



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

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Actieplan mobiliteit – Evaluatie en bijkomende maatregelen**

### 1. INHOUDELIJK

#### 1.1 Situering

Op 15 juli 2016 stemde de Vlaamse Regering in met het Actieplan Mobiliteit, waarbij ze zelf haar voorbeeldrol wenste te benadrukken inzake klimaatbeleid. Voor haar eigen wagenpark nam ze zich voor een reductie van 40% van de CO<sub>2</sub>-emissies ten gevolge van het brandstofverbruik te realiseren tegen 2030. Het voormelde actieplan bevat specifieke doelstellingen en acties die op korte termijn (eerste periode 2016-2020) gerealiseerd moeten worden. Het Facilitair Bedrijf fungeert, als gemeenschappelijke dienstverlener en als expertisecentrum, als trekker van dit actieplan. Een eerste evaluatie van het actieplan toont de noodzaak aan bijkomende maatregelen.

#### 1.2 Genomen maatregelen

In uitvoering van het goedgekeurde actieplan werd een reeks acties ondernomen die het gehele spectrum bestrijken: van regelgeving, over financiële stimuli en aanpassing van de infrastructuur, naar facilitaire ondersteuning, een andere governance en gedragsmatige ingrepen.

**Aanpassing omzendbrief:** om het kader van de verwerving van mobiliteit vorm te geven werd de omzendbrief Dienstvoertuigen grondig aangepast. Dit betekent een radicale koerswijziging ten opzichte van het verleden. De meest in het oog springende aanpassing is de keuze voor ontdieseling. Het is niet langer mogelijk om personenwagens en bestelwagens gemengd gebruik met een dieselmotor te verwerven. Er kwam ook een aanzienlijke verstrenging op het vlak van ecoscores. Dit moet ervoor zorgen dat de vloot van de Vlaamse Overheid sneller vergroent.

Er werd ook gekozen om te werken met een 'total cost of ownership'-methodiek (verder: TCO) en niet langer meer zuiver te vertrekken vanuit aankoop -en leasingprijzen. De TCO-methodiek moet ervoor zorgen dat de financiële drempel verlaagd wordt: een elektrisch voertuig is duurder in aankoop, maar de lage verbruiks -en onderhoudskosten compenseren dit ruimschoots gedurende zijn levensloop.

Parallel aan deze vernieuwde omzendbrief werden ook nieuwe raamcontracten voor wagens gegund zodoende de nieuwe vraag naar groene voertuigen te kunnen beantwoorden en entiteiten van de Vlaamse overheid zoveel mogelijk te ontzorgen.

### **Een breed aanbod van premies:**

Het klimaatprogramma bracht heel wat uitdagingen met zich mee. Daarom werd vanuit het Facilitair Bedrijf een mix van ondersteuningsmaatregelen getroffen. Dit betreft vaak de combinatie van een raamcontract en financiële stimuli:

- *Premies voor elektrische voertuigen*: elke entiteit die een elektrisch voertuig verwerft (aankoop of lease) ontvangt vanuit het klimaatfonds € 5.000.
- *Ecodriving*: in het streven om ook een gedragswijziging te realiseren werd een raamovereenkomst ecodriving gegund. De kilometers die worden gereden in dienstverband moeten zuiniger worden. Hiervan zal er vanaf oktober kunnen afgenomen worden. Hiervoor kan een entiteit aanspraak maken op een co-financiering van 50% vanuit het klimaatfonds.

**Laadinfrastructuur:** Het Facilitair Bedrijf heeft bij haar kantoorgebouwen met een parking in eigen beheer oplaadinfrastructuur geplaatst: het gaat over 78 laadpunten bij Herman Teirlinck, Graaf de Ferraris, Ellips, Arenberg, Martelarensite, VAC Hasselt en VAC Leuven. In functie van het voorzien van een basisnetwerk heeft Het Facilitair Bedrijf 96 laadpunten geplaatst op 8 sites van VDAB en 5 sites van AWV vanuit het klimaatfonds. In totaal werd reeds € 707.820,88 gereserveerd.

Daarnaast zijn de voorbereidingen gestart voor nog eens 38 laadpalen bij parkings die niet in eigen beheer zijn (VAC Antwerpen, Brugge en Gent) en worden er een 60-tal laadpunten voorzien bij andere gebouwen die in het beheer zijn van Het Facilitair Bedrijf (buitendiensten van bv. Vlabeil, Jongerenwelzijn en de justitiehuzen). Het Facilitair Bedrijf heeft ook andere entiteiten aangespoord om laadpunten te plaatsen. Intussen heeft Het Facilitair Bedrijf ook aanvragen lopende vanuit ILVO, VLM, OVAM, Jongerenwelzijn (gemeenschapsinstellingen), departement MOW en departement Omgeving om laadpunten te plaatsen. Deze aanvragen zijn goed voor nog eens 38 laadpunten. Tot slot werkt Het Facilitair Bedrijf aan innovatieve technologieën: 6 locaties zijn uitgerust met smart charging (slim laden) en er is een eerste verkenning naar CO<sub>2</sub>-meting en integratie met zonnepanelen ingezet.

