te onderzoeken en mee te ontwikkelen. Dit deels naar analogie

met hetgeen gebeurt op het vlak van de scholenbouw of van sociale woningen. Er is nu bepaald dat nieuwe schoolgebouwen, nieuwe sociale woningen een E70-norm moeten hebben, dat is dertig procent zuiniger dan de geldende norm voor nieuwe gebouwen. Tegelijk experimenteert men ook met passiefbouw. Misschien moet men eenzelfde benadering volgen wat betreft de vloten van de overheid.

De heer Glorieux heeft gelijk als hij stelt dat de meerderheid van de nieuwe wagens aangekocht wordt door leasingfirma's. Na één, twee jaar komen die wagens op de tweedehandsmarkt. Als men er in slaagt ook die leasingfirma's aan te zetten om meer milieuvriendelijke wagens aan te bieden, kan dat een belangrijk hefboomeffect hebben op de omschakeling van het gehele wagenpark naar meer milieuvriendelijke wagens. Men moet dus alles op alles zetten om de leasingfirma's daartoe aan te zetten. Het lid heeft alleen twijfels over het voorgestelde instrument, namelijk een premie voor elke wagen met een ecoscore van meer dan 70. Wat zal dat kosten? Zijn andere incentives niet beter? De federale overheid heeft gewerkt met een CO<sub>2</sub>-belasting op bedrijfswagens en fiscale maatregelen die momenteel reeds effect scoren. De Vlaamse overheid kan misschien andere incentives geven, bijvoorbeeld bepaalde tegemoetkomingen vanuit het pendelfonds die gekoppeld worden aan de inspanningen die bedrijven doen om hun wagenpark te vergroenen. Bijvoorbeeld tegemoetkomingen op abonnementen van De Lijn als de firma's een soort 'passe-partout' aanbieden aan hun werknemers: dus niet alleen firmawagens, maar ook een gratis abonnement op trein of bus. In dat kader zou ook de vergroening van hun firmawagenpark opgenomen kunnen worden.

Kortom, de spreker is het eens met de doelstelling van het voorstel, maar heeft reserves bij het instrument. Er zijn betere en vooral goedkopere instrumenten dan de ecopremie. Wat de maatregelen ten aanzien van particulieren betreft moet de belasting op invertering (BIV) gemoduleerd worden in functie van de milieukarakteristieken van wagens. Op dat vlak steunt de sp.a-fractie het voorstel. Spreker herhaalt wel zijn vraag om van de administratie een evaluatie te krijgen over het al lopende actieplan.

Mevrouw *Annick De Ridder* zegt namens de Open Vld-fractie bewust te zijn van de grote verantwoordelijkheid van het verkeer in de uitstoot van schadelijke gassen. Het recente klimaatplan van de Europese Commissie stelt dat het verkeer in België 15 procent minder broeikasgassen moet uitstoten tegen 2020. De overheden zullen dus blijvend maatregelen moeten treffen. Open Vld heeft in het verleden reeds een klimaatplan voorgesteld, met onder meer maatregelen zoals het minder forfaitair maken van de autobelasting (niet enten op vermogen maar op de

CO<sub>2</sub>-uitstoot), de uitbreiding van het bestaande systeem van directe korting voor voertuigen die minder dan 105 of 115 gram CO<sub>2</sub> per kilometer uitstoten en dit systeem ook toegankelijk maken voor bedrijfswagens. Verder zouden inspanningen rond telewerk, satellietkantoren sneller ontwikkeld moeten worden. Ook het openbaar vervoer zou een efficiënt alternatief moeten worden voor de eigen wagen. De service kan absoluut nog beter, bijvoorbeeld qua stiptheid. Ook het dossier van de slimme kilometerheffing is bespreekbaar om sturend te werken.

Het voorstel van resolutie bevat zeker een aantal positieve elementen. Er wordt vertrokken van stimuli om het wagenpark te vergroenen of om het aandeel van de wagen in het woon-werkverkeer te vermindere. De overheid heeft zeker een voorbeeldfunctie.

