

KLIMAATPLAN VLAAMSE OVERHEID: BISVOORTGANGSRAPPORT 2025

ENERGIEGEBRUIKEN 2023 – ACTIES 2024

SAMENVATTING EN CONCLUSIES	2
1. KADER	5
2. WERKWIJZE RAPPORTERING EN AANPASSINGEN DATASET	6
3. MOBILITEIT	7
3.1. METHODIEK VAN DATA-INZAMELING, BEREKENING UITSTOOT EN CORRECTIE REFERENTIECIJFERS	7
3.2. BESPREKING RESULTATEN GEBRUIKSCIJFERS 2023 EN EVOLUTIE	8
3.3. ACTIEPLAN MOBILITEIT (T.E.M. WERKINGSJAAR 2024)	11
3.3.1. <i>Acties 2024</i>	11
3.3.2. <i>Stand van zaken operationele doelstellingen</i>	11
3.3.3. <i>Een blik op de toekomst</i>	11
3.4. BESPREKING EVOLUTIES OP NIVEAU VAN DE ENTITEITEN	12
3.4.1. <i>Evolutie entiteiten - algemeen</i>	12
3.4.2. <i>Afwijkingsvragen</i>	12
3.5. VAARTUIGEN	13
4. GEBOUWEN EN TECHNISCHE INSTALLATIES	16
4.1. METHODIEK VAN DATA-INZAMELING EN BEREKENING	16
4.2. CORRECTIE REFERENTIECIJFERS EN DOELSTELLINGEN 2030	17
4.3. BESPREKING GLOBALE RESULTATEN GEBRUIKSCIJFERS 2023 EN EVOLUTIE	17
4.3.1. <i>Primair energiegebruik van de gebouwen en technische infrastructuur</i>	17
4.3.2. <i>CO₂-emissies</i>	19
4.4. BESPREKING EVOLUTIES OP NIVEAU VAN DE ENTITEITEN	21
4.5. ACTIEPLAN ENERGIE-EFFICIËNTIE (T.E.M. WERKINGSJAAR 2023)	22
4.6. ACTIEPLAN GEBOUWEN VAN HET FACILITAIR BEDRIJF	23
OVERZICHT BIJLAGES	24

Samenvatting en conclusies

Op 5 november 2021 besliste de Vlaamse Regering de ambities uit het Intern Klimaatplan Vlaamse overheid (Vo) aan te scherpen. De ambitie is nu een CO₂-reductie van 55% tegen 2030 voor zowel mobiliteit als gebouwen/technische installaties, en een jaarlijkse primaire energiebesparing van 3% vanaf 2023 (dit komt overeen met een reductiedoelstelling van 35% primaire energiebesparing tegen 2030). Deze doelen gelden t.o.v. 2015 (of 2005 specifiek voor 7 entiteiten zoals toegelicht in hoofdstuk 1). Tegelijk werd ook de scope voor mobiliteit uitgebreid en worden vanaf dan ook het zwaar vervoer en de dienstverplaatsingen met privé-wagens opgevolgd. Deze ambitieverhogingen werden 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 doelstellingen. De rapporten inclusief bijlages van de voorbije jaren worden verzameld op de webpagina

<https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid>

Voor de overkoepelende doelstellingen uit het interne Klimaatplan Vlaamse overheid zien we bij alle entiteiten samen volgende evoluties tussen het referentiejaar en eind van gebruiksjaar 2023:

- een reductie met 28,7% van het primair energiegebruik in gebouwen en technische infrastructuur (TI);
- een reductie van 39,9% voor de CO₂-emissies van het energiegebruik in gebouwen en technische infrastructuur;
- een reductie van 16,2% van de CO₂-emissies door brandstofgebruik voor mobiliteit
- een reductie van 33,1% voor de geaggregeerde CO₂-emissies voor gebouwen, technische installaties en mobiliteit, m.a.w. voor het totaal van alle directe CO₂-emissies van de Vo.

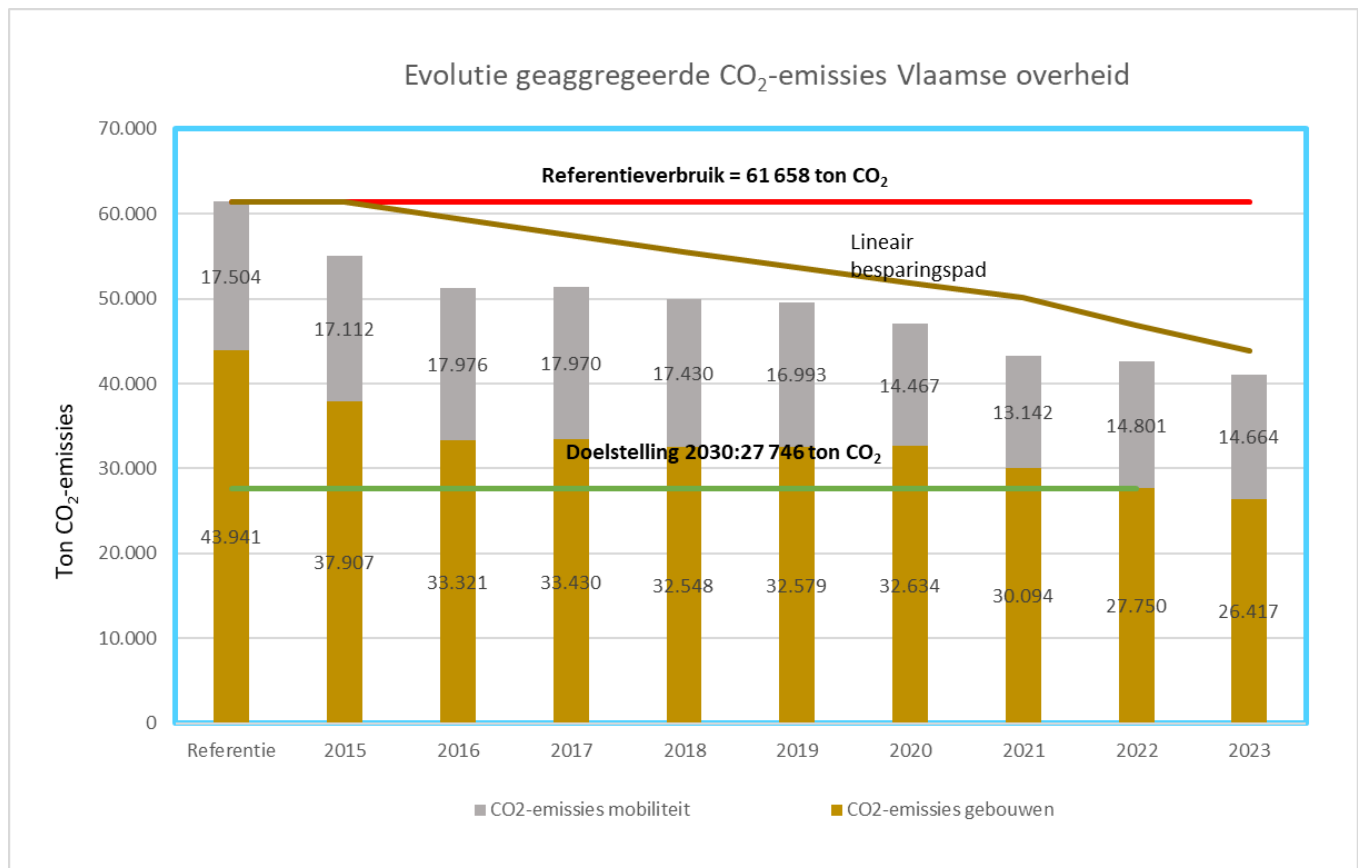
	Gebruik 2023 t.o.v. referentiegebruik	2023 t.o.v. 2015	Lineair besparingspad in 2023 richting 2030 doelstelling
Primair energiegebruik gebouwen en TI	-28,7%	-23,9%	17,1%
CO ₂ -emissies gebouwen en TI	-39,9%	-30,3%	28,6%
CO ₂ -emissies mobiliteit	-16,2%	-14,3%	28,6%
CO ₂ -emissies geaggregeerd	-33,1%	-25,3%	28,6%

Overzicht evolutie primair energiegebruik en CO₂-emissies Vlaamse overheid

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

In 2023 **daalde het energiegebruik weliswaar maar met 2,6% t.o.v. 2022**. Dit primair energiegebruik omvat zowel het elektriciteitsgebruik als het gebruik van fossiele brandstoffen. Zowel het elektriciteitsgebruik (-2,3%), het aardgasgebruik (-1,7%) als het stookoliegebruik (-55,6%) tonen een daling. Daarmee wordt het aangescherpte streefdoel van 3% voor het jaar 2023 niet gehaald, maar de jaren ervoor was er een grotere energiebesparing dan vooropgesteld. **Als we de evolutie over de laatste acht jaar bekijken, dan zien we een gemiddelde daling van 3% per jaar voor het primair energiegebruik in gebouwen en technische infrastructuur. T.o.v. het referentiegebruik is er een daling van 28,7%.** Hiermee zitten we dus ook op schema om de gewenste daling van 35% tegen 2030 te realiseren.

Voor de evolutie van de CO₂-emissies van het gas- en stookoliegebruik van de Vlaamse overheid (bruine balkjes in onderstaande grafiek) zien we een daling met 1.333 ton sinds 2022. Dit is een daling van 4,8%, hiermee wordt de vooropgestelde (lineaire) jaarlijkse besparing van 6,4% niet gehaald. Maar door de grote CO₂-reductie in de voorgaande jaren komt de 2030 doelstelling voorlopig niet in gevaar. T.o.v. het referentiecijfer is de daling in 2023 immers 39,9% (of in absolute termen een vermindering van de jaarlijkse CO₂-uitstoot van 17.524 ton CO₂), dat is ruim boven het lineaire pad dat 28,6% reductie vooropstelt in 2023.



