

Actieplan Mobiliteit 2021-2024

Inhoud

1.	Situering	2
1.1.	Europese ambities	2
1.2.	Vlaamse ambities	2
2.	Doelstelling, toepassingsgebied en scope	3
3.	Stand van zaken en evolutie wagenpark Vlaamse overheid	4
4.	Principes duurzame mobiliteit	6
4.1	Voorkomen van verplaatsingen	6
4.2	Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag	6
4.3	Vergroenen van het wagenpark	6
5.	Operationele doelstellingen	8
	OD1: Elke entiteit met een eigen voertuigenvloot haalt tegen eind 2024 een gemiddelde Ecoscore van minimum 73 voor de personenwagens, en 70 voor de personenwagens en de bestelwagens samen.	8
	OD2: Elke entiteit voldoet bij de verwerving van dienstvoertuigen minstens aan de omzendbrief ikv Verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen	8
	OD3: Elke entiteit stelt een update op van het vervoersbehoefteplan en vervangingsplan	9
	OD4: Elke entiteit maakt gebruik van de centrale wagenparkbeheerstool (Ultimo of Ultimo Light) voor de rapportering ikv het Klimaatplan Vo	9
6.	Ondersteuning entiteiten	10
7.	Opvolging, rapportering en evaluatie	11

1. Situering

De klimaattransitie zal van alle sectoren in de maatschappij en van de burger grote inspanningen vragen. De Vlaamse overheid wil haar steentje bijdragen en de eigen impact zoveel mogelijk reduceren. Om alle maatschappelijke stakeholders mee te krijgen in deze klimaatuitdaging, is het van groot belang dat de overheid een voortrekkersrol opneemt en die ook uitdraagt.

1.1. Europese ambities

Dit actieplan en de reductiedoelstelling dient steeds afgestemd te worden op wijzigende regelgeving of verscherpte ambities vanuit Europa, en kan dus gedurende de looptijd worden aangepast.

In de steigers staat een zogenaamde **Europese “klimaatwet”**, waarbij de algemene Europese klimaatreductiedoelstellingen zouden opgetrokken worden naar ten minste 55% tegen 2030 (tov 1990), en klimaatneutraliteit tegen 2050. Het gaat hierbij op dit moment (begin 2021) om een voorstel van Europese verordening. De procedures lopen momenteel om dit engagement bindend te maken. De Europese Commissie zal toezien op de bijdragen van de lidstaten om de collectieve Europese doelstelling te halen en kan hiertoe aanbevelingen formuleren als de bijdrage onvoldoende is. Een lidstaat, die deze aanbeveling niet volgt, moet een jaar na de aanbeveling haar positie motiveren in de rapportering ikv haar nationaal Klimaat- en Energieplan. Beleidsinitiatieven en maatregelen om de omslag te maken naar emissiearme mobiliteit zijn een verplicht onderdeel van dat nationaal plan.

De Europese Unie heeft ook een aantal **verplichtingen inzake de verwerving van schone voertuigen** via overheidsopdrachten geconcretiseerd in Richtlijn (EU) 2019/1161 (Clean Vehicle Directive). Belangrijk hierbij is dat “schone wegvoertuigen” worden gedefinieerd en er per lidstaat en per voertuigcategorie ook minimumstreefcijfers worden vooropgesteld. Deze richtlijn is tot nog toe niet omgezet in nationale wetgeving, dit moet ten laatste tegen 2 augustus 2021. Dit actieplan zal dus rekening moeten houden met de bepalingen in deze richtlijn. Vanaf het moment dat de richtlijn is omgezet zal een (lichte) aanpassing van dit actieplan mobiliteit aan de orde zijn en dient dit op de Vlaamse Regering te worden geagendeerd. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid gebeuren in de vorm van een toevoeging als operationele doelstelling.

Zelf streeft de Europese Commissie ernaar om voor de eigen werking tegen 2030 klimaatneutraal te zijn, en hun vraag naar andere overheden is om vergelijkbare engagementen op te nemen (Green Deal)¹.

1.2. Vlaamse ambities

De voorbije jaren deed de Vlaamse overheid al aanzienlijke inspanningen voor een duurzamere en klimaatvriendelijkere interne bedrijfsvoering. Op vlak van het eigen wagenpark zien we dat er nog een stevige versnelling hoger moet geschakeld worden om onze voorbeeldrol effectief te kunnen opnemen (zie hoofdstuk 3). Het Regeerakkoord en het **Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP, 2019)** bepalen daarom voor de aankopen van nieuwe dienstwagens voor de Vlaamse overheid ambitieuze aankooprestricties (zie hoofdstuk 5).

