



KLIMAATPLAN VLAAMSE OVERHEID:

VOORTGANGSRAPPORT 2023

ENERGIEGEBRUIKEN 2021 – ACTIES 2022



INHOUDSTAFEL

SAMENVATTING EN CONCLUSIES	3
1. KADER	6
2. WERKWIJZE RAPPORTERING EN AANPASSINGEN DATASET	6
3. MOBILITEIT	7
3.1. METHODIEK VAN DATA-INZAMELING	8
3.2. BESPREKING RESULTATEN GEBRUIKSCIJFERS 2021 EN EVOLUTIE	8
3.3. ACTIEPLAN MOBILITEIT (T.E.M. WERKINGSJAAR 2022).....	11
3.3.1. <i>Acties 2022</i>	11
3.3.2. <i>Stand van zaken operationele doelstellingen</i>	12
3.3.3. <i>Een blik op de toekomst</i>	12
4. ENERGIEGEBRUIK GEBOUWEN EN TECHNISCHE INSTALLATIES.....	13
4.1. METHODIEK VAN DATA-INZAMELING	13
4.2. CORRECTIE GEBRUIKSCIJFERS 2015 EN DOELSTELLINGEN 2030	13
4.3. BESPREKING RESULTATEN GEBRUIKSCIJFERS 2021 EN EVOLUTIE	15
4.3.1. <i>Primair energiegebruik</i>	15
4.3.2. <i>CO₂-emissies</i>	17
4.4. ACTIEPLAN ENERGIE-EFFICIËNTIE (T.E.M. WERKINGSJAAR 2022).....	19
4.4.1. <i>Stand van zaken</i>	19
4.4.2. <i>Een blik op de toekomst</i>	20
4.5. ACTIEPLAN GEBOUWEN VAN HET FACILITAIR BEDRIJF	20
OVERZICHT BIJLAGES	21

Samenvatting en conclusies

Op 5 november 2021 werd beslist de ambities uit het Intern Klimaatplan Vlaamse Overheid aan te scherpen. De nieuwe ambitie is 55% CO₂-reductie tegen 2030 voor zowel mobiliteit als gebouwen/technische installaties, en jaarlijks 3% primaire energiebesparing vanaf 2023 (dit komt overeen met een reductiedoelstelling van 35% primaire energiebesparing tegen 2030). Deze ambitieverhoging werd omgezet in aangepaste teksten van het intern Klimaatplan Vlaamse Overheid (koepelnota en uitvoeringsbesluiten) in juli 2022.

Onderstaand rapport geeft de voortgang weer ten opzichte van deze aangescherpte doelstellingen en ook de uitbreiding van het toepassingsgebied voor mobiliteit werd in dit rapport opgenomen (voortaan worden ook het zwaar vervoer en de dienstverplaatsingen met privé-wagens opgevolgd).

Het energiegebruik van elke entiteit afzonderlijk wordt telkens afgezet t.o.v. het referentiegebruik. Voor bijna alle entiteiten gaat het hierbij om het gebruikscijfer van 2015. Voor 7 entiteiten (vaak grote gebruikers) die voor hun gebouwen en infrastructuur energiegebruikscijfers uit 2005 konden aanleveren, werd beslist om dit historisch gebruikscijfer als referentiewaarde te hanteren¹. Voor de doelstelling van mobiliteit kon enkel de VMM een historisch gebruikscijfer aanleveren. Doordat bij die 7 grotere entiteiten het referentiejaar vroeger valt, geeft de evolutie sinds het referentiejaar geen correct totaalbeeld op de gemiddelde jaarlijkse energiebesparing voor de hele Vlaamse overheid. Daarom tonen de tabellen en grafieken ook steeds de evolutie t.o.v. 2015 (voor alle entiteiten).

Voor de overkoepelende doelstellingen uit het interne Klimaatplan voor de Vlaamse overheid zien we bij alle entiteiten samen volgende evoluties tussen het referentiejaar en eind van gebruiksjaar 2021:

- een reductie met 23,4% van het primair energiegebruik in gebouwen en technische infrastructuur;
- een reductie van 32,3% voor de CO₂-emissies van het energiegebruik in gebouwen en technische infrastructuur;
- een reductie van 25,2 % van de CO₂ -emissies door brandstofgebruik voor mobiliteit;
- een reductie van 30,2 % voor de geaggregeerde CO₂-emissies voor gebouwen, technische installaties en mobiliteit

	Gebruik 2021 t.o.v. referentiegebruik	2021 t.o.v. 2015	Lineair besparingspad in 2021 richting 2030 doelstelling
Primair energiegebruik	-23,4%	-18,2%	-12,3%
CO ₂ -emissies energie	-32,3%	-21,2%	-18,5%
CO ₂ -emissies mobiliteit	-25,2%	-24,5%	-18,5%
CO ₂ -emissies geaggregeerd	-30,2%	-22,3%	-18,5%

¹ Hierbij gaat het om agentschap Facilitair Bedrijf, Agentschap Plantentuin Meise, Fonds Jongerenwelzijn, Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek, Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaamse Milieumaatschappij (deze laatste ook voor mobiliteit). Zie ook Med VR 08/09/2017 i.v.m. de goedkeuring om voor 7 entiteiten uit te gaan van hun historische gebruiksgegevens <https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid>

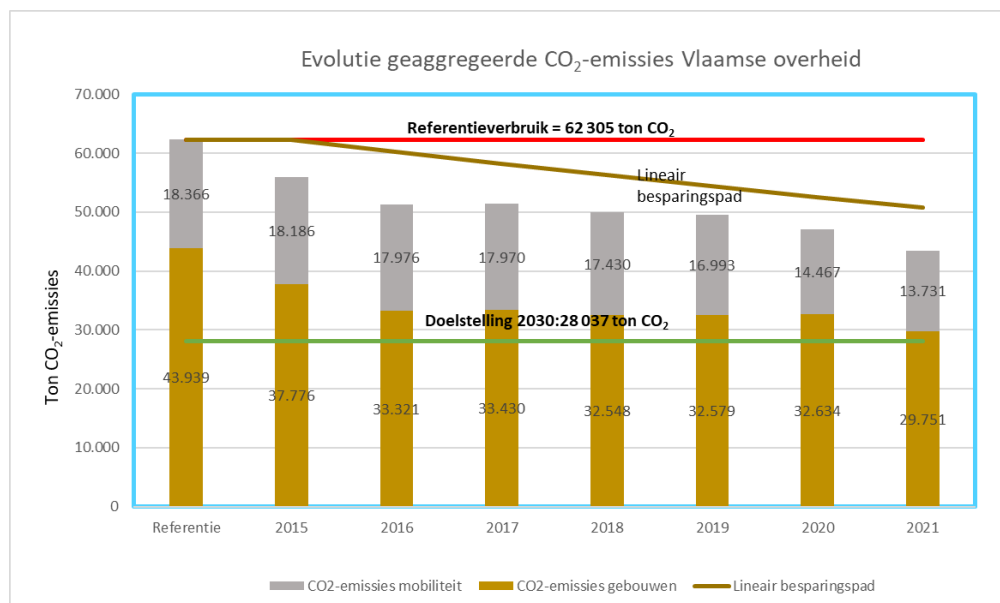
Overzicht evolutie primair energiegebruik en CO₂-emissies Vlaamse overheid

