



VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING EN VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS
BESTUUR, INBURGERING, WONEN, GELIJKE KANSEN EN ARMOEDEBESTRIJDING
VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING EN VLAAMS MINISTER VAN FINANCIEN,
BEGROTING EN ENERGIE
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Actieplan mobiliteit

1. SITUERING ACTIEPLAN MOBILITEIT IN BREDERE KLIMAATAANPAK

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 op 19 april 2016 de eerste Vlaamse klimaatop georganiseerd. Op die top spraken verschillende ministers zich namens de Vlaamse Regering uit om als Vlaamse overheid zélf het goede voorbeeld te geven.

In het kader van de klimaatop en om als Vlaamse overheid een voorbeeldfunctie op te nemen, 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 (i.e. toepassingsgebied Rekendecreet art. 4§1 en Beter Bestuurlijk Beleid, aangevuld met de kabinetten, zie bijlage 1), t.o.v. basisjaar 2005:

- 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 worden in drie actieplannen (energie-efficiëntie, mobiliteit en gedrag) verder geconcretiseerd en aangevuld met themaspecifieke doelstellingen en acties die op korte termijn (eerste periode 2016-2020) gerealiseerd moeten worden. Het eerste actieplan 'energie-efficiëntie' dat zich specifiek op gebouwen richt, werd op 1 juli 2016 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het actieplan gedrag zal in december aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Omdat gedrag een belangrijk invloed heeft op mobiliteit wordt de gedragscomponent al op voorhand mee in het actieplan 'mobiliteit' opgenomen.

Het actieplan legt mobiliteitsspecifieke (sub)doelstellingen vast en stelt het een systeem van centrale opvolging en bijsturing ervan voor. Dit actieplan is een levend document in functie van de realisatie van de doelstellingen. Indien blijkt dat dat vooropgestelde doelstelling 'reductie met 40% van de emissies t.g.v. het brandstofverbruik door dienstvoertuigen' niet wordt gehaald, kan de Vlaamse Regering bijkomende maatregelen nemen.

In tegenstelling tot andere typische actieplannen of omzendbrieven gaat dit actieplan een stap verder dan enkel het formuleren van doelstellingen. In dit actieplan worden ook acties voorgelegd die de entiteiten ondersteunen om hun doelstellingen te behalen, en dit op financieel vlak, op vlak van het aanbieden en verbeteren van facilitaire voorzieningen, en op vlak van expertise en communicatie.

2. GLOBALE DOELSTELLING

Er wordt in de periode 2005-2030 een reductie met minstens 40% van de CO₂-emissie t.g.v. brandstofverbruik vooropgesteld. In dit actieplan mobiliteit wordt deze algemene doelstelling verder geconcretiseerd in themaspecifieke subdoelstellingen en acties die op korte termijn (eerste periode 2016-2020) gerealiseerd moeten worden. Na 2020 wordt de stand van zaken geëvalueerd en de acties verder aangepast. Ook tijdens het verloop van het actieplan kunnen acties al bijgestuurd worden t.g.v. gewijzigde regelgeving, vb. aanpassing van de omzendbrief dienstvoertuigen.

3. TOEPASSINGSGBIED EN SCOPE

A. Toepassingsgebied

Volgende entiteiten zijn gevat door dit actieplan:

- Deelverzameling van rekendecreet art. 4§1 en BBB à 77 entiteiten;
- de ministers van de Vlaamse Regering en het personeel van de Vlaamse ministeriële kabinetten.

Bijlage 1 bevat een nominatieve lijst van alle gevatte entiteiten

B. Scope

De Vlaamse overheid zet in eerste instantie (2016-2020) in op de globale reductie met 40% van de CO₂-emissies die ontstaan bij het brandstofverbruik van de **dienstvoertuigen**¹. Dit is een relatief beperkte scope die grotendeels intern is: de bronnen waarin de CO₂-emissies ontstaan, zijn in beheer van de Vlaamse overheid en de Vlaamse overheid kan er dus zelf controle op uitoefenen.

Op dit moment (voor periode 2016-2020) wordt de scope niet verder uitgebreid met andere voertuigen (vrachtwagens, andere specifieke dienstvoertuigen en niet-dienstvoertuigen (bv. de bussen van De Lijn) of naar emissies die plaatsvinden in bronnen waarover de Vlaamse overheid geen rechtstreekse controle heeft zoals het woon-werkverkeer van het personeel of de dienstreizen die niet met dienstvoertuigen gebeuren (bv. dienstreizen met privé-wagens personeel, buitenlandse reizen met trein of vliegtuig). Dat neemt niet weg dat er ook op dat vlak en wat betreft organisatiecultuur en –waarden al sensibilisering en gedragssturing kan worden overwogen.

¹ In dit actieplan wordt onder 'dienstvoertuigen' hetzelfde verstaan als in OMZB BZ 2013/3: personenwagens, terreinwagens en bestelwagens. Vrachtwagens en andere specifieke dienstvoertuigen vallen niet onder de bepalingen van dit actieplan.

Om een mogelijke uitbreiding van de scope na 2020 voor te bereiden, zullen in het kader van dit actieplan eerste stappen gezet worden voor gegevensinzameling i.v.m. andere voertuigen dan dienstvoertuigen, met betrekking tot het woon-werkverkeer en met betrekking tot dienstreizen.