In navolging van het intra-Belgische klimaatakkoord van 4 december 2015 over de verdeling van de klimaatinspanningen tussen de gewesten en de federale overheid, werd in 2016 een Vlaamse

¹ “The Commission is also keen to reduce its environmental impact as an institution and as an employer. It will present a comprehensive action plan in 2020 to implement itself the objectives of the Green Deal and to become climate neutral by 2030. It calls on all the other institutions, bodies and agencies of the EU to work with it and come forward with similar ambitious measures.” (communicatie ikv Green Deal, 11 december 2019)

Klimaattop georganiseerd. Om zelf het goede voorbeeld te geven, werden door de leden van de Vlaamse Regering volgende reducties vooropgesteld voor de periode tot en met 31 december 2030, op niveau van de centrale Vlaamse overheid, t.o.v. basisjaar 2015², in het zogenaamde **Klimaatplan Vlaamse overheid**:

- een reductie met 40% van de CO₂-emissies t.g.v. het energieverbruik in gebouwen;
- een reductie met 40% van de CO₂-emissies t.g.v. het brandstofverbruik in dienstvoertuigen;
- een reductie met 40% van de geaggregeerde CO₂-emissies van het energie- en brandstofverbruik;
- een reductie met 27% van het primair energieverbruik t.g.v. het energieverbruik in gebouwen.

Deze overkoepelende doelstellingen gelden op niveau van het volledige toepassingsgebied en op het niveau van de individuele entiteiten. De overkoepelende doelstellingen werden in twee actieplannen (energie-efficiëntie en mobiliteit) verder geconcretiseerd en aangevuld met themaspecifieke doelstellingen en acties die in een looptijd van 4 jaar gerealiseerd werden. Het eerste actieplan Mobiliteit liep van 1 juli 2016 tot en met 31 december 2020.

2. Doelstelling, toepassingsgebied en scope

Voorliggend actieplan is een vervolg op het vorige en loopt van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2024. Het betreft een verderzetting van de ingeslagen weg, opgemaakt op basis van de verworven ervaring, maar het zet ook in op verhoging van de ambities.

Het actieplan wordt getrokken door Het Facilitair Bedrijf (HFB). Het legt mobiliteitsspecifieke principes en operationele doelstellingen vast en biedt verschillende vormen van ondersteuning van de entiteiten door HFB. Dit is een levend document in functie van de realisatie van de reductiedoelstelling. In de looptijd van het actieplan zal onderzocht worden of de vooropgestelde doelstelling ruimschoots of vroegtijdig zal worden behaald. Ook wordt steeds afgestemd op wijzigende Europese regelgeving. Tijdens de loop van het actieplan kan de politieke stuurgroep en/of de Vlaamse Regering om deze reden(en) een ambitieuzere reductiedoelstelling, operationele doelstellingen en/of omzendbrief formuleren. Bij afloop van het actieplan wordt de stand van zaken geëvalueerd en de ondersteunende acties waar nodig aangepast.

Naar het voorbeeld van de Europese Commissie, willen we als Vlaamse overheid ook het engagement aangaan om **vanaf 2030 een klimaatneutrale interne mobiliteit** te bekomen. Dit houdt in dat we de CO₂-uitstoot zoveel mogelijk reduceren (zie onder) en de resterende CO₂-uitstoot t.g.v. het brandstofverbruik van dienstverplaatsingen van de Vlaamse overheid tegen 2030 compenseren via een gecertificeerd CO₂-compensatiesysteem. Dit per entiteit en voor zowel dienstreizen over land, als voor vlieguren. Deze compensatie wordt verder uitgewerkt in een volgend actieplan Mobiliteit.

Er wordt in de periode **2015-2030 een effectieve reductie met minstens 40% van de CO₂-emissie ten gevolge van het brandstofverbruik door dienstverplaatsingen over land (uitgezonderd deelvoertuigen)** nagestreefd.

Het toepassingsgebied van dit actieplan wordt blijft in grote lijnen hetzelfde en wordt gedefinieerd in de overkoepelende nota "Klimaatimpact van de Vlaamse overheid – bijsturing Klimaatplan Vlaamse overheid".

² Tenzij voor de 7 entiteiten die historische cijfers konden aanleveren (7 voor Energie-efficiëntie, waarvan 1 ook voor Mobiliteit), hiervoor blijft referentiejaar 2005 van toepassing.

De Vlaamse overheid zette in eerste instantie (2016 tot en met 2020) in op de globale reductie met 40% van de CO₂-emissies ontstaan bij het brandstofverbruik van de dienstvoertuigen. Vanaf 2020 wil de Vlaamse overheid de scope uitbreiden om de uitstoot door dienstvoertuigen over land zo volledig mogelijk te omvatten. Ook dienstverplaatsingen over land die niet gebeuren met een dienstvoertuig, maar wel een CO₂-emissie veroorzaken, worden opgenomen in de doelstelling (met uitzondering van deelvvoertuigen). Dit gaat om dienstverplaatsingen met privé-wagens en zwaar vervoer. De scope blijft dus grotendeels intern en de Vlaamse overheid kan er dus zelf controle op uitoefenen.

Het eerste actieplan wees uit dat heel wat CO₂-uitstoot door dienstverplaatsingen nog niet gecapteerd werd door de oorspronkelijke scope. Zo worden er in bepaalde entiteiten veel dienstverplaatsingen gemaakt met privé-wagens van personeel, deze werden niet meegerekend in de CO₂-uitstoot van deze entiteiten. Een entiteit kan op die manier de doelstelling behalen door de dienstverplaatsingen te verschuiven van dienstwagens naar privé-wagens, terwijl de effectieve uitstoot niet daalt, soms integendeel (CO₂-lekkage). Een dergelijke evolutie dreigt de reductiedoelstelling dus uit te hollen. Daarom is het opportuun om deze verreden kilometers ook te monitoren en deze uitstoot bij de CO₂-uitstoot van elke entiteit te rekenen. Een uitbreiding van de scope is mogelijk omdat reeds de noodzakelijke eerste stappen gezet voor de gegevensinzameling.