De oorspronkelijke tekst van het voorstel van resolutie vindt Open Vld nogal algemeen en vrijblijvend. Spreker begrijpt de bedoeling daarvan, maar toch is het voor een aantal stimuli niet duidelijk wat bedoeld wordt. Bijvoorbeeld punt c): "aangepaste stimuli te voorzien voor leasing bedrijven en voor bedrijven die bedrijfswagens ter beschikking stellen, als die werk maken van een vergroening van hun vloot aan lease- of bedrijfswagens". Bedoelen de indieners de fiscale stimuli of lastenverlagingen en is de Vlaamse Regering wel bevoegd?

Het amendement (*Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1497/2) heeft het lid nog niet kunnen bekijken wat de cijfers betreft. Mevrouw De Ridder kondigt wel aan dat de meerderheid een nieuw voorstel van resolutie wil indienen waarin een deel van dit voorstel wordt opgenomen. Spreekster hoopt dat de indieners daarmee kunnen instemmen. Ze verwijst ook naar de suggestie van de heer Martens om dieper op het onderwerp in te gaan. Eventueel zou een hoorzitting georganiseerd kunnen worden. Belangrijk is dat men de nodige tijd krijgt om de door de indieners voorgestelde aanpassingen te bestuderen, maar ook om te bekijken waar de meerderheid kan tegemoetkomen en een eigen voorstel kan doen.

De heer *Joris Vandenbroucke* wenst hier niet veel meer aan toe te voegen. Hij vindt zich volledig terug in de vaststellingen die aan de grondslag liggen van het voorstel van resolutie. Er zit inderdaad veel spanning tussen het groene imago dat het autosalon zich aanmeet en de realiteit op het terrein. Dat aantal verkochte milieuvriendelijke modellen waarop de fiscale korting van toepassing is, bedraagt amper 1700 op een totaal van een half miljoen verkochte wagens in 2007. Het aandeel is nog aan het zakken. De fiscale maatregel van de federale overheid is wel niet het beste instrument om de consument te stimuleren tot meer duurzaam aankoopgedrag. De maatregel is ook slechts van toepassing op een zeer beperkt

segment van de aangeboden wagens, die ofwel te duur zijn of te klein.

De voorstellen in het amendement gaan meer in de richting van hetgeen de sp.a-spirit-fractie voorstaat, stelt de heer Vandenbroucke. De voorbeeldfunctie van de Vlaamse overheid is er zeker. Het lid steunt de vraag van de heer Martens naar een evaluatie. Dan kan men nagaan of de lat juist ligt om 50 procent wagens met een ecoscore hoger dan 70 te bereiken tegen 2010. Ook de individuele consument en de bedrijven hebben hun verantwoordelijkheid. Bijna de helft van de vorig jaar nieuw ingeschreven wagens waren bedrijfswagens. Hun impact op de mogelijkheid om het wagenpark te vergroenen is dus immens. Verder wil de spreker de meerderheid de tijd geven om zelf een voorstel uit te werken, waarin een aantal punten uit dit voorstel opgenomen kunnen worden.

De heer *Pieter Huybrechts* heeft bij de toelichting een aantal bedenkingen. Er wordt gesteld dat firma-wagens vaak vervuילend zijn en vaak 4x4's zijn. Het lid vindt dat ieder het recht heeft om de wagen te kiezen die men wil. Daar mag geen beperking op gelegd worden. Nu wordt een vermanend vingertje opgestoken: durf geen 4x4 kopen. Bovendien denkt spreker dat de 4x4's hooguit 5 procent van de bedrijfswagens uitmaken. In de toelichting stellen de indieners verder dat leasewagens best zo veilig mogelijk zijn. Dan moet men pleiten voor 4x4's, zegt de heer Huybrechts, want die zijn veel veiliger bij ijsel, sneeuw enzovoort.

Belangrijker is evenwel het beschikkend gedeelte van het voorstel, geeft het lid toe. Gelukkig is er een amendement ingediend dat het beschikkend gedeelte verandert. Het originele voorstel was totaal achterhaald. Eén vraag aan Groen!: de ecopremie is allemaal mooi en wel, maar hoeveel zal de ecopremie de belastingbetaler kosten?

