

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 208
van **JOHAN DANEN**
datum: 29 januari 2019

aan **LIESBETH HOMANS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR,
INBURGERING, WONEN, GELIJKE KANSEN EN ARMOEDEBESTRIJDING

Vlaamse overheid - Vergroening wagenpark

Vooraf verwijs ik naar mijn eerdere schriftelijke vraag over dit onderwerp, met name schriftelijke vraag nr. 324 van 28 februari 2018 en het gecoördineerd antwoord hierop.

Op 18 december 2015 werd het actieplan 'Clean Power for Transport' goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Thema 5, 'Vlaamse overheid als launching customer', vermeldt hierin onder meer dat de Vlaamse overheid voor de eigen vloot de milieuvriendelijke kaart dient te trekken en geleidelijk overschakelt op elektrische en cng-voertuigen (compressed natural gas (aardgas onder druk)). Als doelstelling voor 2020 wordt hierbij een aankooptaandeel naar voren geschoven van 7,5% cng en 10% (PH)EV5.

In juli 2016 keurde de Vlaamse Regering de nota 'Actieplan mobiliteit' goed. In dit actieplan werden drie strategische doelstellingen (SD's) opgenomen:

- 1° SD1: stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag (energiewaardig rijgedrag en kiezen voor een meer duurzaam vervoermiddel);
- 2° SD2: voorkomen van verplaatsingen (minder kilometers afleggen);
- 3° SD3: vergroenen van het wagenpark.

Deze strategische doelstellingen werden vertaald naar zeven operationele doelstellingen (OD's).

Operationele doelstellingen 3, 4 en 6 dragen rechtstreeks bij aan het realiseren van strategische doelstelling 3 'Vergroenen van het wagenpark':

- 1° OD3: elke entiteit zorgt ervoor dat tegen 2030 het fossiele brandstofverbruik minstens met 40% daalt ten opzichte van 2005. Welk pad elke entiteit hiervoor volgt, wordt in hun vervoersbehoefteplan uitgewerkt;
- 2° OD4: elke entiteit realiseert een jaarlijks aankooptaandeel van 7% (PH)EV en 3% cng in 2017, lineair stijgend naar 10% (PH)EV en 7,5% cng in 2020; elektrische voertuigen genieten de voorkeur, indien entiteiten kiezen om een hybride voertuig aan te schaffen, dienen ze dit te motiveren. Het gebruik van deze voertuigen zal gemonitord worden wat betreft rij- en laadgedrag;

- 3° OD6: elke entiteit stelt een vervangingsplan op. Aan de hand hiervan wordt door iedere entiteit invulling gegeven aan de strategische doelstellingen op het vlak van kleinere, minder en meer milieuvriendelijke voertuigen.

In het 'voortgangsrapport 2016-2017 – luik mitigatie' werd meegedeeld dat het aankoop- en leasebeleid voor de diensten van de Vlaamse overheid sterk werd aangepast in 2017. De bijsturing van het beleid zou moeten helpen bij het realiseren van de operationele doelstelling 4 (OD4). Deze bijsturing van het beleid resulteerde alvast in 57% nieuw aangekochte cng-dienstvoertuigen bij de Afdeling Wegen en Verkeer.