4. INTERN MOBILITEITSBELEID VLAAMSE OVERHEID

A. Strategische doelstellingen

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 gebieden te verduurzamen:

- SD1: Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag (vnl. energiezuinig rijgedrag en kiezen voor een meer duurzaam vervoermiddel);
- SD2: Voorkomen van verplaatsingen (minder kilometers afleggen, vergaderingen in de digitale werkplek of vergaderingen anders plannen, etc.);
- SD3: Vergroenen van het wagenpark (onvermijdbare autokilometers afleggen in een minder milieubelastende auto, wagenpark verkleinen door oude vervuilende wagens te verwijderen en systematisch kiezen voor kleinere voertuigen met lager verbruik).

Hierbij is het uitdrukkelijk de bedoeling om niet enkel te focussen op technologie-gedreven maatregelen, maar ook op een gedragswijziging bij de entiteiten en eindgebruikers. Het actieplan trekt ook duidelijk de kaart van de transitie richting elektrificatie en de verdere ontDieseling van het wagenpark Vlaamse overheid.

Inzetten op duurzame mobiliteit omvat verschillende initiatieven. Sommige initiatieven gelden voor alle entiteiten van de Vlaamse overheid, andere zijn specifiek voor een bepaald beleidsdomein of een bepaalde entiteit. Het verschil in contexten en mogelijkheden van de verschillende entiteiten leidt ertoe dat er op verschillende sporen en snelheden moet gewerkt worden.

Dit actieplan reikt een kader aan met concrete doelstellingen maar laat ruimte voor de entiteiten om binnen de specificiteit van hun mobiliteitsnoden en voertuigenpool maatregelen te treffen.

B. Bestaande maatregelen/beleid

De Vlaamse overheid voerde in het verleden al verschillende maatregelen in die de keuze voor duurzame mobiliteit ondersteunen. Dit bestaande beleid wordt de volgende jaren verdergezet en er wordt onderzocht welke van deze maatregelen actualisatie of extra omkadering nodig hebben.

- dienstfietsen voor dienstverplaatsingen vlot beschikbaar in grote administratieve gebouwen;
- toelage voor carpooling bij gebruik eigen wagen voor dienstreizen;
- fietsvergoeding zowel voor regelmatig als occasioneel woon-werkverkeer of dienstverplaatsingen met eigen fiets;
- ecoscore als criterium bij aankoop dienstvoertuigen;
- verplicht aandeel voertuigen op alternatieve brandstoffen bij aankoop nieuwe voertuigen;
- raamcontracten voor milieuvriendelijke voertuigen;
- locatie grote kantoorgebouwen in nabijheid van openbaar vervoer;
- kader inzake plaats- en tijdsafhankelijk werken;
- 100% derdebetalersysteem openbaar vervoer-abonnementen woon-werkverkeer;

- geen vergoeding voor woon-werkverkeer met eigen wagen (tenzij een tegemoetkoming voor ‘moeilijk bereikbare werkplaatsen’).

Binnen de Vlaamse overheid zijn er al een aantal omzendbrieven in voege die helpen de eigen mobiliteit te verduurzamen.

- voorkomen van verplaatsingen: [OMZB BZ 2014/3](#)²: uitrollen plaats- en tijdsafhankelijk werken tegen 2020;
- veranderen naar een meer duurzaam vervoermiddel: [OMZB DVO/BZ/P&O/2007/6](#)³: voorrang geven aan het openbaar vervoer bij binnenlandse dienstreizen;
- vergroenen van het wagenpark: [OMZB BZ/2013/3](#)⁴: verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen.

In het streven naar een duurzame huisvesting hanteert de Vlaamse overheid de handleiding “duurzaamheidsmeter van het Facilitair Bedrijf”. Gezien de keuze van de locatie nadien bepalend is voor de mobiliteit van werknemers, leveranciers en bezoekers, is het cruciaal dat elke entiteit die verhuist maximaal rekening houdt met de mobiliteitscriteria in deze handleiding.

Het Actieplan ‘*Clean Power for Transport*’ werd op 18/12/2015 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Thema 5 ‘Vlaamse overheid als *launching customer*’ vermeldt onder meer dat de Vlaamse overheid voor de eigen vloot de milieuvriendelijke kaart dient te trekken en geleidelijk overschakelt op elektrische en CNG-voertuigen. Als doelstelling voor 2020 wordt hierbij een aankoopandeel naar voor geschoven van 7,5% CNG en 10% (PH)EV⁵.

Er zal bekeken worden in welke mate rijden op waterstof perspectieven biedt voor de Vlaamse Overheid, hoewel de technologie van rijden op waterstof nog erg jong is en de focus van dit actieplan op de onmiddellijke toekomst ligt (i.c. op de periode 2016-2020), en op dienstvoertuigen.

Bij het verder uitwerken van de acties, wordt maximale integratie gezocht met de reeds bestaande maatregelen, in bijzonder met het actieplan CPT en de omzendbrief dienstvoertuigen.

5. VLOOT VLAAMSE OVERHEID

Gezien de verzelfstandiging van de entiteiten van de Vlaamse overheid beslissen zij zelf over het aankoop en het beheer van hun voertuigen. Een groot aantal entiteiten doet dit beheer via het vlootbeheerinstrument van het Facilitair Bedrijf, maar andere gebruiken andere instrumenten. Een volledig overzicht op niveau van de Vlaamse overheid is dus moeilijk te maken. Om toch een globaal beeld te kunnen vormen van de vloot worden entiteiten jaarlijks bevestigd. De laatste globale bevestiging dateert van eind 2015 en geeft een stand van zaken weer van de vloot voor het werkingsjaar 2014.

