

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Omzendbrief betreffende verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen en het nieuwe Actieplan Mobiliteit.

SAMENVATTING

De omzendbrief betreffende verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen is toe aan een actualisering, onder meer omwille van de ambities in het Vlaams Energie en Klimaatplan. Het moet ook fungeren als hulpmiddel om de vergroening van de vloot in een hoger tempo te realiseren.

Binnen de bijsturing van het intern Klimaatplan Vlaamse overheid krijgt ook het Actieplan Mobiliteit een update. In het Actieplan Mobiliteit 2.0 wordt voortgebouwd op eerdere maatregelen en inspanningen. Hiermee wil de Vlaamse overheid de doelstelling realiseren om 40% van de CO₂-emissies t.g.v. het brandstofverbruik in dienstvoertuigen te reduceren.

De huidige ecoscoredoelstelling krijgt ook een update: 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.

De Vlaamse Regering hecht haar goedkeuring aan het nieuwe Actieplan Mobiliteit en neemt akte van de nieuwe Omzendbrief betreffende verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

BELEIDSDOMEIN: Kanselarij en Bestuur

BELEIDSVELD: Interne dienstverlening Vlaamse overheid

BELEIDSDOELSTELLING:

Het voorstel draagt bij tot de volgende doelstelling uit de Beleidsnota ICT en Facilitair Management 2019-2024:

- Voorbeeldrol Vlaamse overheid op het vlak van mobiliteit

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In navolging van het Vlaams Energie en Klimaatplan van de Vlaamse Regering moet de huidige Omzendbrief KB/BZ/2020/4 van 31 januari 2020 een grondige update krijgen. Het huidige actieplan mobiliteit langs de andere kant liep af op 31 december 2020 en krijgt een vervolg zodoende de doelstellingen, geformuleerd in het Klimaatplan Vlaamse overheid van 2016, te realiseren tegen 2030.

De doelstelling geformuleerd in het Klimaatplan Vlaamse overheid is de volgende: een reductie met 40% van de CO₂-emissies t.g.v. het brandstofverbruik in dienstvoertuigen.

Om deze globale doelstelling te concretiseren voor de entiteiten in scope van het Klimaatplan en hen de nodige ondersteuning aan te bieden werd een eerste actieplan mobiliteit in het leven geroepen. Dat liep van 1 juli 2016 tot en met 31 december 2020.

2. INHOUD

A. STAND VAN ZAKEN

Het vorige actieplan mobiliteit liep van juli 2016 tot en met 2020. Er werden tal van ondersteunende maatregelen getroffen zoals het opmaken van vervoersbehoefteplannen, mobiliteitsprofielchetsen, uitreiken van premies voor elektrische voertuigen, het volgen van opleidingen milieuvriendelijk rijden,... . Samen met de gedragenheid zal ook de CO₂-uitstootreductie zich manifesteren in de komende jaren. Ten opzichte van 2015 werd in 2020 een reductie van 22,24% gerealiseerd. Dat 2020 geen betrouwbaar referentiejaar is hoeft niet te verbazen, Covid19 en de daarbijkomende maatregelen (lockdown, thuiswerk,...) hebben een enorme invloed op de mobiliteit en het brandstofverbruik. Het is echter koffiedik kijken of dit een duurzame reductie is. We vrezen dat de reductie niet zal bevestigd worden in het post-coronatijdperk. Het is betrouwbaarder om te kijken naar het rapporteringjaar 2019. Daar zien we een beperkte reductie van 3,8%. De inspanningen van de voorbije jaren zal zeker zijn vruchten afwerpen, maar een extra inspanning is hier op zijn plaats.

De voorbije jaren deed de Vlaamse overheid dus 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. Het Regeerakkoord en het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP, 2019) bepalen daarom voor de aankopen van nieuwe dienstwagens voor de Vlaamse overheid ambitieuze aankooprestricties. Vanaf 2021 mogen enkel nog elektrische (BEV: batterij en FCEV: waterstof), plug-in hybride (PHEV, CO₂-uitstoot max. 50 g/km), volledig hybride en CNG (aardgas) personenwagens aangekocht of geleased worden. Bestelwagens volgen 2 jaar later, in 2023, met gelijkaardige ambities/restricties.

De huidige omzendbrief is nog niet afgestemd op deze nieuwe spelregels en moet daarom grondig vernieuwd worden. De gevreesde beperkte CO₂-reductie toont bovendien de nood om een vervolgtrajec voor het actieplan mobiliteit uit te schrijven.

B. BIJKOMENDE MAATREGELEN

De **omzendbrief betreffende verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen** moet aangepast worden aan het Vlaams Energie en Klimaatplan. Het moet ook fungeren als hulpmiddel om de vergroening van de vloot te realiseren en dit in een hoger tempo. Het ambitieniveau moet voldoende hoog zijn.