1. Strategische doelstelling 2 (SD2) gaat over het voorkomen van verplaatsingen (minder kilometers afleggen).
 - a) Hoeveel kilometers werden gereden in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018?
 - b) Wat is de evolutie?
 - c) Graag een overzicht per entiteit.
2. Operationele doelstelling 3 (OD3) bestaat uit het realiseren van een daling van het fossiele brandstofverbruik met minstens 40% ten opzichte van 2005.
 - a) Hoeveel brandstof (in liter) werd verbruikt in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018? Graag een overzicht per entiteit en per brandstoftype.
 - b) Welke daling (ten opzichte van het referentiejaar 2005) werd al gerealiseerd sinds de goedkeuring van de nota 'Actieplan mobiliteit'? Graag een overzicht van de procentuele daling per entiteit en per brandstoftype.
3. Operationele doelstelling 4 (OD4) bestaat uit het realiseren van een jaarlijks aankooptaandeel van 7% (PH)EV en 3% cng in 2017, lineair stijgend naar 10% (PH)EV en 7,5% cng in 2020.
 - a) Wat is de huidige stand van zaken in verband met de vergroening van het wagenpark van de Vlaamse overheid? Graag een overzicht per entiteit, brandstoftype en klasse (kleine wagen, vrachtwagen, ...).
 - b) Hoeveel nieuwe wagens werden in de jaren 2015, 2016, 2017 en 2018 verworven en wat was het type brandstof van deze wagens? Graag een overzicht per entiteit, brandstoftype en klasse (kleine wagen, vrachtwagen, ...).
 - c) Wat is het procentuele aankooptaandeel van (PH)EV en cng? Graag het globale cijfer en een cijfer per entiteit?
 - d) Welke bijkomende inspanningen zijn er nog nodig om de doelstelling van 2020 (10% (PH)EV en 7,5% cng) te behalen?
4. Een van de punten uit het actieplan (SD3) voor een groener wagenpark, was het verkleinen van het wagenpark in zijn geheel door het efficiënter inzetten van het bestaande wagenpark.
 - a) Wat is de stand van zaken met betrekking tot het verkleinen van het wagenpark door een efficiënter gebruik?
 - b) Met hoeveel eenheden werd het wagenpark van de Vlaamse overheid verminderd in 2015, 2016, 2017 en 2018?

- c) Hoeveel procent bedroeg deze vermindering (globaal percentage en percentage per entiteit en per brandstoftype).
5. Wat is de stand van zaken in verband met de publiek toegankelijke elektrische laadpunten op terreinen van de Vlaamse overheid? Hoeveel laadpunten werden al ter beschikking gesteld? Hoeveel laadpalen worden enkel ter beschikking gesteld voor voertuigen van de Vlaamse overheid?
6. In haar gecoördineerd antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag verwees de minister mij voor verdere vragen in de toekomst door naar de officiële rapporteringscyclus van het actieplan mobiliteit. Ik heb echter geen officieel rapport gevonden en de meest recente gegevens op de website statistiekvlaanderen.be dateren van 2014.
- a) Is er al een officiële rapportering over het actieplan mobiliteit beschikbaar?
- b) Worden de gegevens op statistiekvlaanderen.be nog geactualiseerd? Indien niet, wat is hiervoor de reden?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Liesbeth Homans (208), Joke Schauvliege (244) en Lydia Peeters (93).

LIESBETH HOMANS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR,
INBURGERING, WONEN, GELIJKE KANSSEN EN ARMOEDEBESTRIJDING

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 208 van 29 januari 2019

van **JOHAN DANEN**

1. Zoals ik u in het antwoord op uw vorige vraag al aangaf, is een rapportering van verreden kilometers op heden allesbehalve accuraat. Dit is steeds gebaseerd op geregistreerde kilometerstanden aan de pomp. Dit heeft als risico dat een foutieve kilometerstandregistratie de berekening van het aantal verreden kilometers beïnvloedt.

Omwille van de zwakke datakwaliteit kiezen we ervoor om de verreden kilometers niet te rapporteren, maar te zoeken naar een alternatieve rapporteringsmethode. Binnen het Facilitair Bedrijf werd een proefproject afgerond waarbij elk voertuig van de gemeenschappelijke wagenpool voorzien is van een tracker. Dit registreert de verreden kilometers en de CO₂-uitstoot. Het proefproject is positief geëvalueerd. Er wordt nu gekeken of we dit kunnen uitrollen in andere entiteiten dan het Facilitair Bedrijf. Met de bijsturing van het actieplan Mobiliteit werd bovendien beslist het volledige wagenpark van de Vlaamse overheid bij Het Facilitair Bedrijf onder te brengen, om andere entiteiten te ontzorgen en versneld de klimaatambities te realiseren. De combinatie van deze maatregelen moet in de toekomst de registratie van de verreden kilometers accurater maken.