De scope wordt verder uitgebreid met zwaar vervoer (meer dan 3,5 ton). Andere specifieke dienstvoertuigen (bv. bussen van De Lijn) of emissies die plaatsvinden in bronnen waarover de Vlaamse overheid geen rechtstreekse controle heeft, zoals autodeelsystemen en woon-werkverkeer van het personeel, komen niet aan bod in dit actieplan. Dat neemt niet weg dat er ook voor deze CO₂-bronnen acties zullen worden ondernomen, voornamelijk op vlak van sensibiliseren en gedragssturing.

Een andere belangrijke bron van CO₂-uitstoot bij de Vlaamse overheid zijn de vaartuigen, deze zijn verantwoordelijk voor meer uitstoot dan alle bronnen van de uitgebreide scope samengeteld. Deze verschillende types vaartuigen vormen een aparte dienstverlening van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Daarnaast bezit ook de Vlaamse Waterweg (DVW) enkele vaartuigen. Vaartuigen zijn voorlopig moeilijker om te vormen naar zero of lage emissie en kunnen we dus niet opnemen binnen de scope van de 40% doelstelling tegen 2030. We willen echter wel gebruik maken van de komende jaren om de emissies van deze vaartuigen beter in kaart te brengen. Daarnaast zal er samen met MDK en DVW bekeken worden of er een doelstelling kan bepaald worden, en of er bijkomende acties uitgewerkt kunnen worden voor de versnelling van het lopende proces om te werken aan een klimaatvriendelijkere vloot.

3. Stand van zaken en evolutie wagenpark Vlaamse overheid

De entiteiten van de Vlaamse overheid beslissen zelf over de aankoop en het beheer van hun voertuigen. Een groot aantal entiteiten doet dit beheer via het vlootbeheerinstrument van het Facilitair Bedrijf Ultimo, maar andere gebruiken andere instrumenten. Om een globaal beeld te kunnen vormen van de vloot, worden de entiteiten jaarlijks bevraagd. Hieronder wordt een korte stand van zaken van het Vo-wagenpark weergegeven, inclusief de evolutie tussen referentiejaar 2015 en eind 2019 (meest recente beschikbare data).

De totale CO₂-uitstoot evolueerde van 12.475 ton CO₂ in 2015 (enkel VMM met historisch cijfer) naar 11.893 ton CO₂ in 2019. Dit omvat een daling van 4,7% op vier jaar, wat neerkomt op een daling van slechts iets meer dan 1% per jaar. Dit tempo van reductie zou drie keer zo hoog moeten zijn (-3,35% per jaar) volgens het lineair besparingspad om 40% reductie tegen 2030 te bekomen. Dit toont aan dat de

komende jaren een stevige versnelling hoger geschakeld zal moeten worden op het vlak van vergroening van het wagenpark, en vooral dan elektrificatie (zie verder).

De voertuigenvloot van de Vlaamse overheid bestaat uit bijna 4.400 voertuigen, waarvan er ongeveer 22% ingeschreven is als lichte vracht (bestelwagens en terreinwagens) en naar schatting 3% is zwaar vervoer (vroeger buiten de scope). De samenstelling van het wagenpark (personenwagens en lichte vracht), opgedeeld in aandrijvingstypes was eind 2019 als volgt:

Type aandrijving	Aantal	Percentage
Diesel	2.362	53,7%
Benzine	1.383	31,5%
Klassieke hybride	288	6,5%
CNG	170	3,8%
Elektrisch	103	2,3%
Plug-in hybride	87	2%
LPG	4	0,1%
Totaal	4.397	

De tabel hieronder geeft aan hoe de nieuwe aankopen verdeeld waren over de aandrijvingstypes in 2015 vóór de start van het actieplan, vergeleken met eind 2019 (voor personenwagens en lichte vracht). We zien vooral een omslag tussen de aankoop van diesel- en benzinemotoren. Ook zien we dat er stilaan een verschuiving optreedt richting alternatieve aandrijvingstypes, maar dat dit nog zeer beperkt is. Vanaf 2019 beginnen de elektrische en plug-in hybride wagens wel terrein te winnen, hierin verwachten we een substantiële versnelling de komende jaren (vanaf 2020).

Aandeel aankopen	Benzine	Diesel	Hybride	Elektriciteit	Plug-in hybride	CNG
2015	25,3%	61,5%	11%	1%	0%	1,3%
2019	52,2%	19,6%	5,4%	7,7%	5,9%	9,3%

We gaan van een gemiddelde Ecoscore van 58,8 in 2015 naar 66 in 2019 (Vo-breed, voor enkel personenwagens). De doelstelling van een gemiddelde Ecoscore van 67 (OD1) zal vermoedelijk net gehaald worden tegen eind 2020.