De krachtlijnen van de nieuwe omzendbrief zijn samen te vatten in 7 punten:

- **Deregulering:** minder regels, maar een duidelijk afsprakenkader zonder ruimte voor discussie. Zo wordt de maximale TCO benadering verlaten. Het up to date houden van zo'n theoretische oefening is bijzonder complex (geen zicht op restwaarde en toekomstige prijzen) en tijdrovend. De werkingsmiddelen van entiteiten zijn sowieso niet onbeperkt. We zijn ervan overtuigd dat de hogere kost van 'schone' voertuigen enerzijds, de beperkte werkingsmiddelen bij entiteiten én de ambitieuze klimaatdoelstellingen samen ervoor zullen zorgen dat entiteiten, binnen hun verantwoordelijkheid, weloverwogen keuzes zullen maken voor wat hun wagenpark betreft.
- **Technologieneutraal:** de markt evolueert razendsnel, we kunnen niet in de toekomst kijken. Daarom houden we rekening met alle brandstoftypes, met uitzondering van zuiver diesel en benzine. Er wordt maar één ecoscoredrempel per voertuigklasse bepaald. Bovendien werden

voertuigklassen voor het bepalen van een minimale ecoscore samengetrokken, wat het aantal streefcijfers beperkte tot het minimum.

- **Marktconform:** we verlaten de marktvreemde klassen van de Vlaamse Overheid. De huidige omzendbrief hanteert voertuigklassen die nergens anders worden toegepast. In samenwerking met Vito en Via Mobile werd gezocht naar een classificatie die objectief en marktconform was. Het resultaat vindt u in bijlage.
- **Compatibel en passend in bestaande beleidskaders:** de nieuwe omzendbrief houdt rekening met de bestaande beleidsdocumenten zoals het VEKP, de nieuwe autofiscaliteit en het mobiliteitsbudget.
- **Ambitieuw maar toch realistisch:** de nieuwe omzendbrief werd niet geschreven in een ivoren toren. Het gebeurde in samenspraak met een aantal belangrijke stakeholders. Het ambitieniveau werd afgetoetst aan het marktaanbod. Daar waar er onvoldoende keuzemogelijkheden zijn, wordt de ambitie licht bijgeschroefd.
- **Vergroenend:** de nieuwe omzendbrief moet voornamelijk een ecologisch kader vormen dat het ambitieniveau van de Vlaamse overheid kracht bijzet. Daarom werd de financiële drempel weggewerkt en de minimale ecoscores verhoogd.
- **Geen verschuiving van CO₂-uitstoot** wanneer het voertuig niet langer actief is binnen de organisatie. In het verleden werd elk voertuig, ongeacht de staat of vervuilingsgraad verkocht. Deze voertuigen komen heel vaak in het buitenland terecht. Hiermee verschuiven we het probleem. Dit willen we aanpakken door te bepalen wat nog verkocht mag worden en wat gerecycleerd dient te worden.

In het **Actieplan Mobiliteit 2.0** wordt voortgebouwd op eerdere maatregelen en inspanningen. Zo wordt er een vervolg gebreed aan de essentiële vervoersbehoefteplannen waar entiteiten hun mobiliteitsbehoefte en de invulling laten screenen door een extern adviesbureau gespecialiseerd in (duurzame) mobiliteit. Bereikbaarheidsfiches van grote administratieve gebouwen wordt opgemaakt zodat de meest duurzame mobiliteitskeuze kan gemaakt worden. Verder blijft ecodriving een interessant aanbod.

De ecoscore blijft een belangrijke parameter. Hier werd afgestemd op de nieuwe minimale ecoscores vanuit de nieuwe omzendbrief. De huidige ecoscoredoelstelling krijgt dan ook een update: 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. Met de stijgende populariteit van plug-in hybride en batterij-elektrische voertuigen neemt ook de nood aan laadinfrastructuur verder toe. Daarom wordt er verder ingezet op het versterken van het laadnetwerk van de Vlaamse overheid. Tenslotte zal de scope van de omzendbrief worden uitgebreid: ook dienstreizen met privévoertuigen en zwaar vervoer worden nu opgenomen in de CO₂-berekening. Zo blijft een eventuele verschuiving van CO₂-uitstoot niet onder de radar.

C. CIJFERS

	Referentie 2015	Referentie 2019	Resultaat 2020	Doelstelling
Gemiddelde ecoscore totaal	57.76	64,95	66,98	65 (tegen 2020)
Gemiddelde ecoscore personenwagens	58.39	65,86	68,19	67 (tegen 2020)
Daling CO₂-uitstoot	referentiejaar	-3,8%	-22,24 (Covid19-jaar)	-40% (tegen 2030)

Conclusie: de ecoscores van het wagenpark evolueren heel positief. Als we kijken naar de CO2-uitstoot dan kunnen we concluderen dat er nog een lange weg te gaan is. Het rapporteringsjaar 2020 is in geen geval een representatief jaar gezien de coronaproblematiek en de immense invloed op verplaatsingen. 2019 toont dat de reductie beperkt is en dat er verder moet ingezet worden op vergroening van de mobiliteit. Hier spelen de nieuwe omzendbrief en het actieplan mobiliteit een sleutelrol.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Er is geen financiële impact. Het budget dat besteed wordt voor het realiseren van de doelstellingen geformuleerd in het actieplan mobiliteit betreft het restbedrag uit de 1e twee schijven van het Vlaams Klimaatfonds, zijnde € 1.010.318,07. Dit is dus geen extra budget, maar een verdere besteding van een eerder toegekend bedrag.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 30 april 2021.
Het begrotingsakkoord werd ontvangen op 24 juni 2021.

B. ESR-TOETS

Het voorstel van beslissing heeft geen impact op de ESR.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

4. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. Dat er een nieuwe Omzendbrief betreffende verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen van toepassing is;
2. Het nieuwe Actieplan Mobiliteit in voege treedt en dit tot en met 2024.

De Vlaamse minister-president en Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management,

Jan JAMBON