2. De evolutie van het brandstofverbruik vormt een onderdeel van de rapportering in het kader van het klimaatprogramma. Daarom verwijs ik graag naar het gevalideerde rapport van 2016. In de nabije toekomst zullen ook de gevalideerde cijfers van 2017 verschijnen op de website.

Alle gegevens vindt u op de website van het klimaatprogramma:

<http://vlaamseklimaatop.be/klimaatdoelstelling-vlaamse-overheid-2030>. U vindt het rapport en de bijlagen rechts op de pagina, bij downloads.

Voor 2018 moet de rondvraag nog gebeuren. Entiteiten in scope van het klimaatprogramma leveren in de loop van 2019 hun brandstofgegevens en vervolgens wordt de rapportering opgemaakt.

3. a) Voor 2015 en 2016 vindt u de gegevens in bijlage 1. Voor 2017 moeten de cijfers nog gevalideerd worden.

Om een beeld te geven van de actuele vloot van de Vlaamse overheid geef ik ook de verdeling weer van de vloot die op dit moment aanwezig is in de centrale fleettool Ultimo. Ik wil wel benadrukken dat dit niet de volledige vloot van de Vlaamse overheid betreft, maar enkel van de entiteiten die in deze tool hun vloot beheren. De verdere uitrol van deze gemeenschappelijke software werd reeds beslist door de Vlaamse Regering en is momenteel in uitvoering.

- b-c) 2015 was het referentiejaar. Hiervoor kan ik geen aankoop aandelen bezorgen. Voor de aankoop aandelen van 2016 verwijs ik graag naar de officiële klimaatrapportering. De cijfers van 2017 moeten nog gevalideerd worden.

Om een beeld te geven van de huidige situatie toon ik graag de verwervingen in 2018 die aanwezig zijn in de centrale fleettool Ultimo. Daar ziet u duidelijk dat de transitie richting de lage emissievoertuigen is ingezet. Ik wil wel benadrukken dat dit niet de volledige vloot van de Vlaamse overheid betreft, maar enkel de entiteiten die in deze tool hun vloot beheren.

- d) Het Facilitair Bedrijf moet als kenniscentrum en interne dienstverlener/aankoopcentrale de entiteiten verder kunnen begeleiden in het verwerven van hun mobiliteitsbehoeftes. De premie voor elektrische voertuigen werd ook behouden zodat de drempel ook in 2019 verlaagd wordt met 5000 euro per voertuig. Er wordt ook ingezet op het opstellen van vervoersbehoefteplannen en op de cursussen eco-driving.
De inspanningen van de individuele entiteiten kan u ook terugvinden in de rapportering van het klimaatprogramma.
4. a) Ik zet verder in op het delen van auto's binnen de Vlaamse overheid. In 2019 kijken we naar het uitbreiden hiervan naar de VAC's.
Verder werd een proefproject gestart in 2019 waar elektrische auto's worden gedeeld binnen de Vlaamse overheid en met de burgers via het autodeelsysteem Zen Car. In ruil voor het in gebruik nemen van 2 gedeelde elektrische voertuigen, laat ik 4 oudere voertuigen uit onze eigen vloot verwijderen. Ik wil zo de vloot van de Vlaamse overheid elektrificeren en het delen van auto's stimuleren.
- b) In 2015 bedroeg de vloot die gerapporteerd werd 4696 eenheden. In 2016 werd dit herleid naar 4364. Voor de cijfers van 2017 verwijzen we graag naar de officiële rapportering in het kader van het klimaatprogramma.
- c) Dit is een daling van 7,05%. In bijlage 1 vindt u de gevraagde percentages per entiteit en per brandstoftype.
5. Het actieplan mobiliteit richt zich op het plaatsen van laadinfrastructuur op de terreinen van de Vlaamse overheid in functie van het reduceren van de CO₂-uitstoot door dienstverplaatsingen. Dit heeft als gevolg dat de focus niet wordt gelegd op het plaatsen van publiek toegankelijke laadpunten, wel op een goede spreiding in functie van deze dienstverplaatsingen. Veel van de parkeerterreinen van de Vlaamse overheid zijn niet publiek toegankelijk, waardoor het aandeel publiek toegankelijke laadpunten eerder beperkt is. Het plaatsen van publiek toegankelijke laadpunten is wel de opdracht van het Departement Omgeving binnen het Clean Power for Transport-programma: doelstelling is om 7.400 publiek toegankelijke laadpunten te plaatsen tegen 2020 (uit: Jaarrapport 2017 Clean Power for Transport).