Binnen de Vlaamse overheid zijn er in het verleden al heel wat maatregelen getroffen om duurzame mobiliteit te ondersteunen, ook op vlak van woon-werkverkeer (meer details zie vorig Actieplan). Er zijn daarnaast een aantal omzendbrieven in voege die entiteiten helpen de eigen mobiliteit te verduurzamen, waaronder:

- voorkomen van verplaatsingen: OMZB BZ 2014/3: uitrollen plaats- en tijdsafhankelijk werken tegen 2020;
- vergroenen van het wagenpark: nieuwe omzendbrief 2021 ikv de verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen.

4. Principes duurzame mobiliteit

In het kader van de vermindering van haar CO₂-uitstoot op vlak van mobiliteit, wil de Vlaamse overheid de milieu-impact van haar verplaatsingen verminderen door haar mobiliteit op drie niveaus te verduurzamen:

4.1 Voorkomen van verplaatsingen

Een afname van het aantal autoverplaatsingen leidt uiteraard tot een onmiddellijk effect op verbruik en uitstoot. Bij elke verplaatsing zou de werknemer zich de vraag moeten stellen of deze wel nodig is. Een goede planning en bundeling van routes, of bijvoorbeeld een opsplitsing van het werkgebied in regio's, kan ook bijdragen aan minder verplaatsingen (met de wagen).

Het is echter moeilijk om algemene richtlijnen op te stellen voor die situaties waarin een (auto)verplaatsing toch onvermijdelijk is. We moeten er ook op waken dat de dienstverlening van de entiteiten niet in het gedrang mag komen door bijvoorbeeld een verplichte beperking van het aantal gereden kilometers. Een onvermijdelijke autoverplaatsing kan bijvoorbeeld een plaatsbezoek zijn van een moeilijk te bereiken locatie, het transporteren van materialen,... Daarom kunnen voor dit principe enkel stimulerende acties worden ondernomen om de autoverplaatsingen in te perken, zoals betere ondersteuning van teleconferencing en stimuleren van telewerk.

4.2 Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag

Als een verplaatsing niet te vermijden valt, dan zou deze zoveel mogelijk op een duurzame manier moeten gebeuren: met fiets en/of openbaar vervoer. Bij de organisatie van overleg en evenementen wordt zoveel mogelijk gekozen voor een locatie dicht bij een groot station. Het Facilitair Bedrijf werkt zo drempelverlagend voor het gebruik van openbaar vervoer. De verschillende grote administratieve gebouwen zijn niet alleen gelegen bij een groot station, ze zijn ook voorzien om een brede waaier aan mobiliteitsoplossingen te ontvangen. Dit alles wordt beschreven in het strategisch vastgoedplan van het Facilitair Bedrijf.

Om het fietsgebruik te stimuleren, worden in hoofdstuk 6 ondersteunende acties door Het Facilitair Bedrijf opgenomen. Voorbeeldgedrag van voortrekkers (ambassadeurs) is ook belangrijk, waaronder bij voorkeur ook kaderleden.

Als de verplaatsing toch enkel met de wagen kan gebeuren, dan moeten we in eerste instantie vermijden dat de werknemer het privé-voertuig neemt, vanwege de gemiddeld hogere uitstoot bij privé-voertuigen (zeker na 2021, als de VO-aankoopnormen voor dienstvoertuigen strikter worden). De uitstoot van privé-voertuigen voor dienstverplaatsingen telt vanaf 2021 ook mee in de uitstoot per entiteit. In tweede instantie zou de werknemer aangezet moeten worden om zoveel mogelijk te kiezen voor het meest milieuvriendelijke dienstvoertuig dat ter beschikking is, bij voorkeur een elektrische wagen.

Daarnaast is het ook belangrijk om op een milieuvriendelijke manier met de wagen te rijden. Een energiezuinig rijgedrag kan worden aangeleerd via een opleiding Ecodriving (zie hoofdstuk 6), maar het is ook belangrijk dat gedrag te bestendigen. Het Facilitair Bedrijf zal hiertoe ondersteuning bieden.

4.3 Vergroenen van het wagenpark

We zetten in op een zo efficiënt mogelijk gebruik van de wagens. Dit kan onder andere door afslanking van het wagenpark, als blijkt dat de dienstwagens te weinig rijden. Elke entiteit volgt daarvoor bij voorkeur jaarlijks de gereden kilometers per wagen op, om in te kunnen schatten hoeveel wagens per locatie nodig zijn.

Uiteraard worden steeds de meest vervuilende wagens eerst afgevoerd om (enkel indien nodig) vervangen te worden door milieuvriendelijke nieuwe wagens. Deze keuze voor afvoer kan gemaakt worden aan de hand van een aantal parameters, de belangrijkste daarbij zijn Ecoscore, ouderdom en kilometerstand.

Een nieuwe wagen wordt steeds zo klein mogelijk gekozen, bijvoorbeeld indien deze uitsluitend wordt gebruikt voor verplaatsingen met één of twee personen zonder veel materiaal, dan kan een (bij voorkeur elektrische) stadswagen volstaan. Kleine wagens zijn uiteraard steeds zuiniger door hun lager gewicht.