Voor **mobilititeit** (grijze balkjes in bovenstaande grafiek) is de evolutie moeilijker te schetsen. Vanaf het gebruiksjaar 2021 werd het toepassingsgebied immers uitgebreid met zwaar vervoer en met de dienstverplaatsingen met privé-wagens, terwijl voor de tussenliggende jaren tussen 2015 en 2021 deze cijfers niet in kaart werden gebracht. Om de evolutie voldoende realistisch weer te geven, werd in de grafiek ook in de tussenliggende jaren een schatting van deze cijfers bij de emissies van de dienstwagens geteld.

We zien voor de hele Vlaamse overheid voor het uitgebreide toepassingsgebied van mobiliteit een **daling van 16,2% van de CO₂-uitstoot tussen het referentiejaar en 2023**. Volgens de lineaire curve richting de 55% doelstelling in 2030 zouden we in 2023 al een reductie van 28,6% moeten behalen t.o.v. het referentiejaar. **We liggen momenteel dus voor mobiliteit niet op het schema van de lineaire curve om de doelstelling voor 2030 te behalen.** De komende jaren zullen zeker de dienstwagens wel versneld elektrificeren, wat een grote impact zal hebben op de uitstoot. De categorieën dienstverplaatsingen met privé-voertuigen en zwaar vervoer zullen moeilijker te vergroenen zijn.

In de jaren 2020 en 2021 zien we in de grafiek een stevige daling van de emissies van de volledige scope van mobiliteit door de impact van de Covid-pandemie. In 2022 en 2023 komt er opnieuw een hogere (voorlopig stabiele) uitstoot, op een lager niveau dan voor de pandemie.

Voor de dienstwagens alleen kunnen we de evolutie op langere termijn beter schetsen aangezien we hier over meer gegevens beschikken. We merken tot 2017 een stagnatie in de uitstoot, en vanaf 2017 wordt een voorzichtige daling ingezet. In 2020 en 2021 zien we door de Corona-pandemie een opmerkelijke daling. In 2023 komen we voor de dienstwagens uit op een reductie van 22,6%, wat dus beter is dan voor de totale uitstoot van mobiliteit maar nog minder dan het verwachte lineaire pad.

Algemene conclusie

De Vlaamse overheid in zijn geheel zit nog op schema om haar reductiedoelstellingen 2030 te halen wat gebouwen/technische infrastructuur betreft.

Kijken we naar de individuele entiteiten, dan zien we dat ze bijna allemaal de nodige inspanningen doen om energie-efficiënter te worden en hun CO₂-emissies te verminderen. De meeste entiteiten zitten op schema richting die doelstellingen. Een minderheid zit achter op schema maar kan wel aantonen dat ze er werk van maken. Slechts enkele entiteiten hebben een sterke afwijking zonder een duidelijk plan van aanpak om hun energieprestaties te verbeteren (zie 4.4 voor meer details). Van elke entiteit werd tegen eind 2023 een strategie verwacht richting een koolstofneutraal gebouwenpark in 2045. Op enkele uitzonderingen na hebben alle entiteiten met een eigen patrimonium hier werk van gemaakt of zijn er mee bezig. De opdracht voor de volgende jaren is nu om deze strategie terdege uit te rollen.

Voor mobiliteit zien we terug hogere emissies na een terugval in uitstoot tijdens de Coronajaren 2020 en 2021, en is er een afwijking t.o.v. het lineaire reductiepad met ongeveer 12%. We liggen momenteel dus voor mobiliteit niet op het schema van de lineaire curve om de doelstelling voor 2030 te behalen en de kloof met de gewenste curve groeit. We zien een stabilisatie van de uitstoot na de 2 Coronajaren, die een stuk lager ligt dan vóór Covid maar niet laag genoeg. Indien de aankooprestricties uit de omzendbrief Mobiliteit en het VEKP door alle entiteiten gevolgd worden komt er de komende jaren een versnelling in de elektrificatie van de dienstwagens, wat wellicht een groot effect zal hebben op de uitstoot. Voor de dienstwagens komen er de komende jaren steeds strengere restricties op vlak van verwerving van nieuwe voertuigen (maximaal elektrisch vanaf 2024 voor personenwagens). Voor de dienstverplaatsingen met privé-voertuigen en zwaar vervoer zal de reductie moeilijker zijn (samen goed voor een derde van de uitstoot van mobiliteit). Dit kan ervoor zorgen dat bepaalde entiteiten waar de uitstoot zich vooral in deze 2 bronnen situeert, de doelstelling niet zullen halen.

1. Kader

Om invulling te geven aan haar voorbeeldrol en om tot een vermindering van de klimaatimpact van de interne bedrijfsvoering van de Vlaamse overheid te komen, legde de Vlaamse Regering op 1 juli 2016 overkoepelende doelstellingen vast voor de energiebesparing en CO₂-reductie van de gebouwen en technische infrastructuur en van de interne mobiliteit van de Vlaamse overheid (nota VR 2016 0107 DOC.0714 Interne Milieuzorg - Klimaatimpact van de Vlaamse overheid¹). De doelstellingen gelden voor de periode tot eind 2030 en ten opzichte van referentiejaar 2015². Ze zijn van toepassing op de volledige Vlaamse overheid en op elke individuele entiteit.

Het energiegebruik en de CO₂-uitstoot 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 hanteren³. 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).

Aan die doelen werden enkele specifieke maatregelen gekoppeld en ondersteunende actieplannen 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. De nieuwe ambitie is 55% CO₂-reductie tegen 2030 voor zowel mobiliteit als gebouwen/technische installaties, en jaarlijks 3% primaire energiebesparing vanaf 2023 voor gebouwen/technische infrastructuur (of een reductiedoelstelling van 35% primaire energiebesparing tegen 2030). Tegelijk werd ook het toepassingsgebied voor mobiliteit uitgebreid en worden ook het zwaar vervoer en de dienstverplaatsingen met privé-wagens opgevolgd. Deze ambitieverhogingen werden omgezet in aangepaste teksten van het intern Klimaatplan Vlaamse overheid (koepelnota en uitvoeringsbesluiten) in juli 2022.

Voorliggend tussentijds rapport bespreekt de voortgang op basis van de gebruiksgegevens over het jaar 2023 en de realisatie van de onderliggende actieplannen tijdens het jaar 2024.

¹ De volledige nota VR is raadpleegbaar op: <https://omgeving.vlaanderen.be/intern-klimaatplan-vlaamse-overheid>

² 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 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>

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.

De uitdaging bij de monitoring van en de rapportering over het energiegebruik en de broeikasgasuitstoot 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 voorzichtigheid gehanteerd worden. In 2015 (referentiejaar waarop de doelstelling is berekend voor de meeste entiteiten) stond de dataverzameling nog niet op punt.

Voor de rapportering over gebruiksjaar 2023 namen we de situatie van het toepassingsgebied op 31 december 2023 als uitgangspunt. In 2023 waren er de volgende aanpassingen in de structuur of naamgeving van de gevatte entiteiten:

- Op 1 januari 2023 fuseerde Wonen Vlaanderen met het grootste stuk van de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW) en heet nu Wonen in Vlaanderen (OVO000106). VMSW bestaat nog als entiteit maar is in deze context niet meer relevant
- Op 31 mei 2023 ging het Agentschap Zorg en Gezondheid samen met het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin en werd Departement Zorg (OVO000056)

Bijlage 2 toont het overzicht van de 68 entiteiten die onder het toepassingsgebied van dit Klimaatplan Vo vallen. Enkele entiteiten werden vroeger apart vermeld maar werden sinds het rapport van 2022 weggelaten, namelijk de entiteiten die onder een moederentiteit vallen die ook in de scope vervat zit. De meeste van deze dochterentiteiten hadden geen eigen verbruiken, en indien ze wel een klein verbruik hadden dan werd dit verbruiken vermeld onder de moederentiteit.

Het derde tabblad van Bijlage 1 toont per entiteit de referentie- en doelcijfers en de eventuele doorgevoerde aanpassingen/correcties.

In 2023 waren er geen gebouwovernames tussen entiteiten. Het is evident dat dergelijke bewegingen zich ook zouden moeten vertalen in een aangepast referentiecijfer en dus ook doelgebruik voor de betrokken entiteiten. In 2023 liep de inkantelingsoperatie van gebouwen bij het Facilitair Bedrijf wel verder maar de aanpassingen van de referentiegebruikscijfers die dit teweeg brengt worden in 2024 verrekend wanneer het grootste deel van de inkantelingsoperatie voltooid is.

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de rapportering van de verschillende actieplannen, en de verwerking van de gebruikscijfers van 2023.

3. Mobiliteit

In bijlage 3a vindt u het volledige rapport voor het actieplan mobiliteit. De rapportering in bijlage 3b geeft per operationele doelstelling uit het actieplan een stand van zaken weer (cijfermatig voor eind 2023, op vlak van acties voor eind 2024, cfr. uitleg in het rapport 3a). Hieronder belichten we de belangrijkste vaststellingen.

3.1. Methodiek van data-inzameling, berekening uitstoot en correctie referentiecijfers

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 voor de uitstoot van de dienstwagens. Er werd door HFB opnieuw 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 dit rapport werd voor de derde keer de gebruikscijfers van de uitgebreide scope in kaart gebracht dus inclusief zwaar vervoer en dienstverplaatsingen met privé-wagens (gedeclareerde kilometers). Voor de gedeclareerde kilometers kon HFB voor veel entiteiten terugvallen op Orafin. De entiteiten die Orafin niet gebruiken werden via e-mail bevestigd. Het zwaar vervoer werd integraal opgevraagd bij de entiteiten en geïntegreerd in Ultimo.