Voor wat betreft gebouwen en technische infrastructuur kunnen we stellen dat de Vlaamse overheid voorlopig goed op schema zit om haar reductiedoelstellingen voor primair energiegebruik te halen.

Het primair energiegebruik van de Vlaamse Overheid blijft al jaren standvastig dalen. **T.o.v. 2020 daalt het energiegebruik met 3% in 2021. Als we even uitzoomen en de evolutie van de laatste zes jaar bekijken dan zien we dezelfde gemiddelde daling van 3% per jaar. T.o.v. het referentiegebruik zien we een daling van 23,4%.** Hiermee zitten we dus op schema van de verscherpte ambitie van jaarlijks 3% primaire energiebesparing of een daling van 35% tegen 2030.

Dit primair energiegebruik omvat zowel het elektriciteitsgebruik als het gebruik van fossiele brandstoffen. Het elektriciteitsgebruik is relatief stabiel gebleven (-1%), en voor het aardgasgebruik zien we een daling met 10%. Na een jarenlange daling gaat het stookoliegebruik echter terug de hoogte in (+17%), al kan deze stijging ook te wijten zijn aan verbeterde rapportage. Het stookoliegebruik dient door de entiteiten zelf manueel gerapporteerd te worden, wat tot meer fouten leidt dan de automatische rapportage voor gas en elektriciteitsgebruik.

Voor de evolutie van de CO₂-emissies wordt enkel gekeken naar de impact van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het elektriciteitsgebruik wordt hiervoor niet in overweging genomen². De CO₂-emissies van het gas- en stookoliegebruik in de gebouwen en technische infrastructuur van de Vlaamse Overheid (bruine balkjes in onderstaande grafiek) vertonen **een daling van 8,8% in vergelijking met 2020**. T.o.v. het referentiecijfer is de daling in 2021 32,3% (of in absolute termen een vermindering van de jaarlijkse CO₂-uitstoot van 14.189 ton).



² In het referentiejaar was er nog een aanzienlijk gebruik van grijze stroom en zat er een grote foutenmarge op deze cijfers. Momenteel is bijna alle afgenomen stroom groen (dit is een verplichting voor Vo entiteiten) en daarvoor wordt in dit kader een emissiefactor 0 gehanteerd. Deze administratieve maatregel van omschakeling van contract zou dan enkel een theoretische CO₂-reductie opleveren. Bovendien behoort elektriciteitsproductie niet tot een van de zogenaamde ESR-sectoren en maakt de emissiereductie t.g.v. elektriciteit dus geen voorwerp van de Vlaamse engagementen. Daarom werd beslist door de Vlaamse Regering (VR 2021 1607 DOC.0939/1BIS) om steeds enkel de CO₂-emissies te rekenen uit het gas-en stookoliegebruik.

1. Kader

Om de impact van de centrale Vlaamse overheid op het klimaat te verminderen, legde de Vlaamse Regering op 1 juli 2016 overkoepelende doelstellingen vast (nota VR 2016 0107 DOC.0714 Interne Milieuzorg - Klimaatimpact van de Vlaamse overheid³). De doelstellingen werden vastgelegd voor de periode tot eind 2030 en ten opzichte van basisjaar 2015⁴. Ze gelden voor de volledige Vlaamse overheid en voor elke individuele entiteit. Parallel hiermee werden enkele actieplannen goedgekeurd met verschillende looptijden.

In uitvoering van het regeerakkoord en het Vlaams Energie-en klimaatplan (VEKP) keurde de Vlaamse regering in juli 2021 een aangepast Klimaatplan Vo goed met nieuwe actieplannen: VR 2021 1607 DOC.0939/1BIS.

In november 2021 werd vervolgens een bijkomende ambitieverhoging goedgekeurd tot 55% CO₂-reductie en 35% primaire energiereductie tegen 2030 ten opzichte van basisjaar 2015⁴. Deze laatste aanpassingen werden op 15 juli 2022 opgenomen in de koepelnota VR 2022 1507 DOC.0869 met bijlagen.

Voorliggend tussentijds rapport bespreekt de voortgang op basis van de gebruiksgegevens over het jaar 2021 en de realisatie van de onderliggende actieplannen tijdens het jaar 2022 (inclusief de scope uitbreiding van Mobiliteit).

2. Werkwijze Rapportering en aanpassingen dataset

Om de rapportering over de verschillende actieplannen te uniformiseren, werd opnieuw een sjabloon voorzien voor de trekkers van de actieplannen. De rapporten over de afzonderlijke actieplannen zijn terug te vinden in de bijlagen van dit rapport. De belangrijkste conclusies worden hernomen en besproken in dit overkoepelende rapport over het Klimaatplan Vo – gebruiksjaar 2021 en actiejaar 2022.

Voor het actieplan Mobiliteit werden voor dit rapport voor het eerst de gebruikscijfers van de uitgebreide scope in kaart gebracht: zwaar vervoer en dienstverplaatsingen met privé-wagens (gedeclareerde kilometers). De entiteiten werden ook bevraagd over deze gegevens van het referentiejaar 2015, om de doelstellingen per entiteit te kunnen herberekenen. Voor de gedeclareerde kilometers kon HFB voor veel entiteiten terugvallen op Orafin; de entiteiten die Orafin niet gebruiken werden via e-mail bevraagd. Het zwaar vervoer werd integraal opgevraagd bij de entiteiten en geïntegreerd in Ultimo.