Via de Omzendbrief dienstvoertuigen die ingaat in 2021, worden reeds strenge aankooprestricties opgelegd voor nieuwe voertuigen. De minimale Ecoscores per klasse wagen zorgen ervoor dat enkel de best scorende wagens op vlak van milieuprestaties worden aangekocht, en er wordt ook rekening gehouden met de restricties die werden opgenomen in het Vlaams Energie- en Klimaatplan (zie hoofdstuk 5).

We streven er steeds naar zo vaak mogelijk in te zetten op de aankoop van elektrische voertuigen, voor zover praktisch haalbaar. Vanaf 2025 is dit voor de aankoop van volledig elektrische personenwagens nog de enige toegestane aandrijving (VEKP). Er zijn momenteel nog enkele drempels bij de aankoop van elektrische voertuigen. De belangrijkste zijn: het beperktere rijbereik (range anxiety), het onvolledige aanbod aan modellen en de hogere aankoopprijs. Vanaf 2020 zijn al een aantal types elektrische wagens beschikbaar die een rijbereik van 400-500 km halen, wat ruim voldoende is voor een dagdagelijkse (dienst)verplaatsing. Onderweg (snel)laden moet bij voorkeur als uitzonderlijk worden beschouwd, enkel nodig voor lange verplaatsingen. Alle fabrikanten zetten momenteel sterk in op elektrische voertuigen, waardoor de komende jaren een heel aantal nieuwe modellen op de markt zullen komen. Elektrische voertuigen zijn momenteel (2021) inderdaad nog duurder in aankoop, maar als de Total Cost of Ownership (TCO) in rekening wordt gebracht, kan de prijs in de buurt komen van een brandstof-aangedreven wagen, aangezien het gebruik (stroom en onderhoud) van de wagen en de belastingen goedkoper uitvallen. Er wordt voorspeld dat binnen enkele jaren deze TCO gelijk of lager zal uitvallen dan voor een benzine/dieselwagen. We raden de entiteiten daarom aan om als het budget beperkt is, voorlopig jaarlijks iets minder wagens te vervangen maar wel steeds zoveel mogelijk te kiezen voor volledig elektrische wagens. Dit zorgt voor een snellere reductie in CO₂-uitstoot dan iets meer wagens te vervangen door types die wel nog (grotendeels) op fossiele brandstof rijden en waar maar beperkte CO₂-winst geboekt wordt. De andere tot 2025 nog toegestane types (CNG, hybride, plug-in hybride) maken gebruik van tijdelijke overgangstechnologieën en zijn zoveel mogelijk te vermijden.

Elektrische wagens zijn maar mogelijk als er voldoende laadinfrastructuur beschikbaar is. In het eerste Actieplan mobiliteit werd al hard ingezet op de uitrol van een basisnetwerk aan laadinfrastructuur. Het Facilitair Bedrijf zal verder blijven investeren in haar eigen gebouwen om waar nodig bijkomende laadpunten te installeren (zie hoofdstuk 6). Er wordt ook een raamcontract aangeboden voor laadinfrastructuur waardoor andere entiteiten gemakkelijk zelf laadpunten kunnen laten plaatsen, in de eigen parking of bij werknemers thuis (in het geval van een toegewezen dienstwagen of bedrijfswagen).

Entiteiten kunnen indien ze dit wensen, begeleid worden door een gespecialiseerd studie bureau via het Raamcontract mobiliteitsconsultancy, meer info zie Hoofdstuk 6.

5. Operationele doelstellingen

De operationele doelstellingen (OD's) helpen de entiteiten om de globale reductiedoelstelling van 40% tegen 2030 te behalen. Jaarlijks wordt de stand van zaken van het behalen van deze OD's per entiteit gerapporteerd aan de kerngroep en politieke stuurgroep.

OD1: Elke entiteit met een eigen voertuigenvloot haalt tegen eind 2024 een gemiddelde Ecoscore van minimum 73 voor de personenwagens, en 70 voor de personenwagens en de bestelwagens samen.

Er wordt geen doelstelling meer opgelegd die betrekking heeft tot de gewogen gemiddelde Ecoscore (Ecoscore uitgemiddeld ahv het aantal gereden kilometers per wagen). Dit was een nuttige doelstelling, maar er zijn geen betrouwbare data te bekomen over de jaarlijkse gereden aantal kilometers per wagen. Hierdoor kunnen geen gewogen gemiddeldes berekend worden.

OD2: Elke entiteit voldoet bij de verwerving van dienstvoertuigen minstens aan de omzendbrief ikv Verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen
Het toepassingsgebied van dit Klimaatplan Vo is ruimer dan het toepassingsgebied van de huidige omzendbrief ikv verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen (of kort OMZB). Ook de entiteiten die enkel vallen binnen het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo - Actieplan Mobiliteit, zijn gebonden aan deze OMZB. Gezien de snelle technologische evoluties in het aanbod van wagens, engageert HFB zich tot een jaarlijkse aanpassing van de omzendbrief en de bijlagen.

