

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 1529

van **STIJN BEX**

datum: 28 juni 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

### *Vergroening wagenpark - Tweedehands elektrische wagens*

In november 2021 lanceerde de Vlaamse Regering de Visienota betreffende bijkomende klimaatmaatregelen in het kader van Fit For 55. Met 5 specifieke maatregelen rond de vergroening van het wagenpark streeft de regering tegen 2030 naar 1 miljoen emissievrije (elektrische) personenwagens.

Naar aanleiding van deze Visienota formuleerde de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) een aantal maatregelen die de raad ook doorrekende. Specifiek voor mobiliteit zou de vergroening van het wagenpark de grootste klimaatwinst opleveren. In de transportsector moeten emissies tegen 2030 met 4 tot 6 Mton CO<sub>2</sub>-equivalenten verminderen. De uitfasering van fossiele bedrijfswagens tegen 2026 door de Federale Regering is de grootste motor achter deze vermindering. De effectiviteit op het vlak van emissiereducties is wel sterk afhankelijk van het percentage bedrijfswagens dat bij verkoop op de tweedehandsmarkt in het Vlaamse Gewest zou blijven. De SERV schat het reductiepotentieel hiervan op 2,6 Mton CO<sub>2</sub>-equivalenten, als 100% van deze wagens na afloop van de leasing in het Vlaamse Gewest zou blijven. Indien 25% of 0% van deze wagens op de tweedehandsmarkt in Vlaanderen zouden terechtkomen, verlaagt het reductiepotentieel voor emissies in het Vlaamse gewest naar respectievelijk 1,9 of 1,6 Mton CO<sub>2</sub>-equivalenten.

Op 17 juni 2022 hield de commissie Vlaams Energie- en Klimaatplan een hoorzitting rond energie-infrastructuur. Er werd door verschillende sprekers ingegaan op het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering. Arne Richters (Allego) sprak onder meer over de tweedehandsmarkt voor e-wagens in België. België en Vlaanderen zouden niet interessant zijn voor verkoop van tweedehands e-wagens omdat er in de omringende landen (Frankrijk, Nederland en Duitsland) ondersteuningsmechanismen zijn bij de aankoop van een e-wagen. Hierdoor zouden elektrische bedrijfswagens hoofdzakelijk naar de tweedehandsmarkt in deze buurlanden afvloeien. Op dit moment zou meer dan 90% van de elektrische tweedehandswagens daar terechtkomen. Dit mechanisme heeft geen impact op de totale klimaatimpact van de Europese Unie, maar natuurlijk wel op regionale emissiereductiedoelstellingen.

1. Kan de minister verduidelijken welke emissiereductie de Vlaamse Regering nastreeft tegen 2030 door de vergroening van het wagenpark (in Mton CO<sub>2</sub>-equivalenten)?
2. Op welke manier wordt dit berekend? Wordt er rekening gehouden met het aandeel tweedehands bedrijfswagens die afvloeien naar het buitenland?
3. Vindt de minister het belangrijk om tweedehands e-wagens zoveel mogelijk in Vlaanderen te houden? Waarom (niet)?



**Vlaams  
Parlement**

4. Kan de minister aangeven hoeveel van de e-wagens die in het Vlaamse Gewest tweedehands verkocht werden vervolgens respectievelijk in het buitenland, in een ander gewest en in het Vlaamse Gewest werden ingeschreven? Kan de minister aangeven hoeveel van de e-wagens die tweedehands in het Vlaamse Gewest werden ingeschreven respectievelijk uit het buitenland, uit een ander gewest of uit het Vlaamse Gewest komen? Graag cijfers voor 2019, 2020, 2021 en 2022.
5. Is de minister van plan om in overleg met haar regionale collega's en de federale overheid het probleem van de staatssteun bij de aankoop van een tweedehands e-wagen aan te kaarten op Europees niveau? Hoe wil de minister dat doen?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 1529 van 28 juni 2022

van **STIJN BEX**

---

1. De bijkomende emissiereductie van de extra maatregelen inzake vergroening van het wagenpark, zoals vermeld in de Visienota 'Bijkomende maatregelen Klimaat' van 5 november 2021, wordt momenteel doorgerekend.
2. VITO berekent dit met behulp van het model FASTRACE. Daarbij wordt geen rekening gehouden met de tweedehandsmarkt. Dit model maakt gebruik van aannames rond het aandeel van de verschillende brandstofsoorten voor nieuwe voertuigen, het totaal aantal gereden kilometers per jaar en met overlevingscurves van voertuigen die weergeven hoe het aantal gereden kilometer per voertuigtype per jaar evolueert in de loop van de levensduur van het voertuig. Hoe de tweedehandsmarkt eruit ziet, speelt in dit model en deze manier van inschatten geen rol. Het maakt m.a.w. niet uit of het voertuig nog steeds dezelfde eigenaar heeft of van eigenaar is veranderd.
3. Voor de luchtkwaliteit in Vlaanderen en voor het behalen van de eigen klimaatdoelstellingen is het belangrijk dat het aandeel milieu- en klimaatvriendelijke wagens in Vlaanderen zo groot mogelijk is. Via de tweedehandsmarkt kunnen zero-emissie wagens toegankelijk worden voor een grotere groep van mensen. Zo zorgen de bedrijfswagens, die via leasing steeds op korte termijn op de tweedehandsmarkt komen, voor een versnelling in de omschakeling naar een zero-emissie wagenpark. Onlangs heb ik een bestek in de markt geplaatst om te onderzoeken in hoeverre het nodig is om die tweedehandsmarkt nog meer te stimuleren en hoe dit best gedaan kan worden. Het doel van de studie is dan ook om een beter beeld te krijgen van deze markt.
4. Deze cijfers zijn niet beschikbaar. Eveneens zijn er ook geen data die aantonen dat de Vlaamse bedrijfswagens afvloeien naar het buitenland. De geplande studie moet hier licht op werpen.
5. De studie zal aantonen welke maatregelen nodig en mogelijk zijn. Op basis hiervan zal desgevallend een overleg met de regionale en federale collega's worden gepland.