De voertuigenvloot van de Vlaamse overheid bestaat uit meer dan 4400 voertuigen en wordt gekenmerkt door een groot aantal ‘grotere wagens’ (bestelwagens, stationwagens, terreinwagens) (zie eerste figuur). De tweede figuur toont aan dat de vloot voornamelijk voor een overgroot deel uit diesellootvoertuigen bestaat. 2% van het voertuigenpark behoort tot de categorie ‘andere brandstof’. Dit zijn overwegend hybride-benzine voertuigen.

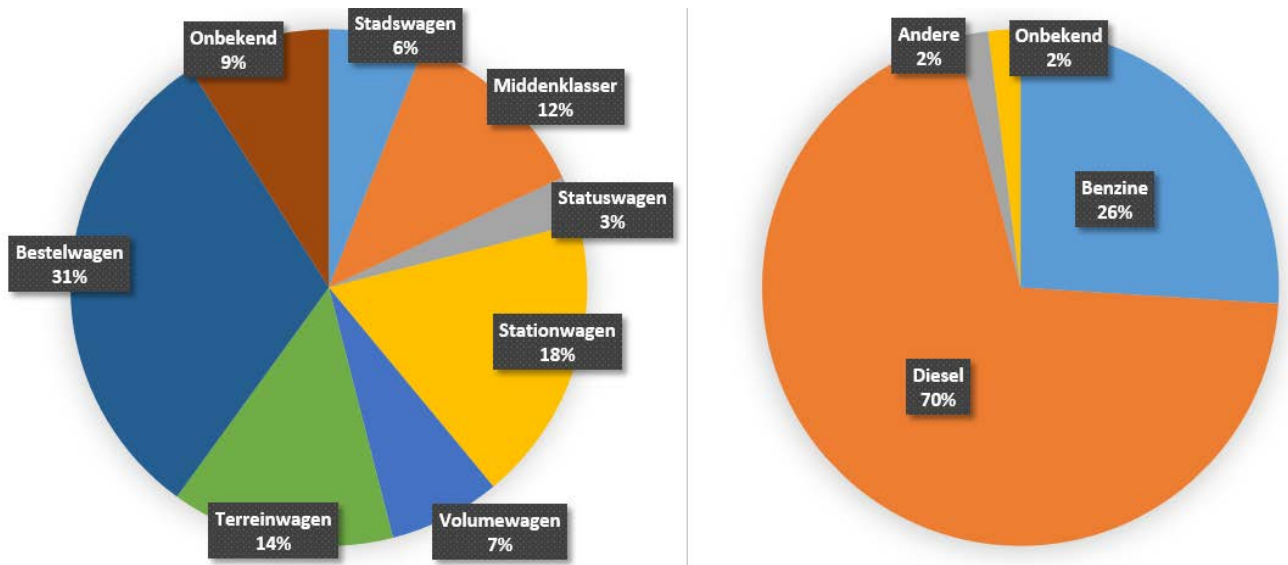
² toepassingsgebied OMZB BZ 2014/3 is DVO

³ toepassingsgebied OMZB DVO/BZ/P&O/2007/6 is DVO, personeel dat valt onder VPS

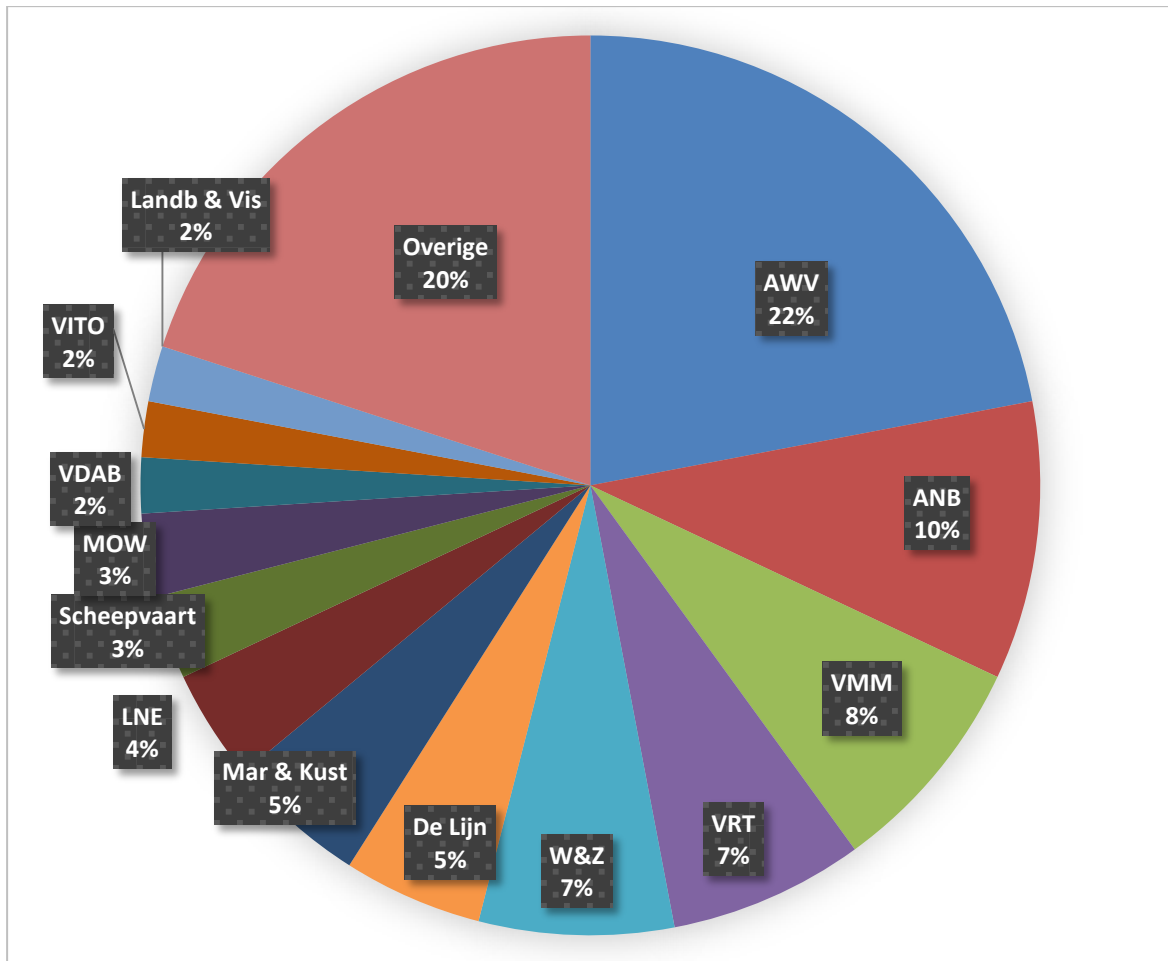
⁴ toepassingsgebied OMZB BZ/2013/3 is de ministers van de Vlaamse Regering; het personeel van de Vlaamse ministeriële kabinetten; de gouverneurs van de Vlaamse provincies en de arrondissementcommissarissen; het personeel van de Diensten Vlaamse overheid en van de administratieve rechtscolleges