Zoals ook in het vorige rapport aangegeven konden we vanaf dit rapport van VMM een correctere **emissiefactor** (g CO₂/km) verkrijgen voor het berekenen van de uitstoot van de declaraties, namelijk voor de gemiddelde uitstoot van een particuliere wagen op de weg in 2023. Waarbij de bedrijfswagens dus (voor de eerste keer) niet in rekening werden gebracht. In de voorbije rapporten gebruikten we noodgedwongen de gemiddelde emissiefactor voor de volledige vloot. Het verschil tussen de gemiddelde uitstoot van een particuliere wagen en een bedrijfswagen wordt jaar na jaar groter, vanwege de sturing naar elektrificatie van bedrijfswagens door de fiscale regeling en door de snelle vervangingen van deze (meestal lease-) wagens. Voor het jaar 2023 bleek de emissiefactor voor particuliere wagens 182,57 g/km te zijn (17 g/km hoger dan de globale emissiefactor).

De gebruikte emissiefactor voor 2023 is door deze gewijzigde methodiek een stuk hoger dan de globale factor die we gebruikten voor 2022 (170,37 g/km, dus ongeveer 10 g/km lager), wat in de cijfers te zien zal zijn bij de uitstoot van de declaraties en dit zeker bij de (enkele) entiteiten die veel dienstverplaatsingen maken met privé-wagens. Omdat het verschil tussen globale factor en particuliere factor vrij groot was, en om een correcte vergelijkingsbasis te hebben, berekenden we met dezelfde methode de particuliere factor ook voor het referentiejaar 2015. Deze gecorrigeerde emissiefactor is voor het referentiejaar nu 184,68 g/km (vroeger 180,93 g/km). Ook de referentiecijfers werden dus voor de meeste entiteiten licht aangepast op basis van de correctere factor.

Het valt op dat tussen 2015 en 2023 quasi geen verbetering te zien is in de emissiefactor van de particuliere vloot (-2,11 g/km). Dit in tegenstelling tot de globale vloot, waar we een verbetering zien van -15,41 g/km. De trage reductie in de particuliere emissiefactor kan verklaard worden doordat enerzijds de vergroening van het wagenpark hier veel trager gaat: een particuliere wagen blijft meestal meer dan 10 jaar in omloop, en de gemiddelde particulier koopt vaak tweedehands én blijft afwachting tot volledig elektrisch rijden (in 2023 maar 1% van de vloot). Ook evolueert de vloot naar steeds grotere, zwaardere wagens (SUV's). Daarbovenop wordt het (trage) effect van vergroening van de vloot tegengewerkt door de maatregelen die de voorbije jaren stuurden richting benzine en weg

van diesel. Benzinewagens veroorzaken namelijk gemiddeld minder lokale luchtverontreiniging, maar stoten gemiddeld ongeveer 10% meer CO₂ uit dan dieselwagens. In 2015 was nog maar 43% van de particuliere vloot benzine en 56% was diesel, terwijl in 2023 de verhouding omgekeerd was: 62% benzine en 33% diesel.

Aangezien bovenstaande correctie bij alle entiteiten met declaraties werd doorgevoerd en ook een beperkte invloed heeft op het totaal, werden deze cijfers niet in geel aan getuigd in de tab Correcties referentie van Bijlage 1. Bij enkele entiteiten werd ook het **referentieverbruik** gecorrigeerd op andere vlakken dan bovenstaande wijziging van de emissiefactor van declaraties, deze werden wel geel aangeduid. De grootste wijzigingen waren:

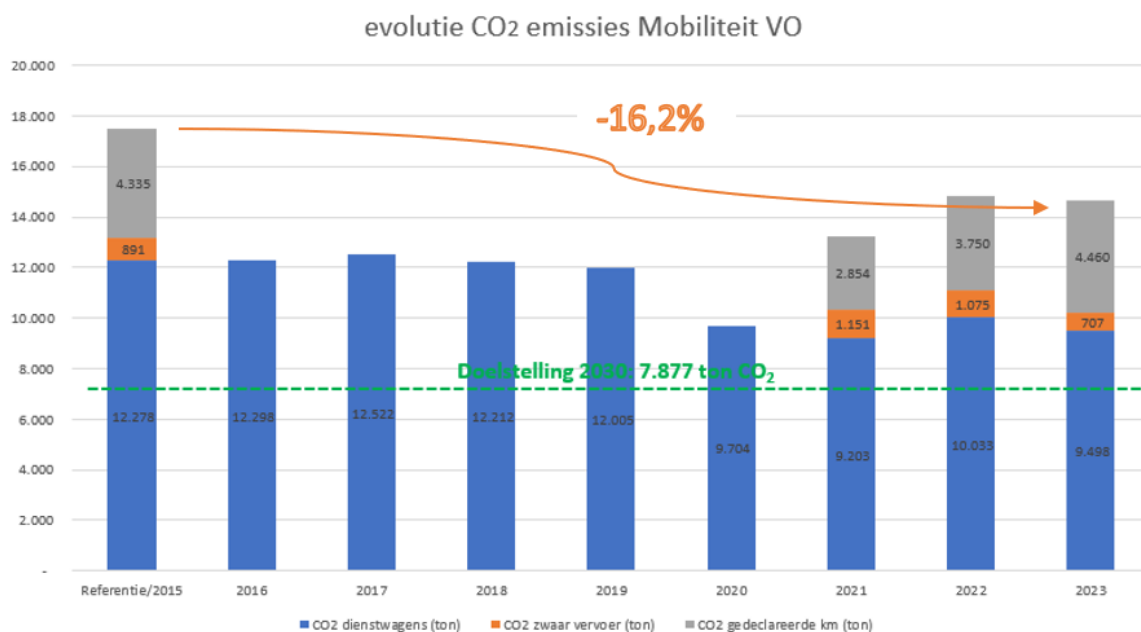
- De Lijn: grote aanpassing doordat de uitstoot van de leerschoolbussen (groot deel van het zwaar vervoer) uit de referentiecijfers werd gehaald, vanwege de bepaling in het koepelrapport Klimaatplan Vo dat de bussen van De Lijn niet worden meegenomen in de cijfers. NB in 2022 staat dit verbruik er nog bij, in 2023 is het er uit gehaald. Ook de verbruiken van diesel voor dienstwagens werden eerder foutief doorgegeven en nu gecorrigeerd.
- Overdracht deel van het wagenpark van AWW naar DVW in het verleden waardoor een deel van de uitstoot van het referentiejaar werd overgezet, in onderlinge afspraak tussen deze twee entiteiten
- VRT: voor het eerst aanlevering inschatting uitstoot door zwaar vervoer voor het referentiejaar.

3.2. Bespreking resultaten gebruikscijfers 2023 en evolutie

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

2021 was het eerste jaar waarin de scope werd uitgebreid met ook de dienstverplaatsingen met privé-voertuigen (gedeclareerde kilometers) en met zwaar vervoer (diesel). 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 2023 zo'n 2/3. Het zwaar vervoer neemt in 2023 ongeveer 5% in (door slechts 9 entiteiten), en de gedeclareerde kilometers 30%.

Voor de globale Vlaamse overheid evolueerden de CO₂-emissies ten gevolge van het brandstofgebruik in dienstvoertuigen tussen 2015/referentiejaar en 2023 als volgt (voor de tussenliggende jaren van 2016 t.e.m. 2020 werd de uitgebreide scope niet in kaart gebracht):



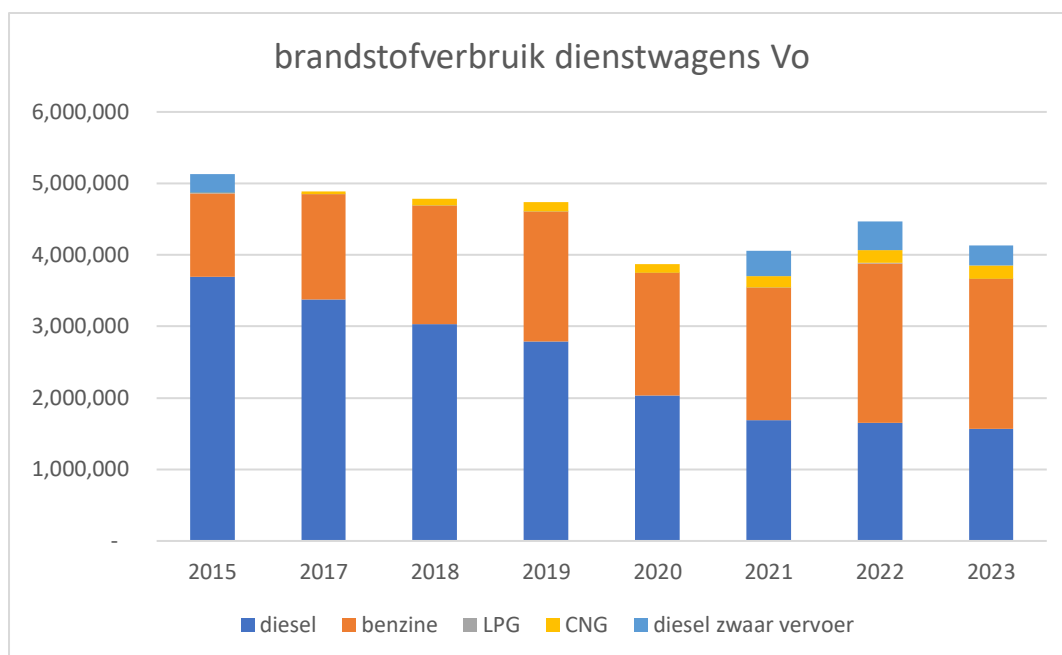
We zien voor de hele Vlaamse overheid voor de uitgebreide scope een **daling van -16,2% van de CO₂-uitstoot tussen referentiejaar/2015 en 2023**. Volgens het vooropgestelde besparingspad zoals uitgetekend in de koepelnota VR 2022 1507 DOC.0869 (zie 3.3.2 voor de gedetailleerde tabel) zouden we tegen eind 2023 een reductie van 28,6% moeten bespaard hebben (en 55% tegen 2030). **Er is dus een afwijking t.o.v. het lineaire reductiepad richting de doelstelling en we zitten niet op het gewenste schema.** We zien een stabilisatie in de totaaluitstoot van 2023 t.o.v. 2022. De uitstoot van dienstverplaatsingen met privé-wagens stijgt zelfs, enerzijds door een iets hogere emissiefactor (kg per km) maar ook het totaal aantal afgelegde kilometers stijgt tegenover het jaar ervoor.