De uitdaging bij de monitoring van en de rapportering over de klimaatimpact van de centrale Vlaamse overheid blijft de continue bijstelling van de data. Dit is o.a. te wijten aan herstructureringen, overdrachten in het beheer van het patrimonium tussen entiteiten, rechtzettingen van fouten uit het verleden, aanvullen van onvolledige rapportering of aanvullen van eerder ontbrekende gegevens. Hoewel de datakwaliteit er het voorbije jaar enorm is op vooruit gegaan, moet de geschetste evolutie van energiegebruik en emissies toch nog met enige

³ De volledige nota VR is raadpleegbaar op: <https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid>

⁴ Zie ook Med VR 15/09/2017 i.v.m. met de wijziging van dit referentiejaar van 2005 naar 2015 op <https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid>

3.1. Methodiek van data-inzameling

De verbeterde methodiek voor dataverzameling via Ultimo, uitgewerkt in 2019, werd ook voor dit rapport gebruikt. Meer info hierover is te vinden in het tussentijds rapport van dat jaar.

De brandstofleveranciers zelf werden voor voorliggend rapport opnieuw als belangrijkste bron geraadpleegd om tot betrouwbaardere data te komen en de entiteiten te ontzorgen. Er werd door HFB per entiteit bekeken welke gebruikscijfers de meest betrouwbare waren, afhankelijk van de specifieke situatie van die entiteit. Vroegere problemen met datakwaliteit deden zich nu veel minder voor.

Voor het actieplan Mobiliteit werden voor dit rapport voor het eerst de gebruikscijfers van de uitgebreide scope in kaart gebracht: zwaar vervoer en dienstverplaatsingen met privé-wagens (gedeclareerde kilometers). De entiteiten werden ook bevraagd over deze gegevens van het referentiejaar 2015, om de doelstellingen per entiteit te kunnen herberekenen. Voor de gedeclareerde kilometers kon HFB voor veel entiteiten terugvallen op Orafin; de entiteiten die Orafin niet gebruiken werden via e-mail bevraagd. Het zwaar vervoer werd integraal opgevraagd bij de entiteiten en geïntegreerd in Ultimo.

3.2. Bespreking resultaten gebruikscijfers 2021 en evolutie

In bijlage 1 zien we de evolutie van de gebruikscijfers per entiteit en voor de Vlaamse overheid in zijn geheel.

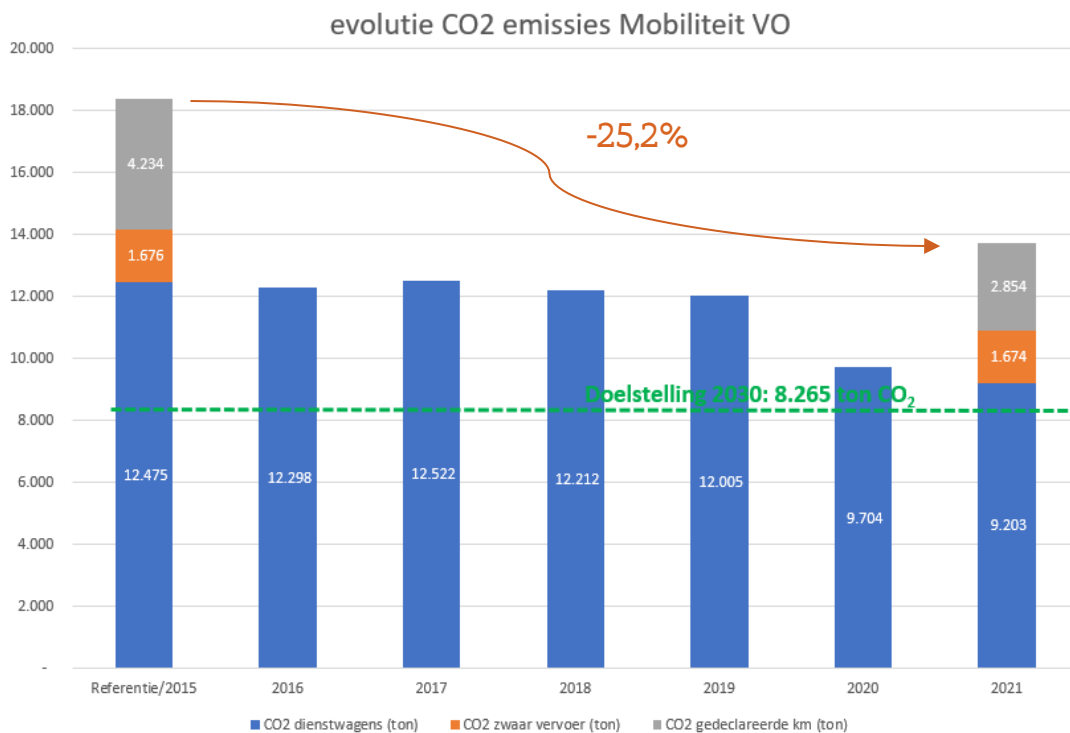
2021 is het eerste jaar waarin de scope wordt uitgebreid met ook de dienstverplaatsingen met privé-voertuigen (gedeclareerde kilometers) en met zwaar vervoer. Dit maakt het moeilijker om de vergelijking te maken met de vorige jaren. We kunnen alleen goed vergelijken met het referentiejaar 2015, aangezien (enkel) voor dit jaar ook de gedeclareerde kilometers en het gebruik van zwaar vervoer in kaart werd gebracht. De uitstoot van de brandstof van de dienstwagens blijft wel het grootste deel van de totale CO₂-uitstoot uitmaken: in 2021 zo'n 67%. Het zwaar vervoer neemt in 2021 ongeveer 12% in (door slechts 9 entiteiten), en de gedeclareerde kilometers 21%.

Voor individuele entiteiten kan de uitbreiding van de scope wel een grote verandering teweeg brengen. Er zijn bv enkele entiteiten met veel zwaar vervoer, en een aantal entiteiten gebruiken heel frequent privé-wagens voor dienstverplaatsingen. De evolutie die de voorbije jaren werd opgetekend kan dus vanaf dit jaar plots een andere kant opgaan.

Voor de gedeclareerde kilometers werd een inschatting gemaakt van de CO₂-uitstoot. Aangezien de verbruiken van de gebruikte privé-voertuigen niet gekend zijn, wordt een gemiddelde uitstootfactor gebruikt voor het betreffende jaar. Deze factor zal jaarlijks worden aangeleverd door VMM, en geeft een gemiddelde CO₂-uitstoot per kilometer voor een personenwagen die op de Vlaamse weg reed in dat jaar. Voor 2015 was de emissiefactor 180,93 g CO₂/km, voor 2021 was dit 175,78 g CO₂/km.

