

## OPSCHRIFT

**Vergadering van:** 10 september 2014

**Nummer:** 2014\_MC\_00296

**Onderwerp:**  
**Stedelijk wagenpark. - Steven Vromman**

**Raadslid(-leden):**  
Steven Vromman - Groen

**Bevoegd:**  
Martine De Regge

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

Volgens cijfers die ik heb ontvangen naar aanleiding van een schriftelijke vraag beschikt de stad Gent over een wagenpark van 575 wagens. Het gaat om 433 dieselwagens, 101 benzinewagens loodvrij, 7 hybride, 25 elektrische, 9 op CNG gas. Van deze wagens zijn er 30 die in 2013 minder dan 1000 kilometer hebben gereden en 230 die minder dan 5000 kilometer per jaar rijden.

**Vraag:**

Uit deze cijfers blijkt dat er een goede monitoring is van het verbruik van de wagens en er heel wat verbeterpotentieel is. Wat betreft luchtvervuiling scoren dieselwagens een pak slechter, toch maken ze 75 % uit van het wagenpark. Tevens zijn er heel wat wagens die erg weinig gebruikt worden, waardoor het wellicht mogelijk is met een pak minder wagens te doen.

Welke zijn de maatregelen die de schepen neemt of wenst te nemen rond de verduurzaming van het wagenpark, het efficiënter inzetten van het wagenpark en het verminderen van het aantal wagens ten voordele van meer ecologische transportwijzen?

---

## ANTWOORD

**12 september 2014**

Bij de **aankoop** van de voertuigen wordt steeds rekening gehouden met de ECO-score aangezien dit het enige objectieve criterium is. Het hoge aantal dieselwagens in het wagenpark van de stad Gent is te verklaren doordat dieselwagens in het verleden een betere ECO-score hadden dan benzinevoertuigen. Dit komt doordat de ECO-score in het verleden voornamelijk rekening hield met de CO2 uitstoot en minder met de uitstoot van fijn stof.

Het systeem van de ECO-score is de voorbije jaren bijgestuurd en benzinewagens komen er nu beter uit dan dieselveertuigen. Bij de aankoop van klassieke personenvoertuigen wordt nu de

voorkeur gegeven aan benzine, CNG of elektrisch rijden. Dit geldt evenzeer voor lichte vrachtoertuigen, waar we mogelijk voor een benzine of CNG model kiezen. Voor vrachtwagens bestaan er jammer genoeg weinig betaalbare alternatieven voor dieselmotoren.

We merken wel op dat voor CNG de afwezigheid van voldoende **tankinfrastructuur** een probleem blijft. De stad Gent heeft een slow-fill installatie voor twee voertuigen op de terreinen van dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen in de Proeftuinstraat. Andere voertuigen moeten vaak een eind rijden om te kunnen tanken. Voorlopig is er immers alleen een CNG-tankinstallatie in Melle.

De **vervanging** van voertuigen gebeurt niet meer één op één. We treden diepgaand in overleg met de betrokken dienst en gaan na of er een voertuig nodig is en waarvoor men het voertuig wil gebruiken (personenvervoer of vrachtvervoer), het aantal kilometer dat men per jaar zal rijden en de andere eisen die men aan het voertuig stelt (aanhangwagen, autonomie,...). De behoefte wordt beter in kaart gebracht en we sturen waar mogelijk naar duurzame alternatieven zoals bijvoorbeeld dienstfietsen, elektrische fietsen,... Het is belangrijk vooral in te zetten op voertuigen die veel ritten rijden aangezien de milieu-impact van deze voertuigen groter is.

Een andere maatregel is dat er **geen uitbreiding** van het wagenpark mag gebeuren tenzij dit is goedgekeurd door het betrokken kabinet en het bedrag van de investering en exploitatie van de nieuwe voertuigen integraal wordt gedragen door de betrokken dienst. Op deze manier willen we het aantal voertuigen binnen de stad Gent verder doen dalen. Dit kadert deels in de doelstelling om het energieverbruik van de vloot met 15% te laten dalen tijdens deze legislatuur.

Ook hebben we bijkomende aandacht voor de vorming van **pools** van voertuigen over de diensten heen. De nieuwe reserveringstool, die momenteel proef draait binnen de dienst Service en Logistiek, wordt op korte termijn stadsbreed uitgerold. Deze zal ons toelaten de pools van verschillende diensten samen te nemen zodat de voertuigen optimaler worden ingezet. Door de poolvorming over de diensten heen zullen ook een aantal voertuigen overbodig worden die dan elders kunnen worden ingezet of worden verkocht.

**Duurzame vervoersoplossingen** zoals een elektrische bakfiets worden door de diensten nog al te vaak gezien als een bijkomend vervoersmiddel en niet zozeer als een alternatief voor een wagen. Hierin is sensibilisering en sturing een blijvende noodzaak.

De komende maanden zetten we ook bijkomend in op **rapportage**. Enerzijds gaat het over het gebruik van de voertuigen en het aantal kilometer dat wordt gereden. Het aantal kilometer dat wordt gereden, kunnen we eenvoudig opmaken uit de tankgegevens van de verschillende diensten. Het is belangrijk dat deze gegevens correct worden ingevoerd en door het nieuwe systeem van tankbeurtcontrole dat enkele maanden geleden werd uitgerold is hierop ook een zeer gedegen controle.

Een tweede luik rapportage is de implementatie van een ITS (**I**ntelligent **T**ransport **S**ysteem) op een aantal logistieke voertuigen van de stad Gent. Dit kadert in de POD 'Logistiek' en laat een complete monitoring en sturing van de routes toe. Deze gegevens kunnen dan worden gebruikt voor de optimalisatie van routes en ook hier zullen een aantal voertuigen overbodig worden.

Ten slotte geven we nog mee dat er in 2014 **36 elektrische wagens** in dienst zullen zijn (inclusief de nieuwe bestellingen) bij de stad Gent. Op één jaar tijd komen er dus 11 elektrische wagens bij.

De centralisatiebeweging van de diensten zal eveneens effect ressorteren op het aantal dienstverplaatsingen.