⁵ plug-in-hybride voertuigen

Onderstaande figuren geven een beeld van voertuigenvloot van de Vlaamse overheid. De eerste figuur geeft de onderverdeling in klasse weer, de tweede figuur geeft de onderverdeling in brandstofsoort weer, de derde figuur geeft de verdeling over de entiteiten heen weer.



Drie beleidsdomeinen of 13 entiteiten omvatten 80% van de voertuigen van de Vlaamse overheid.



De gemiddelde leeftijd van het wagenpark bedroeg 7,6 jaar in 2014. De gemiddelde ecoscore van het voertuigenpark bedroeg 57,87 in 2014. In 2014 waren er nog 156 wagens met euro 1 of 2 in de vloot van de Vlaamse overheid.

6. TOELICHTING STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

- A. SD1: Stimuleren van duurzaam mobiliteitsgedrag (energiezuinig rijgedrag en kiezen voor een meer duurzaam vervoermiddel)

Gedragbeïnvloeding om te komen tot een meer duurzame mobiliteit is even belangrijk als technologische en infrastructurele maatregelen. Als personeelsleden automatisch een dienstwagen kiezen voor hun verplaatsingen, heeft het voorzien van dienstfietsen en tegemoetkoming voor het openbaar vervoer minder effect. Zo heeft het ook weinig nut om een duurzame wagen aan te schaffen als personeelsleden nog steeds kunnen kiezen om gebruik te maken van de minst duurzame wagen. In het geval van dienstverplaatsingen kiezen personeelsleden al te vaak voor een dienstvoertuig terwijl er ook andere duurzame alternatieven voor handen zijn (fiets, openbaar vervoer, etc). Vaak is dit niet bewust maar leidt dit toch tot een verhoging van de CO2-uitstoot, iets wat makkelijk had vermeden kunnen worden.

Daarnaast is het ook belangrijk om op een milieuvriendelijke manier met deze wagens te rijden. Een energiezuinig rijgedrag wordt best aangeleerd via een opleiding ecodriving, maar het is ook belangrijk dat gedrag te bestendigen. Het Facilitair Bedrijf zal hiertoe ondersteuning bieden.

Waar we het hebben over gedragsbeïnvloeding kan het overigens ook gaan over *gedragsoptimalisatie*. op basis van wetenschappelijke gedragsinzichten wordt bestaand gedrag in kaart gebracht, aanpassingen die een efficiëntiewinst inhouden worden getest en indien succesvol bevonden, breder geïmplementeerd. Bijvoorbeeld bij het stimuleren van het gebruik van fietsen zijn een aantal factoren belangrijk, onder meer: 1. Een ingreep “in het terrein” (fysieke of mentale drempels wegwerken). 2. Flankerende communicatie die het waarom en het kader uitlegt. 3. Management buy-in die expliciet zichtbaar wordt gemaakt via communicatie en voorbeeldgedrag.

Verder in het actieplan worden concrete acties geformuleerd, zoals o.m. raamcontracten, financiële stimulansen, een verdere professionalisering van het vlootbeheer, etc. (zie bijlage).

B. SD2: Voorkomen van verplaatsingen (minder kilometers afleggen)

De afname van het aantal autoverplaatsingen leidt uiteraard tot een onmiddellijk effect op verbruik en uitstoot. Als het al lukt om de kilometers van een wagen met 10% terug te dringen, dan levert dit ca. 10% CO₂-winst op. De rek die hierop zit is echter niet oneindig. Er zijn de voorbije jaren immers al veel inspanningen in die richting geleverd, zodat de verminderingen alsmear moeilijker worden.

Daarnaast is het belangrijk om op te merken dat de dienstverlening van de entiteiten niet in het gedrang mag komen door een beperking op het aantal gereden kilometers. Ook moet voor ogen worden gehouden dat een beperking in aantal kilometers niet mag leiden tot een stijging van het gebruik van de eigen voertuigen.