In totaal zijn er 338 oplaadpunten (169 laadobjecten) bij de vestigingen van de Vlaamse overheid aangevraagd. Van deze aanvragen zijn:

- 228 oplaadpunten (of 114 laadobjecten) actief
- 8 oplaadpunten (of 4 laadobjecten) geïnstalleerd maar nog niet geactiveerd
- 102 oplaadpunten (of 51 laadobjecten) gepland om te plaatsen bij vestigingen van de Vlaamse overheid.

Deze laadpunten kunnen technisch gezien gebruikt worden door iedereen met een stekkervoertuig en een laadpas, maar de toegangsmodaliteiten tot de parking kunnen beperkt zijn. We maken daarom een onderscheid tussen publieke en niet-publieke laadpunten:

- Publieke laadpunten zijn vrij toegankelijk voor iedereen met een stekkervoertuig en laadpas: zo zijn er laadpunten geplaatst op 11 publiek toegankelijke parkeerterreinen van de Vlaamse overheid.
- Niet-publieke laadpunten zijn uitsluitend toegankelijk voor specifieke doelgroepen (bv. dienstvoertuigen, personeelsleden, bezoekers, ...). Hieronder vallen dus ook de parkeerterreinen waar externen/bezoekers worden toegelaten na bv. aan te bellen aan de toegangspoort/bareel/... . Zo zijn er laadpunten geplaatst op 58 niet-publiek toegankelijke parkeerterreinen van de Vlaamse overheid.

Er wordt gewerkt aan een webkaart voor de Vlaamse overheid intern die weergeeft wat de toegangsmodaliteiten voor een parking/laadpunt zijn.

6. a) De rapportering van het Actieplan Mobiliteit zit vervat in het Rapport Klimaatplan Vlaamse overheid en werd meegedeeld aan de Vlaamse Regering [op 26/10/2018](#).

U kan het ook terugvinden op de website

<http://vlaamseklimaatop.be/klimaatdoelstelling-vlaamse-overheid-2030>.

- b) Ik vermoed dat u de website

<http://statistieken.vlaanderen.be/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=DIV%2FWagenpark.qvw&host=QVS%40cwv100154&anonymous=true> bedoelt. De gegevens op die website kaderden in het BIVO-project (Bedrijfsinformatie Vlaamse overheid) van het toenmalige Departement Bestuurszaken (DBZ), die daarvoor een bevraging uitvoerde. Het BIVO-project werd stopgezet en de rapporteringen werden overgedragen aan de betrokken entiteiten. Het Facilitair Bedrijf nam de bevragingsmethodiek en webstek van DBZ niet over, maar koos uit efficiëntieoverwegingen voor een andere methodiek, waarbij bestaande databronnen hergebruikt en via bevraging aangevuld worden.

BIJLAGEN

1. Overzicht wagenpark 2015-2016
2. Indicatie wagenpark 2018 uit Ultimo
3. Indicatie verwervingen 2018 uit Ultimo