De nieuwe OMZB (eerste versie 2021) geeft weer aan welke minimale Ecoscores nieuwe dienstvoertuigen moeten voldoen bij aankoop of leasing. De Ecoscores werden vastgelegd per vereenvoudigde klasse voor de personenwagens (small, medium, large, executive). Voor de wagens die beschouwd worden als lichte vracht, werden drempels opgenomen voor kleine bestelwagens, grote bestelwagens en terreinwagens. De bepaling van de klassen kan voor elk merk/model-combinatie via de regelmatig geactualiseerde lijst die het VITO ter beschikking zal stellen op <https://overheid.vlaanderen.be/facilitair-management/mobiliteit-en-vlootbeheer/actieplan-mobiliteit>.

Naast de minimale Ecoscores moet voor elke verwerving steeds voldaan worden aan de beslissing opgenomen in het VEKP om vanaf 2021 enkel nog elektrische (BEV: batterij en FCEV: waterstof), plug-in hybride (PHEV, CO₂-uitstoot max. 50 g/km), volledig hybride en CNG (aardgas) personenwagens aan te kopen of te leasen. Bestelwagens volgen 2 jaar later, in 2023, met gelijkaardige ambities/restricties. De omzendbrief beschouwt beide criteria-sets als evenwaardig.

Bovendien worden maatregelen genomen om bij plug-in hybride wagens en CNG-wagens zo weinig mogelijk gebruik te maken van benzine/diesel. Hiertoe stimuleren we voor PHEV het laadgedrag, volgen we het elektrisch gebruik op en bouwen we stimulansen in om dit te verhogen waar nodig. Voor CNG voertuigen monitoren we het tankgedrag via de tankkaart.

Voor de correcte verkoop of recyclage van voertuigen werden in de OMZB ook duidelijke bepalingen opgenomen. Nieuw hierbij is dat er een verbod komt op het doorverkopen (en dus een verplichting van recyclage) van vervuilende voertuigen, die gedefinieerd worden als:

- Benzine en LPG: verbod op verkoop van euronorm 2 en lager
- Diesel: euronorm 4 en lager

Alle afgedankte voertuigen moeten ingeleverd worden bij een erkend centrum voor het depollueren, ontmantelen en vernietigen van afgedankte voertuigen. Het erkend centrum levert binnen de 3

maanden een certificaat van vernietiging af. Het is belangrijk om dit expliciet te vermelden in de verkoopvoorwaarden.

De OMZB toont hoge ambities op vlak van verwerving, die de komende jaren veel invloed zullen hebben op de gemiddelde Ecoscores van de vloeten en de totale CO₂-uitstoot, aangezien we op in 2020 in de vloot van de VO zien dat slechts 4% van de wagens zuiver elektrisch is, minder dan 3% plug-in hybride, 7% volledig hybride en 4% CNG.

Tegen 2025 gaan we als Vlaamse overheid enkel nog volledig elektrische personenwagens aankopen (VEKP), bestelwagens volgen 2 jaar later. Hier moeten we via dit actieplan dus naartoe werken. Het vervangen van een traditionele wagen door een volledige elektrische wagen levert in de CO₂-boekhouding een zeer grote winst op.

OD3: Elke entiteit stelt een update op van het vervoersbehoefteplan en vervangingsplan

Aan de hand hiervan wordt door iedere entiteit invulling gegeven aan de doelstelling om te evolueren naar kleinere, minder en milieuvriendelijkere voertuigen. Tijdens het eerste actieplan werd door de meeste entiteiten een vervoersbehoefteplan en vervangingsplan opgemaakt*. Deze operationele doelstelling streeft ernaar de denkoefening rond duurzame mobiliteit verder in praktijk om te zetten. Elke entiteit moet in de loop van het nieuwe actieplan een update van hun vervangingsplan (laten) opmaken. In het huidige vervoersbehoefteplan staan verschillende aanbevelingen geformuleerd. Doorheen de looptijd van dit actieplan moet een statusupdate van de aanbevelingen opgesteld worden, al dan niet in samenwerking met een externe partner.

De inspanningen van het vorige Actieplan Mobiliteit waren hoofdzakelijk gericht op de verwerving van voertuigen. Het verhaal gaat echter verder wanneer de mobiliteitsoplossing in gebruik wordt genomen. Het analyseren van types weggebruikers binnen de entiteit legt de veelrijders bloot. Deze hebben de grootste impact op het brandstofverbruik. Het uitwerken van een traject waarbij gewerkt wordt op het mobiliteitsgedrag van deze weggebruikers, heeft een positieve invloed op de CO₂-uitstoot. Met deze focus moet ook het gedragsaspect aan bod komen in dit actieplan mobiliteit. Voor het uitvoeren van deze denkoefening zal het Facilitair Bedrijf een raamcontract aanbieden, al dan niet geïntegreerd in het raamcontract mobiliteitsconsultancy.