Daarom wordt aan de entiteiten geen verplichting opgelegd om een welbepaald globaal streefcijfer op vlak van het aantal minder gereden kilometers te halen, maar wordt verderop bij de ‘operationele doelstellingen’ gefocust op reductie van brandstofverbruik, wat meer omvat dan enkel reductie aantal gereden kilometers. Wel wordt aan de entiteiten gevraagd om een **profielchets en een vervoerbehoefteplan** op te stellen met ook aandacht voor gedragsaspecten. Aan de hand hiervan kan dan voor ieder van deze entiteiten een individueel streefcijfer van de te verminderen kilometers bepaald worden. Het Facilitair Bedrijf zal hiervoor een raamcontract afsluiten. Het Facilitair Bedrijf voorziet hiervoor via het klimaatfonds ook een tussenkomst in een gedeelte van de kosten van deze scan. Entiteiten kunnen er voor kiezen deze vervoerbehoefteplannen zelf uit te voeren (een aantal entiteiten hebben dit reeds gedaan). In dat geval hoeven ze dit niet opnieuw te doen maar zal worden bekeken of optimalisaties mogelijk zijn. Entiteiten worden ook aangemoedigd om ervaringen uit te wisselen. Verder in het actieplan worden ook acties geformuleerd die bijdragen tot het verminderen van het aantal gereden kilometers.

C. SD3: Vergroenen van het wagenpark

Kleinere voertuigen

In verschillende grote privébedrijven werden de laatste jaren vervangingsplannen gebaseerd op het vervangen van wagens door kleinere voertuigen om kosten- en milieudoelstellingen te kunnen halen. De Vlaamse overheid kan op dat vlak niet minder ambitieus zijn.

De vraag rijst dan ook of voor een relevant gedeelte van de verplaatsingen het gebruik van kleinere voertuigen haalbaar is. Dat kan gaan over kleinere voertuigen wanneer minder personen of goederen dienen te worden vervoerd (bijvoorbeeld een klasse 3 voertuig in de plaats van

klasse 2), dan wel over microvoertuigen (bijvoorbeeld een Renault Twizy in de plaats van een monovolume).

Het vervangen van wagens door kleinere voertuigen laat toe de verwervings- en brandstofkost te laten dalen, samen met de CO₂-uitstoot. Wanneer een relevant percentage van de voertuigenvloot wordt vervangen door steeds één klasse kleiner, hetgeen op zich eerder weinig ambitieus is, leidt dit tot belangrijke verminderingen van brandstof, kosten en CO₂-uitstoot.

Minder en milieuvriendelijkere voertuigen

Naast vervangen van wagens door kleinere voertuigen van de voertuigen an sich kan ook gedacht worden aan **verkleining van de voertuigenvloot** door verwijdering (en niet vervanging) van de meest vervuilende voertuigen, en aan **verduurzaming van de voertuigenvloot** door de meest vervuilende voertuigen prioritair te vervangen.

Voor elke vloot wordt best bekeken welke wagens overbodig zijn en welke best vervangen worden omwille van hun vervuilend karakter, hun ouderdom of kilometerstand. De Vlaamse overheid beschikt over heel wat wagens die vervuilend zijn. Vaak zijn dit ook de oudste wagens. De gemiddelde ecoscore van de voertuigen ouder dan 10 jaar binnen de Vlaamse overheid bedraagt slechts 42,42. De eenvoudige verwijdering van alle wagens ouder van 10 jaar uit de vloot doet de Ecoscore stijgen met 2,5%. Het oude gedeelte van de vloot bestaat voor een groot deel uit terreinwagens en bestelwagens, waarvoor minder milieubelastende alternatieven bestaan. Er kan ook worden nagegaan of het steeds nodig is om dit soort voertuigen te gebruiken en of ze niet efficiënter kunnen worden ingezet. Op die manier kan een deel van deze voertuigen worden verwijderd. Om te bepalen welke wagens het best worden vervangen wordt aan de entiteiten gevraagd (vertrekkend vanuit een profielschets en vervoerbehoefteplan, cfr SD2) een vervangingsplan op te stellen. Hiertoe wordt een sjabloon aangereikt op basis van ervaring van een aantal entiteiten en worden entiteiten aangemoedigd ervaringen uit te wisselen.

Diverse grote steden in Vlaanderen zijn in voorbereiding om van start te gaan met het instellen van lage-emissiezones (bijvoorbeeld Gent, Antwerpen). Hierdoor zullen sterk vervuilende voertuigen geen toegang meer hebben tot deze zones. Het volledige Brusselse gewest wordt vanaf 2018 een lage-emissiezone waarbij vervuilende wagens stapsgewijs worden verboden op het grondgebied. Vermits het wagenpark van de Vlaamse overheid nog een contingent aan sterk vervuilende voertuigen bevat is het een belangrijke maatregel om deze voertuigen versneld uit de vloot te verwijderen.

Het vervangen van voertuigen mag niet leiden tot de aanschaf van minder energiezuinige voertuigen. Om voertuigen te beoordelen wordt al enkele jaren de **Ecoscore** als milieucriterium gehanteerd in de Omzendbrief voertuigen en bij de opmaak van de bestekken voor de raamcontracten. In tegenstelling tot het criterium CO₂-uitstoot laat de Ecoscore toe om meerdere factoren in rekening te brengen: ook luchtvervuiling (bv. door fijn stof en stikstofoxiden) en geluidsoverlast worden meegenomen.

In het kader van de actualisering van de drempelwaarden van de Ecoscore per voertuigcategorie in de omzendbrief BZ/2013/03 deed het VITO een voorstel van doelstelling van gemiddelde Ecoscore voor de hele vloot van de Vlaamse overheid:

- streefdoel 2020: gemiddelde Ecoscore 67 enkel personenwagens;
- streefdoel 2020: gemiddelde Ecoscore 65 inclusief bestelwagens.