In 2021 speelde de Corona-pandemie nog een belangrijke rol. We zien in 2022 een realistisch beeld van de uitstoot zonder pandemie-invloeden, en in 2023 vervolgens een stagnatie. Het aandeel elektrische wagens is in 2023 sterk gestegen maar nog steeds niet erg hoog (van 6% van het totale park in 2022 naar 13% in 2023). Dit begint stilaan wel een invloed te hebben, wat we zien in de daling van de uitstoot van de dienstwagens.

Als we enkel naar de uitstoot van de dienstvoertuigen kijken, dan kan er 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% t.o.v. het voorgaande jaar. Deze werd uiteraard in grote mate tot stand gebracht door de Corona-pandemie. Enkel voor de dienstwagens zien we een reductie van 22,6% tussen het referentiejaar en 2023.

In de onderstaande grafiek wordt de evolutie van de brandstofgebruiken getoond in liters per type brandstof. Het zwaar vervoer, dat quasi uitsluitend diesel verbruikt (lichtblauw), werd enkel berekend voor het referentiejaar 2015 en vanaf 2021 (uitbreiding van de scope). Daarom geven de totale hoogtes van de balken van de tussenliggende jaren 2016-2020 een verkeerd beeld, omdat zwaar vervoer voor deze jaren niet werd berekend.

Er is over de jaren een duidelijke verschuiving te zien weg van diesel richting meer benzine, als we het zwaar vervoer buiten beschouwing houden. Vanaf 2021 werd het dieselgebruik ingehaald door benzine. Het CNG-gebruik stijgt duidelijk, maar blijft nog laag in vergelijking met het totaal gebruik en zal op termijn ook uitfaseren. LPG wordt nauwelijks gebruikt.



Volgende evoluties blijven een rol spelen in de uitstoot en samenstelling van het wagenpark van de Vlaamse overheid:

NIEUWE WAGENS

- Ontdieseling van de vloot: sinds de omzendbrief KB/BZ 2017/4 mogen geen diesellootvoertuigen meer aangekocht worden in de klassen van personenwagens. Dit zien we ook in de cijfers van de gebruikte brandstoffen (grafiek hierboven). Oudere diesellootvoertuigen scoren slechter op vlak van plaatselijke luchtvervuiling, maar stoten per gereden kilometer gemiddeld iets minder CO₂ uit dan benzine-voertuigen. 2021 was het eerste jaar waarbij het dieselgebruik wordt ingehaald door benzine. Vanaf juli 2021 was een nieuwe strengere OMZB voor aankoop/lease dienstwagens in omloop, en mochten personenwagens op enkel benzine of diesel niet meer verworven worden.
- Bij de geleverde nieuwe wagens (lease of aankoop) zien we in 2023 een hogere versnelling in de verwervingen van volledig elektrische wagens, namelijk 45%. In 2022 was dit nog maar 25%. Bij de personenwagens alleen zie we in 2023 zelfs 52% elektrische verwervingen. Deze trend zal de komende jaren nog versnellen, mede omdat het vanaf 2024 quasi verplicht is om voor personenwagens te kiezen voor volledig elektrisch (cfr. het VEKP). Het aandeel (mild) hybride maakt nog maar 6% uit van het totaal aantal verwervingen, en het aandeel PHEV blijft stabiel op 21% van de bestellingen in 2023. CNG werd niet meer verworven. Wagens op puur benzine maken nog maar 14% van de leveringen in 2023 (het jaar ervoor was dat nog 29%). Diesel blijft hangen op 8%, vooral bij bestelwagens. Bij de verwervingen zien we nog een 4-tal personenwagens op diesel die in principe niet meer toegelaten zijn (1%), terwijl in 2022 nog 60 personenwagens of 25% van de aankopen niet correct volgens deze brandstofrestrictie werd aangekocht.

VOLLEDIGE VOERTUIGENVLOOT

- Het aandeel hybride (HEV) en plug-in hybride (PHEV) voertuigen stijgt geleidelijk naar resp. 9% en 10%, vooral de PHEV worden nog vrij veel verworven. 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.

- CNG-wagens stabiliseren op een laag niveau (5%). Het is duidelijk dat ook dit geen goed 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.
- Het aandeel volledig elektrische voertuigen (EV) stijgt stilaan sneller en hun aandeel is voor het eerst substantieel: 13% in 2023 t.o.v. 6% in 2022, wat dus meer dan een verdubbeling inhoudt. We verwachten de komende jaren een nog verdere versnelling in de verwervingen, gezien de verstrengde aankooprestricties en de sterk verbeterde prestaties van deze wagens.
- We weten niet of het totaal aantal gereden kilometers door de dienstvoertuigen verandert, want daar zijn geen betrouwbare cijfers van beschikbaar (manuele ingave van kilometerstanden).

3.3. Actieplan Mobiliteit (t.e.m. werkingsjaar 2024)

3.3.1. Acties 2024

Het actieplan Mobiliteit werd getrokken door Het Facilitair Bedrijf (HFB) en werd gefinancierd met middelen uit het Vlaams Klimaatfonds (beheerd door VEKA vanaf 2021). In bijlage 3a worden de acties tijdens werkingsjaar 2024 omschreven. Deze waren beperkt aangezien de middelen van het VKF bijna uitgeput waren en vooral werden gebruikt voor de dataverzameling.

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 2023 beschouwd, in lijn met de gebruikscijfers. Voor de meer inhoudelijke OD's werd de situatie eind 2024 beschreven.

3.3.3. Een blik op de toekomst

Uit bijlage 3a: "Het actieplan mobiliteit liep af eind 2024. Er werd beslist om niet langer een apart actieplan mobiliteit in het leven te houden. Bestaande beleidskaders zoals de omzendbrief, het intern Klimaatplan Vlaamse overheid en Europese doelstellingen (EED, Clean vehicle directive), geven voldoende tools om sturend op te treden binnen de Vlaamse overheid. Gezien het Vlaams Klimaatfonds niet langer van toepassing is, kunnen er ook geen steunmaatregelen aangeboden worden. Dit vormt geen probleem. De kerngroep is van mening dat de maturiteit van de entiteiten in scope van het Klimaatplan Vlaamse overheid hoog genoeg is om op zelfstandige basis beslissingen te nemen met oog op het behalen van de klimaatdoelstellingen. Vanuit het Facilitair Bedrijf worden er grote inspanningen geleverd om de entiteiten te ondersteunen. Het betreft de kerntaken van het Facilitair bedrijf: performante raamcontracten, gratis expertise, faciliteren van kennisdeling, het aanbieden van een professionele beheertool en het opstellen van de klimaatrapportering mobiliteit.

Rapportering zal moeten blijven gebeuren. We zullen ook de komende jaren deze rapportering blijven verzorgen. Dit betreft het verzamelen van voertuiggegevens, brandstofgegevens en gedeclareerde kilometers."

3.4. Bespreking evoluties op niveau van de entiteiten

3.4.1. Evolutie entiteiten - algemeen

Bij enkele entiteiten werden referentiecijfers aangepast, meer details zie hierboven onder 3.1. Ook voor het verbruiksjaar 2023 werden de nodige correcties doorgevoerd op vraag van de entiteiten.

Van de 68 entiteiten binnen het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo zijn er 60 met een uitstoot voor Mobiliteit. 36 daarvan presteren op vlak van de CO₂-emissies beter dan het lineaire reductiepad richting de 2030 doelstelling dat voor 2023 -28,6% bedraagt tov het referentiejaar 2015. Van de 32 resterende entiteiten zijn er 21 die iets tot een stuk minder goed scoren (evolutie CO₂ is meer/slechter dan -15%).

De entiteiten die t.o.v. 2015 minder reduceerden dan 15% werden nav het vorige rapport voor het eerst persoonlijk gecontacteerd⁴ met de vraag om deze minder goede evolutie te duiden. Dit gebeurde in het kader van het comply or explain principe uit de BVR. Dit principe impliceert dat elke entiteit wordt geacht te voldoen aan de doelstellingen, en zich dient te verantwoorden indien deze toch niet (dreigen) gehaald (te) worden. Het tabblad “Duiding afwijkingen mobiliteit” in Bijlage 1 gaf bij het vorige rapport een overzicht van de entiteiten met een substantiële afwijking op de doelstellingen, met daarbij de evolutie in CO₂ en de opgegeven redenen en ondernomen/geplande acties in dit kader. Alle aangeschreven entiteiten reageerden op de e-mail. Een aantal entiteiten was zich eerder niet bewust van de scope-uitbreiding met kilometerdeclaraties, maar de meeste entiteiten beseffen en erkennen de gevraagde inspanningen en het belang van het Klimaatplan Vo. De meest opgegeven redenen van het niet kunnen volgen van het lineaire pad richting doelstelling waren: extra bevoegdheden of taken die bijkomende dienstverplaatsingen vereisen, groei in personeel, groot aandeel moeilijke te elektrificeren voertuigen (bestelwagens/ terreinwagens/vrachtwagens) en/of verplaatsingen voornamelijk door privévoertuigen waarvan uitstoot moeilijker te reduceren valt.

In sommige gevallen is er de komende jaren een inhaalbeweging ingepland bv door versnelde elektrificatie van het wagenpark (dienstwagens en/of bedrijfswagens), of was er sprake van een fout in de cijfers die rechtgezet werd of zal worden. In andere gevallen kan de afwijking aan overmacht te wijten zijn, waarbij het leveren van alle redelijke inspanningen toch onvoldoende is om de doelstelling te behalen. In zo’n geval kan de entiteit een doorrekende, gemotiveerde afwijking van zijn doelstelling aanvragen. Hier werd vorig jaar ook naar geïnformeerd en gevraagd of de entiteit van plan was tegen eind 2024 een dergelijke vraag in te dienen. Na deze vraag gaven een 8-tal entiteiten aan dat ze een afwijking wilden aanvragen.