De heer *Flor Koninckx* kan zich bijna volledig vinden in het voorstel. Hij heeft wel nog een suggestie voor het beschikkend gedeelte. De indieners willen ook het gebruik van verkeersveilige wagens stimuleren. Dan is het misschien zinvoller het te koppelen aan de Europese crashtest die auto's moeten ondergaan, omdat het een objectief gegeven is dat door iedereen wordt aanvaard. Het systeem van ISA (Intelligente Snelheidsaanpassing) vindt het lid zinloos. Als de gehele weginfrastructuur daar niet op is aangepast, werkt het ISA-systeem niet.

De heer *Eloi Glorieux* kan zich grotendeels vinden in de commentaar van de collega's. Hij sluit zich aan bij de suggestie van de heer Martens om de administratie te vragen of ze dat haalbaar achten om tegen 2010 50 procent van de overheidsvloot uit te rusten

met wagens met een ecoscore van meer dan 70, in functie van het type wagens dat de overheid nodig heeft. Als dat niet haalbaar blijkt dan moet dit streefdoel als dusdanig aangepast worden. Het lid is het ook eens met de suggestie om de voorbeeldrol van de overheid niet alleen open te trekken naar milieuvriendelijke wagens, maar ook naar een aantal wagens die experimentele technologieën gebruiken, zoals wagens op samengeperst aardgas, waterstof en dergelijke.

Wat wordt verstaan onder stimuli, vroeg mevrouw De Ridder. De heer *Eloi Glorieux* heeft dit inderdaad bewust vaag gelaten om de regering de kans te geven om het in te vullen zoals zij het beste vindt. Vanzelfsprekend is de indiener bereid om verder mee te denken over de concrete inhoud van die stimuli. Het lid stemt ermee in om enige tijd te geven voor een eventueel nieuw voorstel of amendementen van de meerderheid. Hij zal dat met veel plezier mee ondertekenen.

Ten aanzien van de heer Huybrechts antwoordt de heer Glorieux dat 4x4's inderdaad zeer veilig zijn voor wie erin zit, maar niet voor de andere weggebruikers. Wat zal het gebruik van de ecopremie kosten? Het zal ongetwijfeld wat kosten, maar het zal ook heel veel opbrengen, namelijk minder uitgaven voor gezondheidskosten, uitstootkredieten enzovoort. Uit een kosten-batenanalyse zal duidelijk blijken dat de investering terug gewonnen wordt.

De heer *Frans Peeters*, dienstdoend voorzitter, besluit dat iedereen het erover eens is om in de volgende weken te werken aan een nieuw voorstel van resolutie en tegelijk informatie op te vragen bij de bevoegde administratie over de effecten van de vergroening van de eigen vloot, dus een korte evaluatie om daaruit af te leiden wat haalbaar is.

## 2. Commissiezitting 20 mei 2008

De heer *Frans Peeters*, dienstdoend voorzitter, vestigt er de aandacht op dat pas deze voormiddag de regering bij monde van de minister-president geantwoord heeft op een brief van de commissie die op 5 februari werd verstuurd. De heer *Joris Vandenbroucke* stelt dat de nota zo flinterdun en nietszeggend is dat hij ze op vijf minuten kon doornemen en dat hij daarover perfect kan commentaar leveren.

De heer *Rudi Daems* stelt eveneens vast dat het parlement zeer lang heeft moeten wachten op het document 'Evaluatieplan actieplan 2007-2010 milieuzorg in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid' dat overigens niet veel voorstelt. Hij vindt het straf dat de regering meer dan drie maanden nodig heeft om te antwoorden op een verzoek van het

parlement en dan een zeer summier document indient.

Voor de verdere bespreking wordt verwezen naar het verslag van de bespreking van het voorstel van resolutie van de meerderheid over hetzelfde onderwerp (*Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1519/2).

### III. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Rudi Daems en Eloi Glorieux, de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Jef Tavernier en Jos Stassen betreffende de bevordering van ‘groene vloten’ en verkeersplannen wordt met acht stemmen verworpen.

*De verslaggevers,*

*De wnd. voorzitter,*

Flor KONINCKX  
Fientje MOERMAN

Frans PEETERS

---