Volgens aannames en inschattingen van het VITO zal bij een wagenparkvloot die niet vergroot een stijging van de gemiddelde ecoscore tot een score van 67 kunnen leiden tot een CO₂-reductie van 24% ten opzichte van 2005.

Gebaseerd op de beschikbare gegevens uit de wagenparkbevraging is de evolutie van de Ecoscore in de voertuigenvloot van de Vlaamse overheid de volgende:

	2010	2011	2012	2013	2014
Gemiddelde Ecoscore	54,62	55,41	56,15	56,95	57,87
Gebaseerd op aantal wagens	2338	2376	2432	2465	2673

Verderzetting van deze trend zonder bijkomende maatregelen leidt tot een Ecoscore van 63,11 in 2020. De concrete maatregelen verderop in dit actieplan moeten het mogelijk maken de geformuleerde ambities (cf. supra) waar te maken. Anderzijds blijkt uit recente cijfers van het wagenpark van het Departement LNE dat het door VITO vooropgestelde streefdoel toch geen onrealistisch cijfer is. Door middel van een volgehouden vervangingsprogramma evolueerde de ecoscore van het Departement LNE op drie jaar tijd van 57 naar 67.

De omzendbrief BZ/2013/03 *'verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen'* geeft duidelijk weer aan welke minimale Ecoscores nieuwe dienstvoertuigen moeten voldoen. Uiteraard dient bij de verwerving van nieuwe dienstvoertuigen hieraan te worden voldaan. De technologische evolutie op vlak van ontwikkeling van ecologische voertuigen staat echter niet stil, waardoor een aanpassing van de omzendbrief wordt doorgevoerd (zie verder).

Via de opvolging van de doelstelling rond gewogen ecoscore worden entiteiten niet alleen gestimuleerd milieuvriendelijke voertuigen te kopen, maar ook om de gereden kilometers zo veel mogelijk met de meest milieuvriendelijke wagen te rijden.

Eén van de technologische evoluties zijn voertuigen op **'clean power'** (elektrisch, op aardgas en waterstof). Het Actieplan Clean Power for Transport dat op 18/12/2015 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering speelt hier op in. Het Thema 5 'Vlaamse overheid als launching customer' vermeldt onder meer dat de Vlaamse overheid voor de eigen vloot de milieuvriendelijke kaart dient te trekken en geleidelijk over dient te schakelen op elektrische en CNG-voertuigen. Als doelstelling voor 2020 wordt hierbij een aankoopratio van 7,5% CNG en 10% (PH)EV naar voor geschoven.

In het actieplan CPT en dus ook voor de Vlaamse overheid wordt op korte termijn vooral ingezet op batterij-elektrische wagens en in mindere mate CNG. Transport op waterstof moet worden voorbereid maar zit in een andere fase; de technologie is er, maar is nog niet op een volwaardige manier op de markt. Er zijn maar twee wagens beperkt beschikbaar, tegen zeer hoge prijzen, en er is maar één tankstation in Vlaanderen. Dat is ook de reden dat de Europese richtlijn, waar ook het Vlaamse beleid op gebaseerd is, de lidstaten vraagt om inspanningen te doen voor EV en CNG tegen 2020 en voor waterstof tegen 2025.

Het vervangen van een traditionele wagen door een batterij-elektrische wagen levert in de CO₂-boekhouding⁶ een zeer grote winst op. Een uitstoot van 150 gram wordt dan 0 gram. Het effect is uiteraard maar zo groot als het aantal wagens dat wordt vervangen. Elektrische wagens zullen

⁶ Hierbij wordt enkel rekening gehouden met de emissie van het voertuig (zal zo zijn in het Klimaatdossier wegens non-ETS). Ook in een globalere beoordeling (met productie/elektriciteit) is de CO₂-winst groot.

ook maar worden gekocht en gebruikt als er voldoende laadinfrastructuur is. Het Facilitair Bedrijf zal dan ook onderzoeken waar in haar eigen gebouwen laadpunten kunnen worden geïnstalleerd en de nodige actie ondernemen (zie verder).

Eén van de vaak gehoorde tegenargumenten is de uitspraak dat batterij-elektrische voertuigen niet steeds inzetbaar zijn voor alle verplaatsingen. Dat kan het geval zijn als voertuigen worden toegewezen aan functies, maar is minder het geval als voertuigenpools structureel deze voertuigen bevatten. Dit is ook een evolutief gegeven gezien de capaciteiten van elektrische wagens verbeteren. Bovendien zal bij het in kaart brengen van de mobiliteitsbehoefte van een entiteit duidelijk blijken wat de mogelijkheden zijn. Er wordt ingeschat dat de meerderheid van de verplaatsingen nu al haalbaar is met deze voertuigen. Bovendien wordt samen met de aankoop van clean power wagens geïnvesteerd in laadinfrastructuur, waardoor de inzetbaarheid sterk toeneemt.