In het rapport van 2023 zien we nog 20 entiteiten die minder dan 15% dalen tov het referentiejaar en dus een inhaalbeweging nodig hebben. Entiteiten met een grote afwijking (dalen minder dan -15%) t.o.v. het lineaire reductiepad van -28,6% worden naar aanleiding van het tussentijds rapport met data van 2023 aangeschreven met een stand van zaken en een vraag om zich te verantwoorden, indien zij vorig jaar nog niet werden aangeschreven (3 nieuwe entiteiten). De entiteiten die vorig jaar al werden aangeschreven, krijgen een update van de laatste stand van zaken voor hun entiteit met de cijfers van 2023. In bijlage 1 tab Duiding afwijkingen MO werden meer details opgenomen voor deze specifieke entiteiten die we extra in het oog houden.

3.4.2. Afwijkingsvragen

Voor bepaalde entiteiten is het moeilijker om de vooropgestelde doelstelling van -55% tegen 2030 te behalen vanwege de specificiteit van de kerntaken van deze entiteiten. Daarom werd de mogelijkheid

⁴ Behalve de kabinetten: wagenpark zit versnipperd over de verschillende kabinetten, en in 2024 verandert de samenstelling hiervan.

tot afwijking voorzien in de koepelnota van het Klimaatplan Vo: *“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.”*

Vorig jaar gaven een 8-tal entiteiten aan dat ze een afwijkingsvraag wilden indienen, maar rond het jaareinde van 2024 en begin 2025 gaven de meesten hiervan door dat ze dit toch niet tijdig rond kregen voor opname in dit voortgangsrapport. Vaak is de oorzaak van het moeilijk behalen van een doelstelling en het niet volgen van het gewenste reductiepad, dat er veel declaraties zijn of in sommige gevallen veel zwa(arde)re voertuigen die moeilijk te elektrificeren zijn. Dit vraagt een grondige studie om te bekijken wat nog kan gedaan worden, en welk reductiedoel dan wel mogelijk is tegen 2030. Bij entiteiten die veel dienstverplaatsingen maken met privé-voertuigen, zou enkel een omslag naar andere manieren van verplaatsen zoals met elektrische dienstvoertuigen, een voldoende reductie kunnen opleveren. Dit vergt echter een hele omslag in de bedrijfsvoering, naast grote financiële implicaties (verschuiving van middelen), wat vaak heel moeilijk is voor deze entiteiten en niet (op korte tijd) kan verwezenlijkt worden. Uitgesproken voorbeelden hiervan zijn Opgroeien en Opgroeien Regie, die heel veel dienstreizen uitvoeren en dit quasi uitsluitend met privé-voertuigen.

De enige entiteit die formeel en tijdig een afwijkingsvraag indiende was **INBO**, die hiervoor werd begeleid door Deloitte (via het raamcontract mobiliteitsconsultancy beheerd door HFB). Zoals in de koepeltekst wordt aangegeven onderzocht de kerngroep (HFB en dOMG) deze vraag voor afwijking en deed hierbij een onderbouwd voorstel aan de politieke stuurgroep, rekening houdend met de impact van deze afwijking op de globale doelstelling voor de Vlaamse overheid. Dit advies wordt in een apart document aan de politieke stuurgroep bezorgd.

We verwachten tegen volgend rapport nog een aantal afwijkingsvragen: 6 entiteiten gaven aan dit van plan te zijn, en 3 mogelijk (zie bijlage 1).

3.5. Vaartuigen

3.5 Vaartuigen

In de koepelnota van het Klimaatplan Vo werd in 2022 opgenomen:

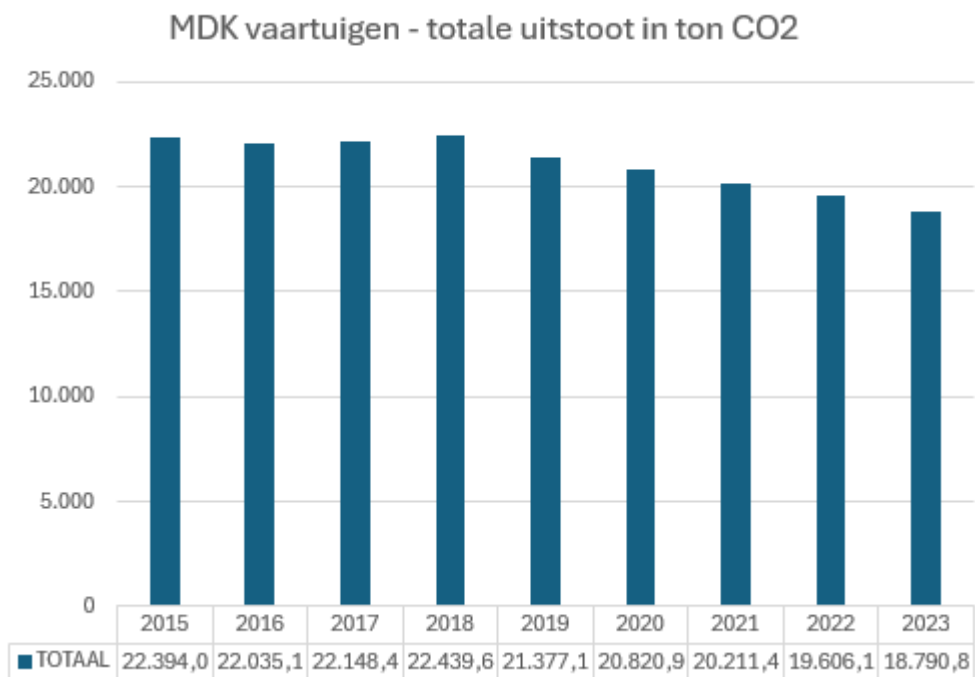
“Een andere belangrijke bron van CO₂-uitstoot bij de Vlaamse overheid zijn de vaartuigen. Deze verschillende types voertuigen vormen een aparte dienstverlening van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), en in mindere mate de Vlaamse Waterweg (DVW). Vaartuigen zijn voorlopig moeilijker om te vormen naar zero of lage emissie en kunnen we dus niet opnemen binnen de scope van de 55% doelstelling tegen 2030. MDK en DVW willen echter de komende jaren de emissies van deze vaartuigen beter in kaart brengen, samen met de kerngroep een reductiedoelstelling 2030 bepalen tegen 2024, en verdere reductie-acties uitwerken.”

“De entiteiten met vaartuigen in eigen beheer zullen hiervan de CO₂-uitstoot inventariseren, en tegen ten laatste 2024 een haalbare maar ambitieuze doelstelling bepalen.”

De CO₂-uitstoot van de vaartuigen van de Vlaamse overheid vormt een grotere uitstootbron dan alle Vo-dienstreizen over land samen, inclusief het zwaar vervoer. De voorbije jaren en vooral maanden hebben de betrokken entiteiten, Agentschap Maritieme Dienstverlening en kust (MDK) en De Vlaamse Waterweg (DVW), stappen gezet om aan bovenstaande bepaling invulling te geven.

Van DVW werd nog geen concrete input ontvangen over acties of doelstelling. Deze entiteit heeft maar een fractie van het jaarlijks dieselverbruik vergeleken met MDK.

Bij MDK werd de voorbije jaren al concreet nagedacht over de doelstelling en de acties om hiertoe te komen. In eerste instantie werd werk gemaakt van een grondige inventarisatie van de verbruikte liters diesel/gasolie. Daarnaast werd in eerste instantie vooral ingezet op laaghangend fruit om de uitstoot te beperken, zoals 'ecovaren' op lagere toerentallen en de rompvorm optimaliseren bij de bouw van nieuwe schepen. In 2023 is hierdoor al een CO₂-reductie van 15% gerealiseerd t.o.v. referentiejaar 2015, cfr. grafiek.



MDK liet de voorbije jaren een uitgebreide studie uitvoeren om per referentievaartuig de technische mogelijkheden en scenario's voor vergroening, evenals de budgettaire implicaties, te onderzoeken.

Elektrificatie werd als de optimale technologie naar voor geschoven voor vaartuigen met beperkte autonomie, zoals veerboten. Dit kan tegen 2030 een extra CO₂-reductie van 9% opleveren (bovenop de huidige 15%) en momenteel wordt er ongeveer jaarlijks één veerboot vervangen door een elektrisch exemplaar. Voor vaartuigen die een grotere autonomie vereisen, wordt een emissie-arme aandrijving op methanol aanbevolen in de studie. De technologische ontwikkeling van aandrijvingssystemen op methanol is echter nog niet volledig voltooid. Bij de bouw van de nieuwe schepen zullen wel alle nodige leidingen en aanpassingen al worden voorzien voor een latere eenvoudige omschakeling naar methanol ('methanol-ready'). Ze zouden dus initieel nog door diesel aangedreven worden en later omgebouwd kunnen worden voor aandrijving op methanol, tenzij de maturiteit van de technologie het op het moment van de bouw toelaat op de vaartuigen meteen op methanol te bouwen. Met het behoud van het huidige plan van aanpak wordt er een bijkomende CO₂-reductie van 7% verwacht in 2030 t.o.v. 2015.

Ná 2030 zou een bijkomende CO₂-reductie van 16% gerealiseerd kunnen worden, door ombouw van de nieuw te bouwen beloodsingsmiddelen Westpost. Hier gaat het ook om in eerste instantie methanol-ready vaartuigen, die gedeeltelijk gebouwd zullen worden voor 2030 maar pas na 2030 omgebouwd worden om te varen op methanol (indien de maturiteit van deze technologie dit toelaat). De bouw van deze vaartuigen is afhankelijk van de beschikbaarheid van de noodzakelijke investeringsbudgetten.