***Stand van zaken vervoersbehoefteplan na eerste Actieplan Mobiliteit**

Op het einde van 2020 was voor 20 entiteiten een vervangings- en vervoersbehoefteplan opgemaakt in samenwerking met een externe partner aan de hand van het raamcontract. Daarnaast hadden 26 entiteiten met klein wagenpark (0-10 wagens) een plan opgemaakt aan de hand van een vereenvoudigd sjabloon dan hen werd aangereikt door HFB. Samen weerspiegelen deze 46 entiteiten 92% van de totale vloot.

Verder werd er voor 6 entiteiten nog opgestart in 2020 maar zal de oplevering plaatsvinden in 2021. 4 entiteiten zullen in 2021 opgestart worden; de voltooiing zal datzelfde jaar plaatsvinden.

OD4: Elke entiteit maakt gebruik van de centrale wagenparkbeheerstool (Ultimo of Ultimo Light) voor de rapportering ikv het Klimaatplan Vo

Dit gebeurt conform afspraken die onderling worden gemaakt. Dit maakt het mogelijk om de gegevenskwaliteit van het wagenpark te verbeteren en de doelstellingen die de Vlaamse Regering zichzelf stelde goed te monitoren, op te volgen en waar nodig in te grijpen. Dit maakt dat ook de besteding van de middelen uit het Klimaatfonds op een efficiënte en transparante manier kan worden opgevolgd.

6. Ondersteuning entiteiten

Dit actieplan wil een stap verder gaan dan enkel het formuleren van doelstellingen. In dit hoofdstuk worden acties opgesteld die entiteiten ondersteunen bij het behalen van hun doelstellingen:

- Financiële ondersteuning voor het updaten van het vervoersbehoefte -en vervangingsplan + opmaken van weggebruikerstypes (via raamcontract)
- Financiële ondersteuning voor het volgen van een cursus ecodriving
- Facilitaire ondersteuning op vlak van aankoop/raamcontracten. Het Facilitair Bedrijf zal als aankoopcentrale instaan voor het up to date houden van de nodige raamcontracten, zowel in aankoop als in leasing en dit voor wagens die voldoen aan de OMZB, fietsen, deelsystemen,...
- Het Facilitair Bedrijf staat haar klanten bij voor het beheer en rapportering van hun mobiliteit.
- Entiteiten kunnen beroep doen op extra expertise. Het Facilitair Bedrijf houdt een vinger aan de pols en zal stelt haar ervaring en kennis ter beschikking van de entiteiten.
- Uitrol en verdere uitbouw van het netwerk van laadpalen: gedurende het eerste Actieplan Mobiliteit werd een basisnetwerk van laadinfrastructuur uitgerold. In dit Actieplan willen we dit netwerk fijnmaziger uitbouwen. Het principe 'paal volgt wagen' wordt gerespecteerd. Verder wordt er niet alleen gewerkt aan laadinfrastructuur voor voertuigen, maar ook voor fietsen.
Grote kantoorgebouwen worden future proof op het vlak van mobiliteit: ze zijn uitstekend bereikbaar en voorzien van alle nodige infrastructuur om elektrische mobiliteit en alternatieve vervoersvormen te ontvangen. Het principe van smart charging wordt geïntroduceerd in de parkings, waardoor het energiegebruik verbonden aan het opladen van elektrische voertuigen op een efficiënte manier wordt georganiseerd.
Al deze acties zullen er toe bijdragen dat de Vlaamse Overheid een voorbeeldrol blijft vervullen binnen de laadinfrastructuur en gewapend is voor de toekomst.
- Jaarlijks wordt er een overkoepelende fietsactie georganiseerd ter bevordering van het fietsgebruik.
- Mobiliteitsprofielschets wordt verder uitgebouwd en gekoppeld aan Ultimo. Hierdoor stroomt de informatie die opgenomen en geactualiseerd wordt in Ultimo, automatisch door naar de mobiliteitsprofielschets. Via dit instrument zal in één oogopslag duidelijk worden hoe ver een entiteit staat in het behalen van de operationele doelstellingen en de globale doelstelling. Verder biedt het ook de mogelijkheid om te bekijken wat een vervanging van één of meerdere wagens tot gevolg zou hebben op hun gemiddelde Ecoscore of hun CO₂-uitstoot.
- Voor elk groot kantoorgebouw wordt een bereikbaarheidsfiche opgemaakt. Dit gaat verder dan enkel de gebouwen in beheer van het Facilitair Bedrijf. Hierin worden de verschillende vervoersmodi aangeduid die kunnen worden gebruikt om het gebouw te bereiken.
- Verder uitbouwen van een goed fiets- en fietsfaciliteitenbeleid binnen de gebouwen van Het Facilitair Bedrijf en promotie hiervan. Verbeteren van fietsvoorzieningen (oa herstel, onderhoud, douchevoorzieningen, kleedkamers, overdekte en beveiligde fietsenstallingen), voldoende (elektrische) dienstfietsen aanbieden inclusief laadinfrastructuur, Bluebike,....
- Er worden communicatieve acties opgezet waarbij entiteiten van elkaar kunnen leren, waarbij goede voorbeelden anderen kunnen inspireren, waarbij entiteiten extra begeleiding kunnen krijgen voor de vergroening van hun wagenpark, waarbij elektrische voertuigen kunnen worden uitgetest,...