Het aankooptaandeel elektrische wagens in 2014 was 8 wagens⁷, ofwel 1,6% van de nieuwe verwervingen. Het aankooptaandeel CNG-wagens in 2014 was 9 wagens⁸, of 1,8% van de nieuwe verwervingen. Daarmee is de doelstelling van 10% respectievelijk 7,5% veraf. Als hier een inhaalbeweging wordt ingezet en de doelstelling toch wordt gehaald tegen 2020 levert dit een geschatte besparing van 5% op de CO2 emissie. Om dit te bereiken wordt met dit actieplan de aankoop en het oordeelkundig gebruik van 'clean power' voertuigen door de Vlaamse overheid gestimuleerd. Daarbij worden de drempels (hoge aankoopprijs en gebrek aan laadinfrastructuur) intern zoveel mogelijk weggenomen. Vanuit het Klimaatfonds wordt daartoe de meerkost voor een deel gecompenseerd en wordt er gelijktijdig voorzien in een goede laadinfrastructuur; in eerste instantie in de parkeergarages van de grote gebouwen. In het parkeerbeleid van de Vlaamse overheid wordt ook aandacht gegeven aan elektrische wagens van werknemers of bezoekers (service design). Bij de uitrol wordt voorrang gegeven aan die entiteiten, die werk maken van de doelstelling m.b.t. (P)HEV (volgens het principe 'paal volgt wagen'). Voor de zichtbaarheid is het ook interessant om laadpalen te voorzien op buitenparkings van de Vlaamse overheid. Waar mogelijk zullen deze laadpalen publiek toegankelijk zijn.

7. OPERATIONELE DOELSTELLINGEN EN ACTIES

A. Operationele doelstellingen voor de entiteiten binnen het toepassingsgebied

In dit deel worden de 3 strategische doelstellingen doorvertaald naar operationele doelstellingen waar elke entiteit aan dient te voldoen.

- OD1: Elke entiteit met een eigen voertuigenvloot haalt tegen 2020 een minimale Ecoscore van 67 en een gewogen Ecoscore van 68;
- OD2: Elke entiteit voldoet bij de verwerving van nieuwe dienstvoertuigen minstens aan de criteria die in de omzendbrief BZ/2013/03 *'verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen'* werden geformuleerd⁹ *Vanaf september 2016 zullen hiervoor jaarlijks geactualiseerde minimale Ecoscorewaarden per voertuigklasse gehanteerd worden (zie bijlage 2), het is dan ook niet meer mogelijk om voor de 'klassen*

⁷ <http://overheid.vlaanderen.be/bedrijfsinformatie/aantal-wagens-type-brandstof>

⁸

<http://statistieken.vlaanderen.be/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=DIV%2FWagenpark.qvw&host=QVS%40cww100154&anonymous=true>

⁹ Indien in tussentijd de omzendbrief wordt aangepast dient de aangepaste omzendbrief te worden gevolgd.

van personenwagens' dieselwagens aan te schaffen. Dit zal worden gemonitord en ontsloten via een publiek toegankelijke website;

- OD3: Elke entiteit zorgt ervoor dat tegen 2030 het fossiele brandstofverbruik minstens met 40% daalt t.o.v. 2005. Welk pad elke entiteit hiervoor volgt, wordt in hun vervoersbehoefteplan uitgewerkt;
- OD4: Elke entiteit realiseert een jaarlijks aankoopandeel van 7% (PHEV) en 3% CNG in 2017, lineair stijgend naar 10% (PHEV) en 7,5% CNG in 2020; Elektrische voertuigen genieten de voorkeur, indien entiteiten kiezen om een hybride voertuig aan te schaffen dienen ze dit te motiveren. Het gebruik van deze voertuigen zal gemonitord worden wat betreft rij- en laadgedrag;
- OD5: Elke entiteit stelt een profielschets en een vervoersbehoefteplan op. Aan de hand hiervan kan dan voor iedere entiteit een individueel streefcijfer voor de te verminderen kilometers bepaald worden;
- OD6: Elke entiteit stelt een vervangingsplan op. Aan de hand hiervan wordt door iedere entiteit invulling gegeven aan de strategische doelstellingen op vlak van kleinere, minder en meer milieuvriendelijke voertuigen;
- OD7: Elke entiteit maakt vanaf 2017 gebruik van de centrale wagenparkbeheerstool van Het Facilitair Bedrijf 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;

Als een entiteit meent niet aan (één van) deze operationele doelstellingen te kunnen voldoen, kan ze beroep doen op het 'comply or explain'-principe. Ze kan op basis van haar profielschets en bijhorend vervoersbehoefteplan een onderbouwde vraag richten aan de trekker van Het Facilitair Bedrijf waarin ze uitlegt waarom (een) doelstelling(en) niet haalbaar is voor haar. Het Facilitair Bedrijf analyseert de vragen tot afwijking en legt deze voor aan de politieke stuurgroep.

B. Overkoepelende ondersteunende acties en incentives.

Dit actieplan wil een stap verder gaan dan enkel het formuleren van doelstellingen. In dit hoofdstuk en in bijlage 2 worden acties opgesteld die entiteiten ondersteunen bij het behalen van hun doelstellingen:

- Financiële ondersteuning: Vanuit het klimaatfonds biedt het Facilitair Bedrijf financiële ondersteuning door een gedeelte van de meerkost voor clean power voertuigen via Klimaatmiddelen te milderen;
- facilitaire ondersteuning;
- ondersteuning op vlak van aankoop/raamcontracten;
- entiteiten kunnen beroep doen op extra expertise;
- overkoepelend gecoördineerde communicatieacties om positief mobiliteitsgedrag te stimuleren worden opgezet (waar nodig in samenwerking met het Departement Kanselarij en Bestuur die het actieplan gedrag coördineren);
- Daarnaast coördineert vanuit het Departement Kanselarij en Bestuur het Team Gedragsinzichten het actieplan Gedrag. Zij bieden op basis van wetenschappelijk onderbouwde gedragsinzichten expertise aan en verzamelen best practices. Het is de bedoeling om, waar mogelijk en nuttig, gedragslussen in te bouwen. Daarbij is het de bedoeling bestaand gedrag in kaart te brengen, doelstellingen rond gewenst gedrag te formuleren, mogelijke interventies te bespreken, ontwerpen en pretesten en vervolgens uit de resultaten conclusies trekken en veralgemeend invoeren.