Voor de globale Vlaamse overheid evolueerden de CO₂-emissies ten gevolge van het brandstofgebruik in dienstvoertuigen tussen 2015/referentiejaar en 2021 als volgt (voor de tussenliggende jaren werd de uitgebreide scope niet in kaart gebracht):

////////////////////////////////////



We zien voor de hele Vlaamse overheid voor de uitgebreide scope een **daling van -25,2% van de CO₂-uitstoot tussen referentiejaar 2015⁵ en 2021**. Volgens het vooropgestelde besparingspad zoals uitgetekend in de koepelnota VR 2022 1507 DOC.0869 (zie 3.3.2 voor de gedetailleerde tabel) zouden we tegen 2021 een reductie van 18,5% moeten bespaard hebben (en 55% tegen 2030). **We zijn dus goed op pad om de doelstelling te behalen**. In de grafiek zien we dat dit voor een groot stuk te danken is aan het dalen van de dienstverplaatsingen met privé-wagens. Ook de dienstwagens stoten -26% uit tov het referentiejaar, terwijl het zwaar vervoer stabiel blijft qua uitstoot.

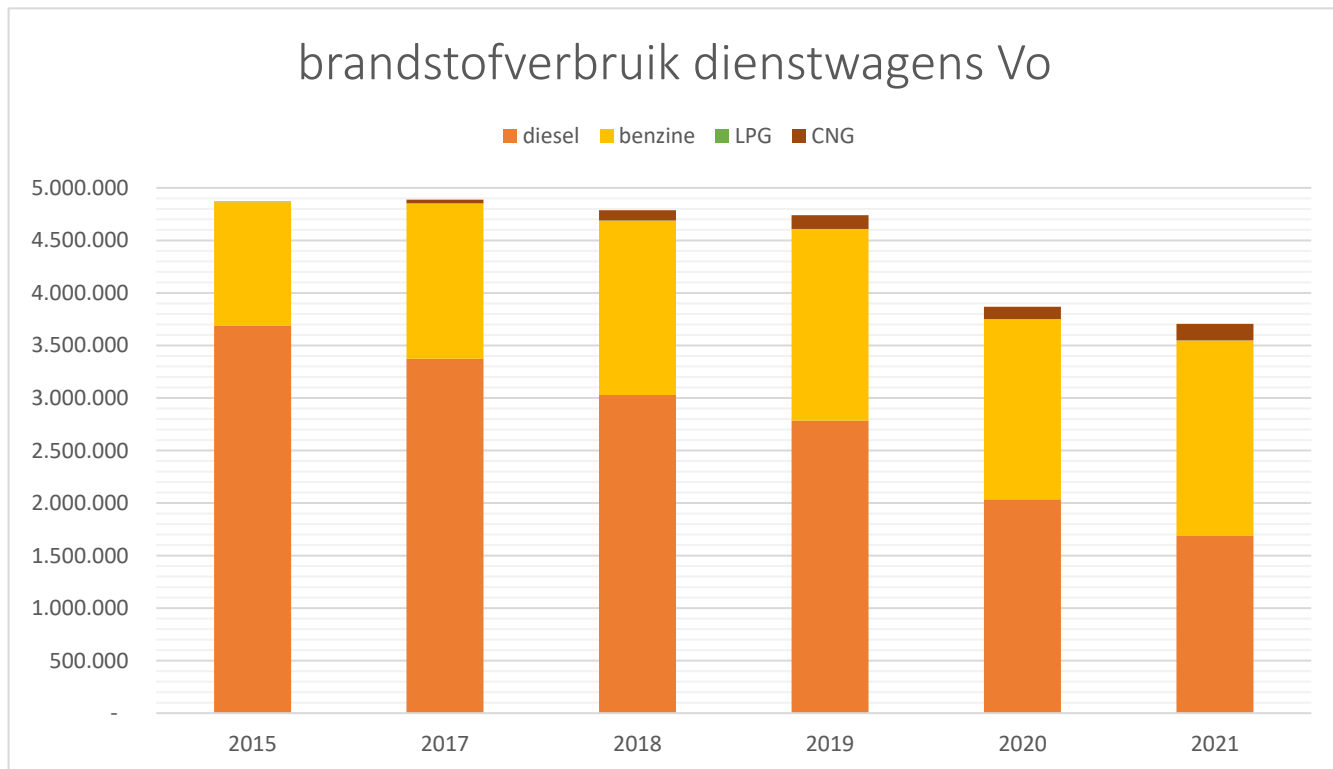
In 2021 speelde de Corona-pandemie ook nog een belangrijke rol. We verwachten pas vanaf 2022 een realistisch beeld te hebben van de evolutie van de uitstoot, zonder een vertekening omwille van de pandemie. Mogelijks is ons gedrag dan gedeeltelijk aangepast (kiezen we minder voor de wagen) en is het aandeel elektrische wagens al substantiëler, waardoor we een blijvende reductie zullen kunnen optekenen.

Als we enkel naar de uitstoot van de dienstvoertuigen kijken, dan kan er wel een evolutie geschetst worden die tot 2015 teruggaat. Tussen 2015 en 2019 was maar een heel lichte daling van 3,8%. In 2020 zagen we een opmerkelijke daling van -19% tov het voorgaande jaar, deze werd uiteraard in grote mate tot stand gebracht door de Corona-pandemie. In 2021 zien we voor de dienstwagens nog een verdergaande, weliswaar kleinere daling van -5,4%. Tussen 2015 en 2021 komen we zo **voor de dienstwagens alleen aan een daling van -26%**.

⁵ Enkel voor VMM beschikken we over het historische cijfer van 2015



In de grafiek hieronder wordt de evolutie van de brandstofgebruiken getoond in liters, per type brandstof (uitgezonderd zwaar vervoer dat steeds op diesel rijdt). Er is een duidelijke verschuiving te zien weg van diesel richting meer benzine. 2021 is het eerste jaar waarbij het dieselgebruik wordt ingehaald door benzine. Het CNG-gebruik stijgt nu duidelijk, maar is nog laag in vergelijking met het totaal gebruik. LPG wordt nauwelijks nog gebruikt.