7. Opvolging, rapportering en evaluatie

De voltallige Vlaamse Regering schaarst zich achter de klimaatdoelstellingen voor Vlaanderen. Het Facilitair Bedrijf neemt een faciliterende en ondersteunende rol op, ervan uitgaande dat elke minister en elke administratie zijn/haar verantwoordelijkheid opneemt en de klimaatambities van de Vlaamse Regering waarmaakt.

Dataverzameling

Vanuit haar ondersteunende rol stelt HFB een wagenparkbeheerstool ter beschikking: **Ultimo**, waarin entiteiten hun gegevens invoeren. Technische informatie, keuringsdata, organisatiestructuur, tank -en laadgegevens worden automatische ingelezen. Veel informatie wordt automatisch ingevoerd in Ultimo.

De uitbreiding van de scope vergt een uitbreiding van de rapportering. Het monitoren van de verreden kilometers met privévoertuigen gebeurt eenvoudig via de gedeclareerde kilometervergoedingen. Tot op heden zijn niet alle entiteiten in het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo gebruiker van Orafin. De komende jaren stappen er nog heel wat entiteiten over. Niet alle entiteiten binnen het toepassingsgebied zullen echter de overstap maken. Daarom zullen deze entiteiten jaarlijks afzonderlijk bevraagd worden via een e-mail vanuit HFB. De gerapporteerde kilometers worden vervolgens omgezet in geschatte CO₂-uitstoot aan de hand van een gemiddelde emissiefactor die het departement Omgeving jaarlijks berekent (aan de hand van een gemiddelde wagen op de Vlaamse weg).

Het monitoren van het zwaar vervoer kan, net zoals de gegevens van de personenvoertuigen en lichte vracht, via het vlootbeheerprogramma Ultimo gebeuren. Het merendeel van het zwaar vervoer wordt vandaag de dag reeds bijgehouden in Ultimo. Aangezien het zwaar vervoer niet tot de scope van het vorige actieplan behoorde is echter niet al het zwaar vervoer terug te vinden in Ultimo. Daarom zullen we de ontbrekende entiteiten binnen de scope vragen om ook hun zwaar vervoer in Ultimo in te voeren.

Door de uitbreiding van de scope, zal voor alle entiteiten de referentie-uitstoot van 2015 en de daaraan gekoppelde doelstelling voor 2030, opnieuw berekend moeten worden. Deze wordt dan ook duidelijk gecommuniceerd aan de entiteiten.

Rapportering

Het Facilitair Bedrijf zal over de brandstofverbruiken, de uitvoering en de voortgang van het voorliggende actieplan (minstens) jaarlijks rapporteren aan de kerngroep. Jaarlijks maakt de kerngroep een voortgangsrapport met de evolutie van de cijfers richting de doelstellingen, samen met de stand van zaken van de uitgevoerde ondersteunende acties. Het rapport wordt ter informatie voorgelegd aan de politieke stuurgroep en wordt gecommuniceerd via de website en e-mail aan alle betrokken entiteiten.

Evaluatie

Er wordt gewerkt via het '**comply or explain**' principe: elke entiteit wordt geacht te voldoen aan de doelstellingen, en dient zich te verantwoorden indien deze toch niet (dreigen) gehaald (te) worden.

Entiteiten die niet op schema zitten, worden in eerste instantie aangesproken door Het Facilitair Bedrijf om te bekijken waar de entiteiten bijkomende ondersteuning kunnen gebruiken voor het behalen van de doelstellingen. In tweede instantie contacteert het departement Omgeving indien nodig deze entiteiten rechtstreeks.

Entiteiten die drie achtereenvolgende jaren nog steeds niet voldoen aan het besparingspad, dienen te verklaren waarom zij hun doelstelling niet haalden en welke maatregelen ze plannen om de achterstand in te halen. Deze **verklaring**, gevalideerd door de leidend ambtenaar van de entiteit, gaat in bijlage bij een nota met aanbevelingen aan de politieke stuurgroep. Deze beslist over eventueel bijkomende actie

om de betrokken entiteiten aan te spreken op hun verantwoordelijkheid, te stimuleren of bijkomend te ondersteunen.

Een entiteit kan eventueel ook een **afwijking** van een doelstelling tegen 2030 aanvragen wanneer ze kan aantonen dat deze voor haar onhaalbaar is, tenzij door onredelijke uitgaven te doen. In dat geval bezorgt de entiteit een onderbouwde vraag voor afwijking van de doelstelling aan HFB en departement Omgeving, eveneens gevalideerd door de leidend ambtenaar van de entiteit. De onderbouwing omvat minimaal: de inspanningen die de entiteit reeds deed en nog plant te doen, de redenen waarom de doelstelling toch niet behaald kan worden, en een onderbouwde berekening voor een nieuw voorgestelde doelstelling tegen 2030. Deze onderbouwing baseert zich op (de update van) het vervoersbehoefteplan. HFB en departement Omgeving onderzoeken deze vraag voor afwijking en doen een onderbouwd voorstel aan de politieke stuurgroep, rekening houdend met de impact van deze afwijking op de globale doelstelling voor de Vlaamse overheid.