MDK blijft op termijn een CO₂-reductie van minimaal 40% ambiëren t.o.v. 2015 maar dit zal pas na 2030 kunnen gerealiseerd worden. De snelheid waarmee emissie-arme of emissievrije vaartuigen de volgende jaren in gebruik genomen worden en dus het tijdstip waarop de 40% reductie bereikt wordt, hangt volledig af van de nog toe te kennen investeringskredieten en de maturiteit van de benodigde technologie.

4. Gebouwen en technische installaties

4.1. Methodiek van data-inzameling en berekening

Het registreren van de gebruikscijfers 2023 verliep via de Terra patrimonium- en energie-databank Vlaanderen. Eerst werden automatische rapporten aangemaakt met beschikbare data uit de databank van VEB als energieleverancier, aangevuld met de data van de distributienetbeheerders. De cijfers van stookolie, pellets/hout worden door de entiteiten zelf in Terra ingegeven. In totaal waren in 2023 voor de 68 entiteiten onder het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo 5691 meetpunten die een energieverbruik lieten optekenen.

32 entiteiten van de Vlaamse overheid binnen het toepassingsgebied van het interne Klimaatplan Vo hebben een eigen energieverbruik (d.w.z. betalen zelf (deels) hun energiefactuur). Zij kregen in januari een oproep om hun energiedata voor het jaar 2022 in Terra te valideren. Ze kregen daarvoor tijd van 14 januari tot 4 februari 2025. Aan die entiteiten werd gevraagd hun cijfers te controleren en zo nodig aan te vullen of te corrigeren. Dit leidde tot 154 correcties vanwege 11 verschillende entiteiten. 22 van de 32 entiteiten met eigen energiegebruik valideerden uiteindelijk hun data binnen de vooropgestelde validatieperiode. Ondanks verschillende herinneringen waren er uiteindelijk 10 entiteiten die hun verbruik niet valideerden: het departement mobiliteit en openbare werken (dMOW), de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn, De Vlaamse Waterweg (DVW), het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, de Limburgse Investeringsmaatschap (LRM), de Vlaamse landmaatschappij (VLM), het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten Antwerpen (KMSKA), Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), Agentschap Integratie en Inburgering, Vlaams Agentschap Voor Personen Met Een Handicap.

De effectieve verbruikscijfers van de entiteiten worden daarna eerst omgerekend naar een primair graaddaggecorrigeerd verbruik (ongewogen graaddagen) waarbij gecorrigeerd wordt voor warme versus koude jaren, en vervolgens naar de bijhorende CO₂-uitstoot. Omwille van de eenduidigheid wordt dezelfde methodiek voor alle entiteiten en energieverbruiken op dezelfde manier toegepast, al is dit niet altijd op maat van entiteiten in specifieke situaties. Zo zou het bij entiteiten met een groot aandeel verwarmde serres (zoals de Plantentuin Meise) bijvoorbeeld logischer zijn te werken met gewogen graaddagen (die rekening houden met hoeveelheid zonnestraling). Het concept van energiedelen dat sommige entiteiten (bvb ILVO) al toepassen wordt nog niet in rekening gebracht, en het elektriciteitsgebruik dat afgenomen wordt via de laadpalen is nog niet automatisch in Terra geïntegreerd (waardoor dit momenteel in sommige gevallen nog onterecht op conto van het gebouwgebruik komt te staan. Hoewel het energiegebruik via laadpalen in 2023 nog geen substantieel percentage was, zal dat de komende jaren wel toenemen. Vanaf 2023 kregen entiteiten alvast de mogelijkheid het verbruik via de laadpalen die gekoppeld waren aan de meter van een gebouw af te trekken. Enkele entiteiten maakten ook gebruik van deze mogelijkheid.

Sinds de bijsturing van het Klimaatplan Vo in juli 2021 betreft de CO₂-reductiedoelstelling enkel nog de emissies uit gas en stookolie. Elke entiteit is sowieso verplicht groene stroom af te nemen (tenzij een huurcontract dit niet mogelijk maakt) dus in de praktijk is het grijze stroomgebruik verwaarloosbaar geworden.

4.2. Correctie referentiecijfers en doelstellingen 2030

Het referentiegebruik, en dus ook het doelgebruik 2030 wijzigde niet.

In het volgende voortgangsrapport zal het referentieverbruik van het KMSKA aangepast worden, aangezien het museum in 2015 in renovatie was. Voor enkele entiteiten zal de inkantelingsoperatie bij het Facilitair Bedrijf in 2024 wellicht afgerond worden waardoor dit impact zal hebben op de referentiecijfers van de betrokken entiteiten.

In Bijlage 1 vindt u een overzicht van de huidige referentiecijfers (2015 en historisch) en de 2030 doelstellingen voor elke entiteit.

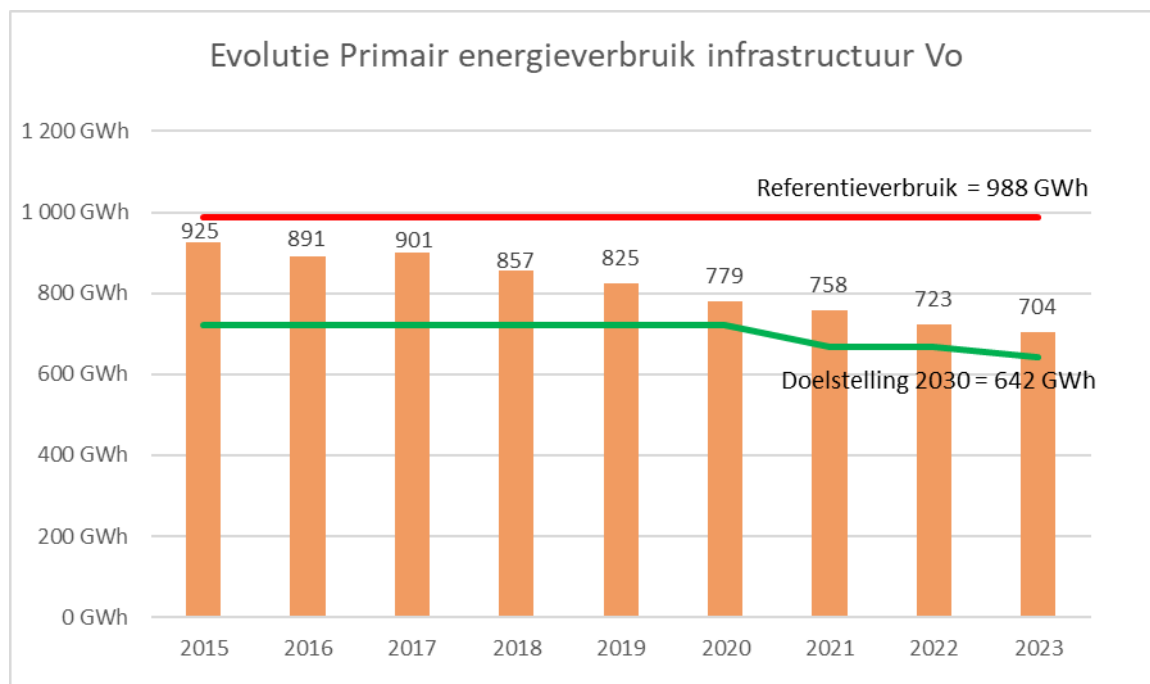
4.3. Bespreking globale resultaten gebruikscijfers 2023 en evolutie

4.3.1. Primair energiegebruik van de gebouwen en technische infrastructuur

Het primair energiegebruik van de gebouwen en technische infrastructuur van de volledige Vlaamse overheid vertoont in 2023 een daling van 19 GWh of 2,6% t.o.v. 2022. Dit is een beetje lager dan het streefdoel van 3% voor het jaar 2023.

Belangrijker nog is om te kijken naar de evolutie over een langere periode. Tot 2020 was er een reductiedoelstelling van gemiddeld 2,09% per jaar. Vanaf 2021 verhoogde het reductiepad tot 2,5% en vanaf 2023 volgde opnieuw een verhoging tot 3% per jaar. Deze verscherping toont zich in de knik in de groene grafieklijn hieronder voor de jaren 2021 en 2023. Na acht jaar impliceert dit een verwachte reductie van 17,1%. Deze ambitie wordt ruim behaald met een daling van 210,3 GWh of 23,9% sinds 2015.

Het streefdoel is tegen 2030 een reductie van het primair energiegebruik van 35%, en dit t.o.v. het referentiegebruik. Het referentiegebruik is voor de meeste entiteiten het 2015 gebruikscijfer maar voor 7 entiteiten (vaak grote gebruikers) die een gebruikscijfer uit 2005 konden aanleveren geldt dit cijfer. **T.o.v. dit referentiecijfer (gemengd 2015 en 2005) (rode lijn in de grafiek hieronder) zien we een daling van 283,2 GWh wat overeenkomt met een daling van 28,7%.**

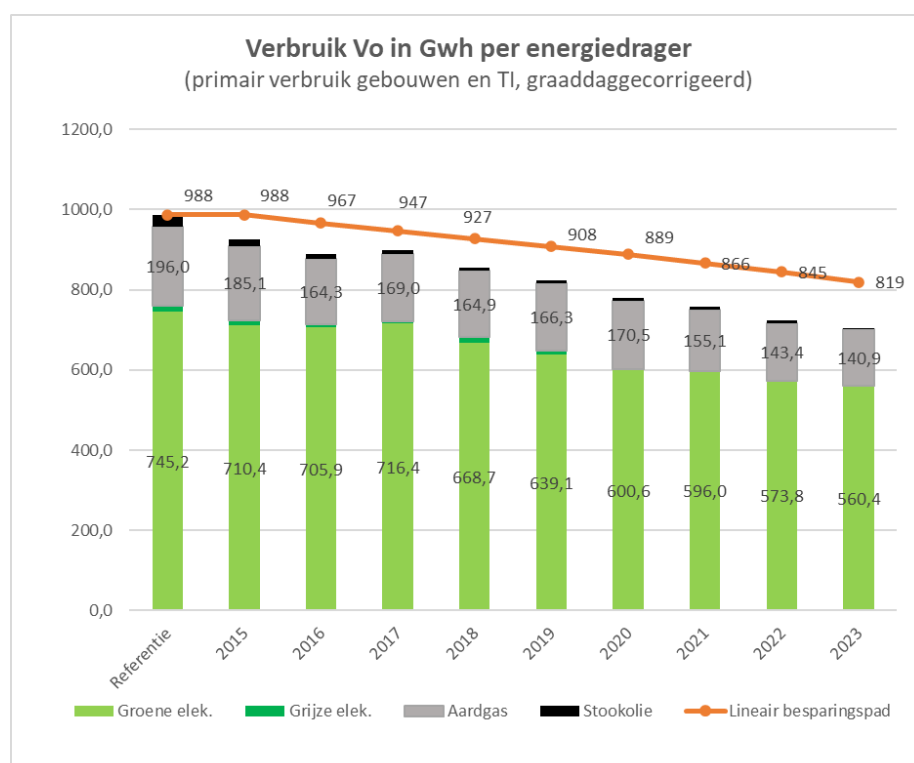


De evolutie van het energieverbruik van de Vo in de voorbije 8 jaar zit dus nog steeds op schema richting de doelstelling 2030. Hier moet wel een kleine kanttekening bij gemaakt worden.