Zoals eerder vermeld, is de grote daling van de gebruikscijfers 2020 en in mindere mate 2021 te wijten aan het thuiswerk-beleid i.k.v. van de Corona- maatregelen, en kunnen geen conclusies getrokken worden over de eventuele vergroening van ons wagenpark. Volgende evoluties blijven wel een rol spelen in de uitstoot en samenstelling van het wagenpark van de Vlaamse overheid:

NIEUWE WAGENS

- Ontdieseling van de vloot: sinds de vorige omzendbrief KB/BZ 2017/4 mogen geen dieselveertuigen meer aangekocht worden in de klassen van personenwagens. Dit zien we ook in de cijfers van de gebruikte brandstoffen (grafiek hierboven). Oudere dieselveertuigen scoren slechter op vlak van plaatselijke luchtvervuiling, maar stoten per gereden kilometer gemiddeld iets minder CO₂ uit dan benzine-voertuigen. 2021 is het eerste jaar waarbij het dieselgebruik wordt ingehaald door benzine.

Vanaf juli 2021 is een nieuwe strengere OMZB voor aankoop/lease dienstwagens in omloop, maar deze had gezien de lange levertermijnen nog weinig impact op de gebruikscijfers van 2021⁶.

- Bij de geleverde nieuwe wagens (lease of aankoop) zien we nog steeds relatief weinig volledig elektrische wagens: slechts 15%. Hybride maakt 8% en PHEV 29% van de bestellingen uit, CNG 13%. Wagens op puur benzine maken maar liefst 23% van de leveringen, en diesel nog steeds 12%. De echte stroomversnelling ten voordele van elektrische wagens moet dus nog komen.

VOERTUIGENVLOOT

- Het aandeel hybride (HEV) en plug-in hybride (PHEV) voertuigen stijgt geleidelijk maar vormt op het volledige wagenpark nog steeds maar een eerder klein aandeel (resp. 7,7% en 4,8%). Deze voertuigen stoten iets minder CO₂ uit maar de uitstoot is nog steeds aanzienlijk. We beschouwen dit als een overgangstechnologie die de komende jaren verdrongen zal worden door meer en meer volledig elektrische wagens.
- De CNG-wagens lijken op een laag niveau te stabiliseren (4,3%). Het wordt duidelijker dat ook dit geen milieuvriendelijk alternatief is, enkel qua luchtvervuiling scoren deze wagens goed maar ze stoten ongeveer evenveel CO₂ uit als dieselwagens. We beschouwen dit ook als een overgangstechnologie die de komende jaren verdrongen zal worden door meer en meer volledig elektrische wagens.
- Het aandeel volledig elektrische voertuigen (EV) stijgt stilaan sneller maar hun aandeel blijft voorlopig nog beperkt tegenover de volledige voertuigenvloot (5,4%, ongeveer 1% meer dan vorig jaar). We verwachten de komende jaren een verdere versnelling in de aankopen. Voorlopig moeten we ook nog rekening houden met vrij lange levertermijnen, vaak een half jaar tot een jaar.
- Het totaal aantal gerapporteerde wagens in Ultimo daalt licht (4480 naar 4260) - dit kan mogelijk ook deels te wijten zijn aan de Corona-pandemie. We weten niet of het totaal aantal gereden kilometers verandert, want daar zijn geen betrouwbare cijfers van beschikbaar (manuele ingave van kilometerstanden). Maar door de Corona-maatregelen en de duidelijke daling van brandstofgebruik, kunnen we ervan uitgaan dat minder gereden kilometers de oorzaak zijn van deze daling.

3.3. Actieplan Mobiliteit (t.e.m. werkingsjaar 2022)

3.3.1. Acties 2022

Het actieplan Mobiliteit wordt getrokken door Het Facilitair Bedrijf (HFB) en wordt gefinancierd met middelen uit het Vlaams Klimaatfonds (beheerd door VEKA vanaf 01/01/2021). In bijlage 3a worden de acties tijdens werkingsjaar 2020 uitgebreid omschreven. Hier volgt een samenvatting van deze inspanningen:

- Er waren 730 laadpunten beschikbaar eind 2022. In totaal kwamen er 76 extra laadpunten bij in 2022. Er werden ook 33 thuislaadpunten geplaatst.
- In 2022 hebben we 55 zuiver elektrische voertuigen bijkomend in gebruik genomen. Dit brengt het totale aantal op 330 zuiver elektrische voertuigen. Heel wat voertuigen die werden besteld in 2022 zijn nog niet

⁶ De OMZB van juli 2021 bepaalt voor nieuw aangekochte/geleasde voertuigen per (vereenvoudigde) klasse een minimale Ecoscore en legt (nav de bepalingen in het Vlaams Energie en Klimaatplan) een aantal brandstofrestricties op: vanaf 2021 mogen enkel nog EV, PHEV, volledig hybride en CNG personenwagens worden aangekocht. Aangezien 2021 een overgangsjaar is en we ervan kunnen uitgaan dat de voertuigen die in 2021 werden geleverd, grotendeels vóór de aanpassing van de nieuwe omzendbrief (juli 2021) werden besteld, worden nog de bepalingen van vorige OMZB gevolgd in het rapport. 37 wagens voldoen niet aan de vorige OMZB, 264 voldoen wel en van 69 was de Ecoscore nog niet bekend.

in gebruik genomen gezien de grote vertragingen van de leveringen. We mogen veronderstellen dat er in 2023 nog meer elektrische voertuigen zullen besteld worden.

- In het verleden liet elke entiteit, met uitzondering van PMV, een vervoersbehoefteplan opmaken. In 2022 werden reeds 11 trajecten gestart in samenwerking met Deloitte voor een eerste update van deze plannen. Voor de entiteiten met een bijzonder beperkte vloot (<10 wagens) werd op basis van een sjabloon een summier vervoersbehoefteplan opgemaakt.
- De premiestructuur die in 2019 werd opgericht voor het volgen van opleidingen ecologisch rijden werd verdergezet in 2022. Elke eerste 15 werknemers van een entiteit konden gratis de cursus ecodriving volgen.
- Het aanpassen van het mobiliteitsgedrag wordt ook op een heel positieve manier aangepakt. Vanuit het fietsactieplan werd er in 2022 opnieuw een fietsactie georganiseerd. Ditmaal in de vorm van een engagement in de actie bike for life.
- Sinds november 2022 biedt de Vlaamse overheid een fiscaal vriendelijke fietslease aan aan de personeelsleden om woon-werkverkeer met de fiets verder te stimuleren.

3.3.2. Stand van zaken operationele doelstellingen

In bijlage 3a Rapport Actieplan Mobiliteit wordt de stand van zaken van de operationele doelstellingen omschreven. Detailcijfers en lijsten van de betrokken entiteiten zijn terug te vinden in bijlage 3b. Voor de cijfermatige OD's werd de situatie eind 2021 beschouwd, in lijn met de gebruikscijfers. Voor de meer inhoudelijke OD's werd de situatie eind 2022 beschreven.