Een niet exhaustieve lijst van ondersteunende acties vindt u in bijlage 3.

C. Bijkomende acties die door de entiteiten kunnen worden ondernomen

Bijlage 4 geeft een niet-limitatief overzicht van mogelijke acties die entiteiten zelf kunnen ondernemen om hun operationele doelstellingen te behalen. Afhankelijk van profielschets en vervoersbehoefteplan van de entiteit zal elke entiteit moeten focussen op een eigen mix aan maatregelen.

8. OPVOLGING

De voltallige Vlaamse Regering schaarde zich achter de klimaatdoelstellingen voor Vlaanderen. Vanuit de geest van het regeerakkoord 'vertrouwen, verbinden, vooruitgang' en het beleid van responsabilisering dat al enige tijd gevoerd wordt, kiezen we er bewust niet voor om te controleren en/of te sanctioneren. Het Facilitair Bedrijf neemt uitdrukkelijk 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. Vanuit haar ondersteunende rol stelt Het Facilitair bedrijf een wagenparkbeheerstool te beschikking, waarin entiteiten hun gegevens invoeren. De monitoring van de doelstellingen zal dan ook (minstens ten dele) verlopen via een publiek toegankelijke website, zoals ook vandaag al informatie m.b.t. het wagenpark van de Vlaamse overheid ontsloten wordt via overheid.vlaanderen.be/bedrijfsinformatie/wagenpark. Mogelijk zullen nog aanvullende communicatieve acties worden opgezet, waarbij de entiteiten die de beste resultaten boeken hiervoor publiekelijk beloond worden op een manier dat ook andere entiteiten worden geprikkeld.

Het Facilitair Bedrijf zal over de uitvoering en de voortgang van het voorliggende actieplan (minstens) jaarlijks rapporteren aan de IWG Klimaatimpact Vlaamse overheid overeenkomstig de op 1 juli 2016 door de VR goedgekeurde nota Interne Milieuzorg - Klimaatimpact van de Vlaamse overheid.

9. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het Facilitair Bedrijf vraagt om vanuit het klimaatfonds, dat ondergebracht is bij Departement LNE, 3,2 miljoen euro toe te kennen om de niet-exhaustieve lijst van acties (zie bijlage) te ondersteunen.

Dit bedrag wordt indicatief over de volgende categorieën verdeeld, waarbij het zwaartepunt van de middelen bij de stimuli voor aankoop van CPT-voertuigen en investeringen in laadinfrastructuur komt te liggen:

- Zero emissie voertuigen: 1.800.000 euro;
- Laadinfrastructuur: 700.000 euro;
- Alternatieve vormen van vervoer (vb.: elektrische fietsen, fietsen, inrichten fietsenstalling etc): 300.000 euro;
- Ondersteunende acties, expertise en opvolging van doelstellingen: 400.000 euro.

Tijdens de uitvoering van het van het actieplan kan de verdeling van de middelen over de categorieën wijzigen indien dit nodig zou blijken.

Voor zero-emissie voertuigen wordt volgende indicatieve betaalkalender naar voor geschoven:

	2017	2018	2019
Budget	€700.000	€800.000	€300.000
Inschatting aantal wagens	Ca. 140	Ca. 160	Ca. 120

Voor laadinfrastructuur worden in 2016 de nodige voorbereidingen getroffen en onderzocht (in afstemming met het actieplan Clean Power For Transport) waar laadpunten worden geïnstalleerd. Het indicatief zwaartepunt van de uitgaven zal in 2017 (350.000 euro) en 2018 (350.000 euro) liggen.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 24 juni 2016.

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd op 28 juni 2016.

10. PERSONEELSIMPACT

Aan entiteiten wordt gevraagd om mobiliteitsambassadeurs aan te stellen. Dit is geen nieuwe functie maar wel een rol die binnen een bestaande functie (vb. communicatieverantwoordelijke, duurzaamheidscoördinator, vlootmanager) kan worden opgenomen. Hierdoor blijft de personeelsimpact voor de entiteiten beperkt.

Het zwaartepunt van het actieplan ligt vooral in het ondersteunende en voorbereidende werk. Dit wordt hoofdzakelijk door het Facilitair Bedrijf en waar nodig door DLNE opgenomen. Gezien facilitaire ondersteuning bieden één van de kerntaken is van Het Facilitair Bedrijf, is er voor het Facilitair Bedrijf geen bijkomend personeel nodig.

11. BESLISSING VLAAMSE REGERING

- 1° De Vlaamse Regering beslist haar principiële goedkeuring te hechten aan deze nota;
- 2° De Vlaamse Regering beslist de middelen voorzien in het Klimaatfonds voor het wagenpark van de Vlaamse overheid toe te kennen voor de projecten zoals voorgesteld in deze nota;
- 3° Elke minister zal binnen zijn/haar beleidsdomein medewerking verlenen aan de uitwerking van het actieplan zoals in deze nota beschreven;
- 4° Elke minister laat de entiteiten die onder zijn/haar bevoegdheid vallen het nodige doen om de strategische en operationele doelstellingen te behalen.

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Binnenlands Bestuur,
Inburgering, Wonen, Gelijke Kansen en Armoedebestrijding

Liesbeth HOMANS

Viceminister-president van de Vlaamse Regering en Vlaams minister van Financien, Begroting en
Energie

Bart TOMMELEIN

Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Joke SCHAUVLIEGE