Op vlak van energiegebruik waren 2022-2023 atypische jaren. Omwille van het dreigende tekort aan aardgas en elektriciteit tijdens de winter 2022-2023 was er vanuit de Raad van de Europese Unie een verordening die alle lidstaten vroeg 15% minder gas te verbruiken tussen 1 augustus 2022 en 31 maart 2023. In navolging daarvan bepaalde de Vlaamse Regering dat de Vlaamse overheid 15% diende te besparen op zowel het verbruik van gas als elektriciteit binnen haar gebouwen en technische infrastructuur. Hiervoor werden een aantal verplichte maatregelen doorgevoerd zoals het beperken van de kantoortemperatuur tot 19°C gedurende de crisiswinter. De hoge energieprijzen zorgden vanzelf ook al voor een duidelijk besparingseffect. Door het nemen van deze crisismaatregelen werd deze doelstelling ook gehaald. Het is logisch dat het effect daarvan zich laat voelen in de verbruikscijfers 2022 en 2023. Pas voor het jaar 2024 zullen we kunnen vaststellen of de dalende trend structureel is dankzij de energiebesparende ingrepen vanuit de entiteiten, dan wel of dit vooral het effect was van de tijdelijke crisismaatregelen.

Onderstaande grafiek en tabel geven meer inzicht in de evolutie van het primair energiegebruik per energiedrager gedurende de laatste 8 jaar en t.o.v. de referentiecijfers. T.o.v. vorig jaar is er een daling bij zowel het elektriciteitsverbruik, aardgas als stookolie. Het verbruik van pellets en hout blijft marginaal klein. De sterke stijging daar is te wijten aan datacorrecties en niet aan toegenomen verbruik. Als we de absolute cijfers omrekenen naar percentages dan is de daling in 2023 t.o.v. 2022 van stookolie het grootst (-55%), gevolgd door elektriciteitsverbruik (-2,4%) en tenslotte aardgas (-1,7%). De grote daling van het stookolieverbruik is echter deels te verklaren door onvolledige rapportage (deze gegevens worden immers manueel ingevoerd en zeker bij de hoger vermeldde entiteiten die hun cijfers niet valideerden (en dus wellicht niet controleerden) zal er voor stookolie een onderrapportage zijn.

In de voorbije 8 jaar daalde het stookolieverbruik met 83%, het aardgasverbruik met 24% en het elektriciteitsverbruik met 21%. De procentuele daling t.o.v. het referentiejaar staat weergegeven in onderstaande tabel.



Evolutie Primaire energie 2015-2022 (Gwh)	Groene elek.	Grijze elek.	Aardgas	Stookolie	Andere (pellets, hout)	totaal	Lineair besparingspad
Referentie	745,2	15,1	196,0	30,7	0,5	988	988
2015	710,4	13,7	185,1	15,5	0,5	925	988
2016	705,9	7,4	164,3	12,6	0,1	890	967
2017	716,4	4,9	169,0	9,8	0,1	900	947
2018	668,7	13,2	164,9	9,3	0,1	856	927
2019	639,1	10,2	166,3	8,4	0,1	824	908
2020	600,6	1,9	170,5	5,8	0,1	779	889
2021	596,0	0,0	155,1	6,8	0,1	758	866
2022	573,8	0,0	143,4	6,0	0,1	723	845
2023	560,4	0,0	140,9	2,7	0,4	704	819
2030							642
Evolutie 2015-2023 in %	-21,1%	-100,0%	-23,9%	-82,8%	-29,9%	-23,9%	17,09%
Evolutie referentie-2023 in %	-24,8%	-100,0%	-28,1%	-91,3%	-29,9%	-28,7%	17,09%

4.3.2. CO₂-emissies

De totale CO₂-uitstoot van het gas- en stookoliegebruik van de Vlaamse overheid in 2023 was 26.417 ton. Dat is een daling van met 1333 ton of 4,8% t.o.v. 2022. De oorspronkelijke CO₂-besparingsdoelstelling was 40% tussen 2015 en 2030 (wat staat voor een lineaire besparing van 3,35%/jaar). Gegeven de aanscherping van de doelstelling in 2021 naar 55% verandert het lineaire besparingspad vanaf 2022 naar een jaarlijkse besparing van 6,4%. Tussen 2022 en 2023 is de daling dus minder sterk dan verwacht.

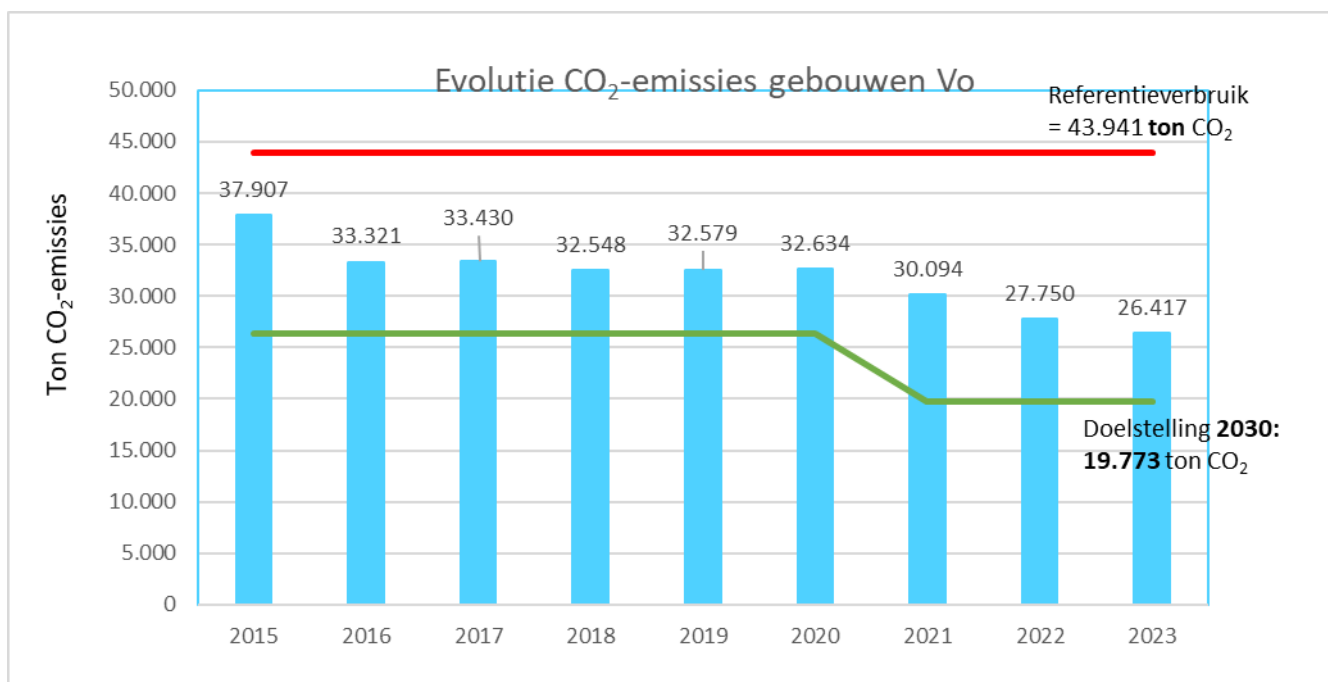
Over de voorbije 8 jaar is er een daling van 30,3%. Dat is nog iets meer dan wat het lineaire reductiepad vooropstelt (28,6% in 2023). In absolute cijfers betekent dit dat de Vo in 2023 11.490 ton minder CO₂ uitstootte dan in 2015.

Het uiteindelijke streefdoel is een daling van 55% t.o.v. het referentieverbruik van 43.941 ton. Met nog 7 jaar voor de boeg (in dit rapport worden de cijfers 2023 geëvalueerd) zit de Vo met een daling van 39,9% goed op schema om deze doelstelling te halen.

De emissies door het stookolieverbruik daalden het voorbije jaar met 56% (-892 ton), maar zoals gesteld in 4.3.1 is dit cijfer een wat te rooskleurig beeld omwille van vermoedelijke onvolledige rapportage bij enkele entiteiten. De emissies omwille van het aardgasverbruik dalen licht met 1,7%.

De grootste daler in absolute termen is de Plantentuin Meise met 462 ton. Ook de VRT, Sport Vlaanderen, en de VDAB bespaarden elk meer dan 300 ton in vergelijking met 2022. VITO kende dan weer een grote stijging in de uitstoot wat vooral verklaard wordt door de beperkte warmtelevering vanuit het diepe geothermie project in 2023.

Onderstaande tabel en grafiek tonen de evolutie van de CO₂-emissies t.g.v. gas-en stookoliegebruik meer in detail.