**Netwerkmudel:** het klimaatprogramma is een geheel van gedeelde verantwoordelijkheden en gemeenschappelijke doelstellingen. Om hier samen werk van te maken, werd een lerend netwerk van vlootbeheerders opgericht. Het Facilitair Bedrijf is initiatiefnemer, maar de agenda en input komen van de deelnemers. Het doel is eenvoudig: zoveel mogelijk van elkaar leren en het detecteren van gemeenschappelijke noden. Elke twee jaar wordt ook een dag van de duurzame mobiliteit georganiseerd waarbij zowel vlootbeheerders als eindgebruikers de kans krijgen om kennis te maken met innovatieve en duurzame mobiliteitsoplossingen.

**Gemeenschappelijke wagenpool:** in het verlengde van het netwerk werd ook een gemeenschappelijke wagenpool georganiseerd. 14 entiteiten delen wagens met elkaar. Dit met als doel met minder wagens meer mobiliteit te kunnen aanbieden aan de werknemer. Er wordt een pragmatische aanpak gehanteerd zonder complexe administratie. Het uitgangspunt is solidariteit en wederzijds vertrouwen.

**Creatie mobiliteitsprofielschets:** De mobiliteitsprofielschets is een belangrijk instrument, gecreëerd vanuit het Facilitair Bedrijf, die ervoor zorgt dat een entiteit inzicht krijgt in haar mobiliteitsmix. Het toont op een transparante wijze de vloot en zet de vlootbeheerder aan om na te denken over duurzame alternatieven, vervanging door groene(re) voertuigen of verkoop zonder vervanging. In de mobiliteitsschets wordt de link gelegd naar de klimaatdoelstellingen van de entiteit.

Een goede datakwaliteit is echter wel een absolute noodzaak. Hier kunnen nog grote stappen gezet worden.

### 1.3 Cijfers

	Referentie 2015	Resultaat 2016	Doelstelling
Gemiddelde ecoscore totaal	57.76	58,74	65 (tegen 2020)
Gemiddelde ecoscore personenwagens	58.39	61,23	67 (tegen 2020)
Daling CO2-uitstoot	referentiejaar	-11,88%	-40% (tegen 2030)
Jaarlijks aankoopandeel CNG	1.5% (Doelstelling vanaf 2015)	2,6%	2,5% in 2016
Jaarlijks aankoopandeel (PH)EV	1.5%	3%	6% in 2016

Conclusie: Het doel dat de Vlaamse Regering voor zichzelf stelde in het Clean Power for Transport-plan inzake aankoopandeel (PH)EV wordt verre van behaald. Verder stijgt de ecoscore ook onvoldoende snel. De op het eerste zicht bemoedigende cijfers met betrekking tot de daling van de CO2-uitstoot zijn echter problematisch omwille van een onvoldoende datakwaliteit, ondanks uitgebreide inspanningen om deze data op niveau te brengen. Als we de doelstellingen uit zowel het Clean Power for Transport-plan als het klimaatplan Mobiliteit willen realiseren, dan zijn bijkomende ingrepen nodig.

### 1.4 Voorstel van bijkomende maatregelen

**Verplichting Ultimo als wagenparkbeheerstool:** Ultimo is de fleettool die **gratis** wordt aangeboden door het Facilitair bedrijf. Deze tool heeft koppelingen met verschillende bronnen zoals Orafin<sup>1</sup>, DIV<sup>2</sup>, brandstofgegevens, Inmotiv (technische data), VITO<sup>3</sup>,... waardoor het 'only once principe' van toepassing is. Dit bevordert de datakwaliteit en laat toe om actueel te rapporteren en entiteiten te ontzorgen inzake rapporteringslast.

**Aanpassing premies:** Een tussentijdse evaluatie leert ons dat de financiële ondersteuning van de zuiver elektrische voertuigen nauwelijks wordt toegekend. De vraag naar elektrische mobiliteit is nog beperkt omwille van verscheidene redenen zoals batterijstress, kostprijs, afwezigheid van laadinfrastructuur en beschikbaarheid van alternatieven (bv. CNG). Daarom stellen we volgende aanpassingen voor:

- Naar analogie met het BVR zero emissie voertuigen passen we de premies aan voor het wagenpark van de Vlaamse overheid:
  - bevroren van de bedragen voor subsidiëring, waardoor ook in 2019 een bedrag van € 5.000 kan toegekend worden;
  - verlengen van de tijdsspanne waarin de premie kan aangevraagd worden, namelijk tot en met besteljaar 2019;
- Toekennen van premies voor gebruik van zuiver elektrische autodeelsystemen (mits afbouw eigen wagenpark);

**Einde van de klassieke verbrandingsmotor:** de Vlaamse Overheid heeft een voorbeeldfunctie. Daarom stellen we voor om klassieke verbrandingsmotoren op benzine of diesel voor personenwagens te bannen vanaf 2021;

<sup>1</sup> Boekhoudsysteem Vlaamse overheid.