3.3.3. Een blik op de toekomst

In 2023 wil HFB definitief het coronatijdperk achter zich laten. Ze zullen inzetten op opleidingen milieuvriendelijk rijden, via het raamcontract met VAB.

In 2023 wil HFB ook verder inzetten op het vervoersbehoefteplan en vervangingsplan. De update moet ervoor zorgen dat entiteiten in kaart kunnen brengen hoe hun mobiliteitsbehoefte- en aanbod is geëvolueerd de voorbije jaren. De nieuwe executive summary moet de leidend ambtenaren helpen om snel inzicht te geven in de mobiliteit en hieraan verbonden CO₂-uitstoot van de entiteit. Zo kunnen ze gefundeerde beslissingen nemen die wederom vergroening in de hand moeten werken.

Uitrol en verdere uitbouw van het netwerk van laadpalen: gedurende het eerste actieplan mobiliteit werd een basisnetwerk van laadinfrastructuur uitgerold. Nu willen we dit netwerk fijnmaziger uitbouwen. Het principe 'paal volgt wagen' wordt gerespecteerd. Voor 2023 staan er voorlopig 86 extra laadpunten op de planning. Verder wordt er niet alleen gewerkt aan laadinfrastructuur voor voertuigen, maar ook voor fietsen. Daarnaast werden er ook thuislaadpunten geïnstalleerd voor de werknemers die met een elektrisch of plug-in hybride dienstvoertuig rijden.

////////////////////////////////////

4. Energiegebruik gebouwen en technische installaties

4.1. Methodiek van data-inzameling

Het registreren van de gebruikscijfers 2021 verliep via de Terra patrimonium- en energiedatabank Vlaanderen. Eerst worden automatische rapporten aangemaakt met beschikbare data uit de databank van VEB als energieleverancier, aangevuld met de data van de distributienetbeheerders. De gebruikscijfers van stookolie, vloeibaar gas, pellets/hout worden ingegeven door de entiteiten zelf in Terra.

Alle entiteiten die onder het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo vallen, kregen begin januari 2023 een oproep om hun energiedata voor het jaar 2021 in Terra te valideren. Ze kregen daarvoor tijd tot 31 januari 2023. Aan de entiteiten werd gevraagd de cijfers te controleren en zo nodig aan te vullen of te corrigeren. Dit leidde tot 82 correcties vanwege acht verschillende entiteiten. 23 van de 33 entiteiten met eigen energiegebruik valideerden uiteindelijk hun data binnen de vooropgestelde validatieperiode, dat zijn er vijf minder dan vorig jaar. Ondanks talloze aansporingen waren er uiteindelijk 10 entiteiten die niet zelf hun data valideerden, maar waarbij dit automatisch gebeurde na het verstrijken van de deadline. Volgende entiteiten deden dus geen controle op hun gebruikscijfers: LRM, VM De Lijn, de Vlor, De Vlaamse Waterweg, Agentschap voor Natuur en bos, Agentschap Integratie en Inburgering, VAPH, de SERV, INBO en VUTG.

Geheel in lijn met vorig jaar wees een globale kwaliteitscheck op slechts een beperkt aantal fouten. Wat nog niet automatisch in de Terra databank geïntegreerd is, zijn het soort elektriciteitsgebruik per EAN (grijze of groene stroom), de eventuele productie van hernieuwbare energie door de entiteiten, en het elektriciteitsgebruik dat afgenomen wordt via de laadpalen (wat op dit moment dus nog onterecht op conto van het gebouwgebruik komt te staan). Momenteel wordt werk gemaakt van deze laatste 2 functionaliteiten. Sinds de bijsturing van het Klimaatplan Vo in juli 2021 is het grijze of groene karakter van de stroom minder relevant. Elke entiteit is wel verplicht groene stroom af te nemen (tenzij een huurcontract dit niet mogelijk maakt). De CO₂-reductiedoelstelling betreft enkel de emissies uit gas en stookolie.

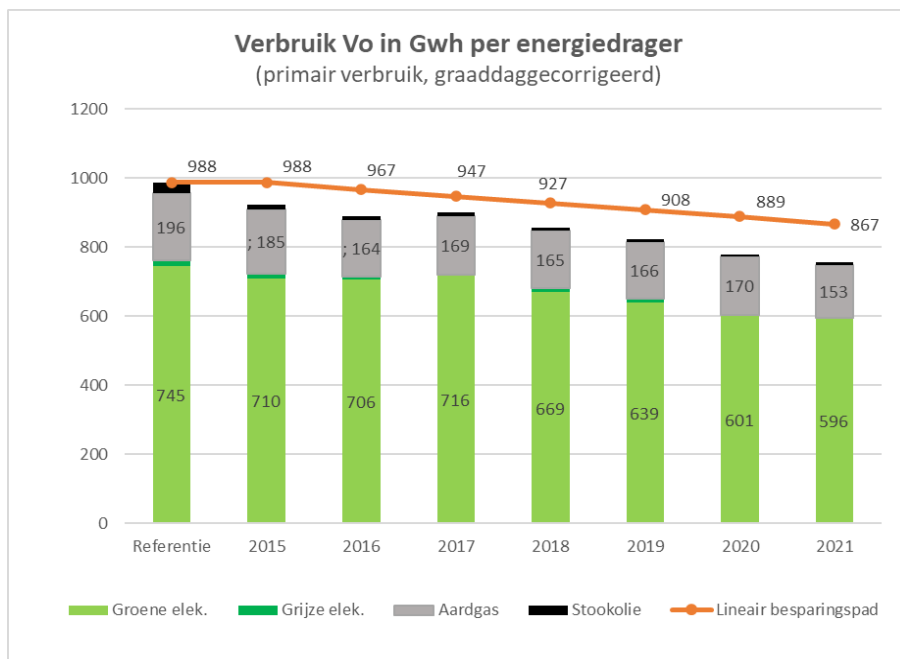
4.2. Correctie gebruikscijfers 2015 en doelstellingen 2030

Het referentiegebruik, en dus ook het doelgebruik 2030 wijzigde slechts bij 2 entiteiten. Het Vlaams Agentschap voor de Uitbetaling van Toelagen in het kader van het Gezinsbeleid (VUTG) werd pas opgericht in 2019 en kreeg nog geen referentiegebruik toegewezen. Op basis van de 2015 gebruikscijfers in de gebouwen van (toen federale) agentschap wordt een referentiegebruik van 1,95 Gwh en 121,05 ton CO₂ gerekend. Dit wordt ook bijgeteld bij het referentiegebruik van de hele Vlaamse overheid.

De Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) kreeg op basis van de doorgegeven gebruikscijfers in 2015 een referentiegebruik van 54,11 Gwh en 9.536 ton CO₂. Dit heel grote gebruikscijfer bleek veroorzaakt te zijn doordat energie werd opgewekt in een grote centrale stookplaats in de VITO gebouwen waarbij maar een deel door VITO zelf gebruikt werd. Het andere deel werd doorverkocht aan andere bedrijven op dezelfde site (SCK, BP, JRC). Bij het huidige rapport over de gebruikscijfers 2021 wordt dit aangepast en wordt enkel het reële gebruikscijfer van VITO zelf gerekend. Deze aanpassing gebeurt logischerwijze niet alleen voor 2021 maar ook voor de voorbije jaren en het referentiecijfer. Daardoor daalt het referentiegebruik voor primaire energie tot 25,61 Gwh en de emissies tot 3.366 ton CO₂. Dit heeft ook een grote impact op het referentiegebruik (en dus ook de doelstelling) van de Vlaamse overheid als geheel. Dit daalt van 1.014 naar 988 Gwh. De CO₂-emissies

////////////////////////////////////

volledig op nul staat is echter te wijten aan een fout in de data. De verplichting om groene stroom te gebruiken wordt goed nageleefd maar in enkele huurgebouwen wordt noodgedwongen nog steeds grijze stroom afgenomen. Na vele jaren dat het gasgebruik min of meer stabiel bleef zien we nu een mooie daling met 10%.



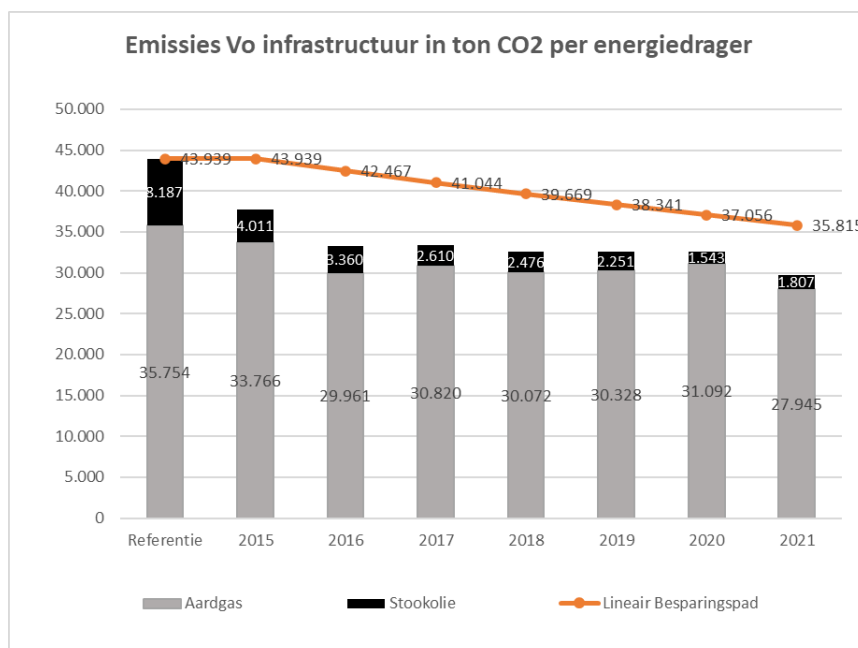
Evolutie Primaire energie 2015-2021 (Gwh)	Groene elek.	Grijze elek.	Aardgas	Stookolie	Andere (pellets, hout)	totaal	Lineair besparingspad
Referentie	745	15	196	31	1	988	988
2015	710	14	185	15	1	925	988
2016	706	7	164	13	0	890	967
2017	716	5	169	10	0	900	947
2018	669	13	165	9	0	856	927
2019	639	10	166	8	0	824	908
2020	601	2	170	6	0	779	889
2021	596	0	153	7	0	756	867
2030							642
Evolutie Referentie-2021 in GWh	-149	-15	-43	-24	0	-232	-121
Evolutie referentie-2021 in %	-20,0%	-100,0%	-21,9%	-77,9%	-76,8%	-23,45%	-12,3%

Bijlage 1 toont de evolutie in primaire energie op het detailniveau van de verschillende entiteiten.

Evolutie CO2-emissies in ton CO2	Aardgas	Stookolie	totaal	Lineair Besparingspad
Referentie	35.754	8.187	43.939 ton CO2	43.939
2015	33.766	4.011	37.776 ton CO2	43.939
2016	29.961	3.360	33.321 ton CO2	42.467
2017	30.820	2.610	33.430 ton CO2	41.044
2018	30.072	2.476	32.548 ton CO2	39.669
2019	30.328	2.251	32.579 ton CO2	38.341
2020	31.092	1.543	32.634 ton CO2	37.056
2021	27.945	1.807	29.751 ton CO2	35.815
2030				19.773
Evolutie 2015-2021 in %	-17,2%	-55,0%	-21,2%	-18,5%
Evolutie referentiecijfer-2021	-21,8%	-77,9%	-32,3%	-18,5%

Belangrijker nog is om te kijken naar de evolutie richting de 2030 doelstelling t.o.v. het referentiegebruik. **T.o.v. het historisch gebruikscijfer (referentiewaarde voor de doelstelling van -55%) zien we een daling van 14.189 ton CO₂ wat overeenkomt met een daling van 32,3%.** De doelstelling om de emissies met 55% te reduceren tegen 2030 geeft een lineair reductiepad dat 18,5% reductie na 6 jaar vooropstelt.

Als Vlaamse overheid zitten we dus op schema om die doelstelling te behalen.



Deze doelstelling geldt echter evenzeer op het niveau van elke entiteit afzonderlijk. Bijlage 1 bij dit rapport geeft meer detail over de cijfers en de evolutie van elke entiteit afzonderlijk, zowel op vlak van primair energiegebruik, als de emissies. Sommige cijfers verdienen enige nuance. Het rapport over de gebruikscijfers 2022 zal specifiek ingaan op de evolutie bij de afzonderlijke entiteiten.