Evolutie CO ₂ -emissies in ton CO ₂	Aardgas	Stookolie	totaal	Lineair Besparingspad
Referentie	35.754	8.187	43.941 ton CO ₂	43.941
2015	33.765	4.142	37.907 ton CO ₂	43.941
2016	29.961	3.360	33.321 ton CO ₂	42.469
2017	30.820	2.610	33.430 ton CO ₂	41.046
2018	30.072	2.476	32.548 ton CO ₂	39.671
2019	30.328	2.251	32.579 ton CO ₂	38.342
2020	31.092	1.543	32.634 ton CO ₂	37.057
2021	28.287	1.807	30.094 ton CO ₂	35.816
2022	26.147	1.603	27.750 ton CO ₂	33.528
2023	25.693	711	26.417 ton CO ₂	31.387
2030				19.774
Evolutie 2015-2023 in %	-23,9%	-82,8%	-30,3%	-28,6%
Evolutie referentiecijfer-2023	-28,1%	-91,3%	-39,9%	-28,6%

Deze doelstelling op Vo-niveau 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 van die cijfers verdienen enige nuance. Daarom gaan we in de volgende alinea's wat dieper in op de evoluties bij de afzonderlijke entiteiten.

4.4. Bespreking evoluties op niveau van de entiteiten

Van de 68 entiteiten binnen het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo zijn er 32 met een eigen energieverbruik. Dit impliceert dat zij zelf hun energiefacturen betalen en dit niet gebeurt via het Facilitair Bedrijf. Door de inkanteling van het vastgoed, neemt Het Facilitair Bedrijf immers het referentieverbruik en actueel verbruik van de ingekantelde gebouwen over, waardoor dit vanaf dan op het conto komt van de Klimaatdoelstellingen die Het Facilitair Bedrijf als entiteit dient te behalen.

De 32 entiteiten hebben dus zelf nog een energieverbruik, waardoor de Klimaatdoelstellingen voor hen van toepassing blijven. Bij 5 daarvan (Agentschap Integratie en Inburgering, de SERV, het VAPH, de VLM, en de VUTG) is de inkanteling bijna of helemaal afgerond, en is er nog slechts een heel beperkt eigen energieverbruik dat binnen 1 à 2 jaar helemaal zal verdwenen zijn. Deze entiteiten bespreken we hier niet verder.

Van de 27 resterende entiteiten zijn er 10 die zowel op vlak van energieverbruik als op vlak van de CO₂-emissies beter presteren dan het lineaire reductiepad richting de 2030 doelstelling.

17 entiteiten presteren op één of beide aspecten dus minder goed, al is dat bij sommigen slechts een heel lichte afwijking. De entiteiten met een sterke of onverklaarbare afwijking werden gecontacteerd met de vraag om de minder goede evolutie te duiden. In sommige gevallen is er de komende jaren een inhaalbeweging ingepland met grote structurele ingrepen of moet er onderzocht worden of er geen fout in de cijfers zit. In andere gevallen kan de afwijking volledig aan overmacht te wijten zijn, waarbij het leveren van alle redelijke inspanningen toch onvoldoende zijn (bvb. extra bevoegdheden met grote energetische impact, specifieke context,...). In zo'n geval kan de entiteit een afwijking van zijn doelstelling aanvragen.

De entiteiten in kwestie werden ook bevraagd naar de stand van zaken van hun strategisch vastgoedplan. Alle entiteiten binnen het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo moesten immers tegen eind 2023 een lange termijn vastgoedstrategie met bijhorend energetisch masterplan richting CO₂-neutraliteit tegen 2045 opgesteld hebben. Een afwijking t.o.v. het lineaire reductiepad hoeft immers geen probleem te vormen indien de lange termijn planning duidelijk maakt wanneer en hoe een inhaalbeweging zal plaatsvinden.

Het tabblad "Duiding afwijkingen energie" in Bijlage 1 geeft een overzicht van de entiteiten met een afwijking op de doelstellingen. Deze entiteiten werden beoordeeld en geordend op basis van drie criteria:

- de mate van de afwijking t.o.v. de doelstellingen, zowel voor energie-efficiëntie als CO₂-emissies
- het al dan niet voorleggen van een goed beargumenteerde verklaring of duiding bij deze afwijking
- de realisatie van een lange termijn vastgoedstrategie met bijhorend energetisch masterplan richting CO₂-neutraliteit tegen 2045

3 entiteiten (cf overzicht bijlage 1 : donkergele achtergrond) scoren slecht op alle drie criteria (een grote afwijking t.o.v. de doelstelling, (nog) geen goed beargumenteerde duiding of verklaring voor deze afwijking, en nog geen strategisch vastgoedplan gerealiseerd).

Vanuit de LRM werd er geen info over de verbruikscijfers aangeleverd, noch over de aanwezigheid van een strategisch vastgoedplan of de geplande aanpak in het kader van het interne klimaatplan. Er komt geen reactie op de herhaalde vragen naar informatie of toelichting. Er is dan ook geen duidelijkheid over de grootte van afwijking t.o.v. het lineaire reductiepad.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW) kent een grote stijging in het verbruik van primaire energie (ipv een daling) en scoort dus slecht op vlak van energie-efficiëntie maar heeft slechts een beperkte afwijking voor CO₂-reductie. De stijging in het energieverbruik is mogelijks te wijten aan fouten in de referentiecijfers van 2015 of een overdracht van bepaalde EANs uit andere entiteiten. Dit dient verder onderzocht te worden door dMOW. Anderzijds wordt ook aangegeven dat een groot deel van het verbruik te wijten is aan de projecten (kunstwerken) en de reguliere werking waardoor het sowieso erg moeilijk is drastische besparingen te realiseren. Er is nog geen werk gemaakt van een strategisch vastgoedplan en er is geen informatie over de plannen daarover.

Ook het agentschap Maritieme Dienstverlening En Kust (MDK) tekent een heel grote stijging op in het energieverbruik en de CO₂-emissies. Volgens het agentschap zitten er fouten in de cijfers vanuit het Terra portaal, maar deze werden nog niet gecorrigeerd noch tijdig gevalideerd. Er werd nog geen informatie aangeleverd over de status van het strategisch vastgoedplan.

Bij een hele reeks andere entiteiten (cf. overzicht bijlage 1- witte achtergrond) is de afwijking op de doelstelling nog erg beperkt, of wordt verwacht dat die afwijking de komende jaren zal goedge maakt worden.

Een aantal andere entiteiten (cf. overzicht bijlage 1- lichtgele achtergrond) balanceren daartussen. Zij zijn actief bezig met de klimaat-en energiedoelstellingen, hebben een lange termijn strategie of zijn dit aan het afwerken, maar het is nog niet duidelijk of de maatregelen voldoende zullen zijn om toch de doelstelling te behalen. In sommige gevallen is er ook een specifieke verklaring. Zo dient bij het KMSKA het referentieverbruik nog aangepast te worden. In 2015 was het hoofdgebouw immers nog in volle renovatie en niet in gebruik. Bij Departement Cultuur, Jeugd en Media, bij de PMV en bij Vervoersmaatschappij De Lijn is een lange termijn strategie binnenkort opgeleverd.

4.5. Actieplan energie-efficiëntie (t.e.m. werkingsjaar 2023)

In bijlage 4 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 30 april 2024 lanceerde het Vlaams Energiebedrijf een achtste oproep die doorlopend openstond van 30 april tot en met 30 augustus 2024. Er werden 29 ontvankelijke projectaanvragen ingediend door 10 verschillende entiteiten. Het Vlaams Energiebedrijf beoordeelde deze aanvragen op basis van de datakwaliteit, de energiebesparing, de koolstofbesparing en hun terugverdientijd, overeenkomstig het 'Reglement Oproep Actieplan Energie-Efficiëntie en Klimaatimpact 2024' zoals deze werd gepubliceerd op de VEB-website. Alle 29 de projectaanvragen werden positief beoordeeld. Een totaal aan 6.191.000 EUR aan middelen werden toegekend in 2024.

4.6. 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 7,993 miljoen euro uit het Vlaams Klimaatfonds om de CO₂-uitstoot te reduceren in de gebouwen die dit agentschap beheert. Eind 2023 ontving Het Facilitair Bedrijf uit ronde 6 nieuwe Vlaamse Klimaatfondsmiddelen. Deze middelen werden toegevoegd aan het bestaande programma Actieplan Gebouwen

In bijlage 5a vindt u het rapport dat de voortgang van dit actieplan toelicht en in bijlage 5b het overzicht van de gerealiseerde acties.

Tot en met 2024 zijn er 82 projecten opgeleverd. Qua realisatiegraad (opgeleverd, voorlopig opgeleverd, geannuleerd, opgenomen in ander project) is dit 87%. 13% van de acties en projecten zitten in een pre-uitvoerende of uitvoerende fase. Dit levert ten opzichte van 2005 een theoretische jaarlijkse reductie op van 1183,75 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 dit moment zijn er nog een zevental projecten lopend binnen dit actieplan, waarvan zo goed als alle projecten betaald worden via de Vlaamse Klimaatfondsmiddelen, volgens de geldende verdelingen. Met de nieuwe middelen uit VKF-ronde 5 en VKF-ronde 6 zijn nieuwe projecten toegevoegd aan het Actieplan Gebouwen, waardoor de projecttijd van het Actieplan Gebouwen werd verlengd

Overzicht Bijlages

Bijlage 1 Detail klimaatimpact Vo 2023 en doelen 2030

Bijlage 2 Toepassingsgebied 2023

Bijlage 3a Rapport actieplan Mobiliteit 2023-2024

Bijlage 3b Rapport actieplan Mobiliteit ODs 2023-2024

Bijlage 4 Rapport actieplan Energie-Efficientie 2023-2024

Bijlage 5a Rapport actieplan Gebouwen HFB overzicht 2024

Bijlage 5b Rapport actieplan Gebouwen HFB acties 2024

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>