<sup>2</sup> Dienst Inschrijving Voertuigen.

<sup>3</sup> VITO is een Vlaamse onafhankelijke onderzoeksorganisatie op het gebied van cleantech en duurzame ontwikkeling.

**Gecentraliseerd vlootbeheer bij het Facilitair Bedrijf:** we stellen vast dat de resultaten uitblijven en de omzendbrief en CPT-doelstellingen onvoldoende nageleefd worden. Dit mogelijks door een gebrek aan expertise, gebrek aan tijd of een gebrek aan interesse bij de entiteiten. Het voorstel is om hen te ontzorgen door dit bij het Facilitair Bedrijf te leggen: voor entiteiten die onder het Vlaams Personeelsstatuut vallen (toepassingsgebied: 'Diensten Vlaamse Overheid') en enkel voor personenwagens en 'light commercial vehicles';

- Vaststelling: klanten voor wie het Facilitair Bedrijf de gehele dienstverlening inzake vlootbeheer verzorgt (End-to-end- of E2E-klanten<sup>4</sup>) hebben een meer duurzame vloot dan de rest van de vloot:
  - **minder dan de helft** van de E2E-vloot was **diesel** in 2016, voor niet-E2E-klanten is dit een aandeel een stuk hoger, namelijk 64%;
  - **25%** van de E2E-vloot zijn **hybride voertuigen**. Voor niet-E2E klanten is dit slechts 2.5%;
  - De **gemiddelde ecoscore** van de E2E vloot is **64**, voor niet-E2E is dit 58.

**Laadinfrastructuur:** de laadinfrastructuur moet verder uitgebreid worden en dit om het elektrisch rijden te stimuleren. Zoals hierboven vermeld werd reeds een basisnetwerk aan laadinfrastructuur geïnstalleerd, namelijk 174 laadpunten verdeeld over 27 locaties. Batterijstress is echter één van de voornaamste redenen waarom het verwerven van elektrische mobiliteit een moeilijke start kent. Vandaar de beslissing om verder in te zetten op het uitbreiden van het netwerk van laadpalen. Dit moet de schrik en praktische drempels wegnemen om definitief de stap richting elektrificatie te zetten.

In de begrotingsopmaak 2019 werd reeds een verschuiving van het budget van premies voor elektrische voertuigen naar laadinfrastructuur doorgevoerd (€ 480.000). Hierdoor is er financiële ruimte voor het installeren van 140 extra oplaadpunten, verdeeld over meer dan 25 locaties.

## 2. WEERSLAG OP DE BEGROTING

De verschuiving van budget tussen premies elektrische voertuigen en laadinfrastructuur heeft een financiële impact, niet op het totale budget, maar wel op de onderlinge verdeling.

Voorgesteld wordt om het toegekende budget als volgt te herverdelen tussen de twee maatregelen:

- € 480.000 extra voor laadinfrastructuur;

- € 270.000 voor premies elektrische voertuigen en elektrische autodeelsystemen.

In 2020 rest er nog €300.000 van de toegekende enveloppe voor premies voor elektrische voertuigen en elektrische autodeelsystemen.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 28 september 2018.

Het begrotingsakkoord werd ontvangen op 10 oktober 2018.

## 3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Er is geen personeelsimpact voor deze voorstellen. Bij een centralisering van het vlootbeheer moet de overname van het vlootbeheer wel gepaard gaan met de overdracht van personeelsbudget en mensen vanuit de betrokken entiteit naar het Facilitair Bedrijf, in consensus tussen de betrokken leidend ambtenaren. Er wordt uitgegaan van een daling van personeelsinzet door synergiën en

---

<sup>4</sup> Deze cijfers betreffen 23 entiteiten voor in totaal ca. 700 voertuigen.

efficiëntiewinst. Deze efficiëntiewinsten komen zowel de afstaande als de ontvangende entiteiten ten goede.

#### **4. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1) Ultimo aan te duiden als gemeenschappelijk platform voor het beheer van het Vlaamse wagenpark. Alle entiteiten sluiten verplicht aan tegen uiterlijk 30/11/18;
- 2) Het wagenparkbeheer voor de entiteiten van het toepassingsgebied 'Diensten Vlaamse overheid' onder te brengen bij de gemeenschappelijke dienstverlener, Het Facilitair Bedrijf. Uiterlijk 31/12/18 is met alle entiteiten een traject opgestart om dit te realiseren;
- 3) Akkoord te gaan met de overige maatregelen zoals beschreven onder punt 2.3. van onderhavige nota.

De Vlaamse minister van Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en Armoedebestrijding

Liesbeth HOMANS