4.4. Actieplan energie-efficiëntie (t.e.m. werkingsjaar 2022)

4.4.1. Stand van zaken

In bijlage 4a vindt u het volledige rapport voor het actieplan energie-efficiëntie (VEB).

Het actieplan Energie-efficiëntie wordt getrokken door het VEB (Vlaams energiebedrijf) en is gericht op energiebesparende maatregelen aan gebouwen en technische installaties. De middelen hiervoor zijn afkomstig uit het Vlaams Klimaatfonds enerzijds en anderzijds uit de eigen energiebegroting van de entiteiten met een energiekost van meer dan 100.000 EUR per jaar. Sinds 2017 stuurt het VEB jaarlijks een projectoproep uit naar de entiteiten binnen de scope van het Klimaatplan Vo. Enkel de gebouwen onder beheer van agentschap Facilitair Bedrijf (HFB) hebben een apart actieplan met eigen financiering (zie 3.3.5).

Op 15 maart 2022 lanceerde het Vlaams Energiebedrijf een zesde oproep die doorlopend openstond tot 1 september. De beoordelingscriteria van de Oproep werden bijgestuurd zodat deze in lijn liggen met de visie van de Vlaamse overheid voor het ondersteunen van klimaatmaatregelen. Het Vlaams Energiebedrijf beoordeelde de 68 ontvankelijke aanvragen die door 10 entiteiten ingediend waren, overeenkomstig de 'Handleiding bij de Oproep Actieplan Energie-Efficiëntie 2020', gepubliceerd op haar website. De aanvragen werden beoordeeld op basis van datakwaliteit, energiebesparing, koolstofbesparing en terugverdiëntijd. 39 projectaanvragen werden positief beoordeeld. Een totaal aan 6.733.000 EUR aan middelen werden toegekend, waarvan 2.659.00 EUR verdeeld in 2022.

Behalve de projectoproep en de ontwikkeling van Terra, zette VEB het lerend energienetwerk verder, waar belanghebbenden uit de publieke sector hun ervaring en kennis kunnen delen. Verschillende leermomenten werden georganiseerd in 2022.

VEB nam in 2022 verder de rol op van projectcoördinator van SURE2050, waar ook het Facilitair Bedrijf aan mee werkt. Dit Horizon 2020 project wil samen met vele Vlaamse gemeenten en steden en andere overheidsdiensten het publiek patrimonium toekomstbesteding maken via de opmaak van strategische vastgoedplannen, met klimaatneutraliteit tegen 2045 als doelstelling. Voor de (centrale) Vlaamse overheid nemen een 16-tal entiteiten deel, zij vertegenwoordigen samen 90% van het Vo-patrimonium. De finale rapportering van het project werd met 6 maanden verlengd tot april 2023 om de beoogde hefboom van 20 mio EUR aan investeringsprojecten te bereiken Als tussentijdse resultaten (tot eind 2021) voor SURE2050 werd 14,16 mio EUR gerapporteerd aan energie efficiëntieprojecten.

////////////////////////////////////

4.4.2. Een blik op de toekomst

Idealiter kunnen de gebruikscijfers in de toekomst sneller gerapporteerd worden. VEB onderzoekt of op basis van inschattingen van het gebruik op de jaarmeters, een adequate inschatting gemaakt kan worden van het jaargebruik in de eerste maanden na het jaareinde.

Via SURE2050 worden Vo-entiteiten begeleid door het VEB en het HFB om een strategisch vastgoedplan op te stellen. Het VEB heeft in het Terra platform de nodige tools voorzien om het energetisch luik van deze plannen op te volgen en het effect van toekomstige maatregelen op het energiegebruik in te schatten. Deze inzichten helpen beslissingsmakers om te bepalen wanneer welke maatregelen genomen moeten worden om in lijn te zijn met de doelstellingen. Bij een positieve evaluatie kan deze maatregel verder worden uitgerold.

Het VEB spoort entiteiten ook aan om hun data in Terra aan te vullen zodat op termijn prognoses voor het energiegebruik van de Vlaamse overheid als geheel mogelijk zijn. De maatregelen die ondersteund worden via het Actieplan, zullen voortaan via Terra opgevolgd moeten worden.

4.5. Actieplan gebouwen van Het Facilitair Bedrijf

Ter concretisering van de overkoepelende nota “Interne Milieuzorg - Klimaatimpact van de Vlaamse overheid” keurde de Vlaamse Regering ook het “actieplan gebouwenportfolio van het Facilitair Bedrijf” goed. Dit actieplan voorzag tussen 2017 en 2020 45 miljoen euro + bijkomend 8 miljoen euro uit het Vlaams Klimaatfonds om de CO₂-uitstoot te reduceren in de gebouwen die dit agentschap beheert. Eind 2022 ontving Het Facilitair Bedrijf uit ronde 5 nieuwe Vlaamse Klimaatfondsmiddelen. Deze middelen werden toegevoegd aan het bestaande programma Actieplan Gebouwen.

In bijlage 5 vindt u het rapport dat de voortgang van dit actieplan toelicht.

Tot en met 2022 zijn er 81 projecten opgeleverd. Dit levert ten opzichte van 2005 een theoretisch jaarlijkse reductie op van 1.122,58 ton CO₂. Op vlak van kWh levert dit ten opzichte van 2005 een theoretisch jaarlijkse reductie op van 8.547.589,75 kWh.

Het Actieplan Gebouwen loopt verder. Op vlak van uitvoering van de projecten zijn er dan ook weinig problemen te melden. Op dit moment zijn er nog een dertiental projecten lopend binnen het Actieplan Gebouwen. 2023 is het finale vastleggingsjaar voor die projecten uit de VKF-rondes 1 en 2. Met de nieuwe middelen uit VKF ronde 5 zijn dus nieuwe projecten toegevoegd aan het Actieplan Gebouwen, waardoor de projecttijd van het Actieplan Gebouwen werd verlengd.



Overzicht Bijlages

- Bijlage 1 Detail klimaatimpact Vo 2021 en doelen 2030
- Bijlage 2 Toepassingsgebied 2021
- Bijlage 3a Rapport actieplan MO 2020-2021
- Bijlage 3b Rapport actieplan MO ODs 2020-2021
- Bijlage 4a Rapport actieplan Energie-Efficiëntie 2021-2022
- Bijlage 5a Rapport actieplan Gebouwen HFB acties 2022
- Bijlage 5b Rapport actieplan Gebouwen HFB overzicht 2022

De bijlages worden beschikbaar gesteld via de [website van het intern Klimaatplan Vlaamse overheid](https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid)
<https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid>

