

KLIMAATPLAN VLAAMSE OVERHEID:
VOORTGANGSRAPPORT 2026
ENERGIEVERBRUIKEN 2024 – ACTIES 2025

INHOUDSTAFEL

SAMENVATTING EN CONCLUSIES	2
1. KADER.....	5
2. WERKWIJZE RAPPORTERING EN AANPASSINGEN DATASET.....	6
3. MOBILITEIT.....	7
3.1. METHODIEK VAN DATA-INZAMELING EN BEREKENING UITSTOOT	7
3.2. BESPREKING RESULTATEN VERBRUIKSCIJFERS 2024 EN EVOLUTIE	7
3.3. ACTIEPLAN MOBILITEIT.....	10
3.3.1. <i>Acties en blik op de toekomst</i>	10
3.3.2. <i>Stand van zaken operationele doelstellingen</i>	11
3.4. BESPREKING EVOLUTIES OP NIVEAU VAN DE ENTITEITEN	11
3.4.1. <i>Evolutie entiteiten - algemeen</i>	11
3.4.2. <i>Afwijkingsvragen</i>	11
3.5. VAARTUIGEN	13
4. GEBOUWEN EN TECHNISCHE INSTALLATIES	15
4.1. METHODIEK VAN DATA-INZAMELING EN BEREKENING.....	15
4.2. CORRECTIE REFERENTIECIJFERS EN DOELSTELLINGEN 2030	16
4.3. BESPREKING GLOBALE RESULTATEN VERBRUIKSCIJFERS 2024 EN EVOLUTIE	16
4.3.1. <i>Primair energieverbruik van de gebouwen en technische infrastructuur</i>	16
4.3.2. <i>CO₂-emissies</i>	18
4.4. BESPREKING EVOLUTIES OP NIVEAU VAN DE ENTITEITEN	20
4.5. ACTIEPLAN ENERGIE-EFFICIËNTIE (T.E.M. WERKINGSJAAR 2023)	21
4.6. ACTIEPLAN GEBOUWEN VAN HET FACILITAIR BEDRIJF.....	22
OVERZICHT BIJLAGES	23

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 verbruiksjaar 2024:

- een reductie met 33,9% van het primair energieverbruik in gebouwen en technische infrastructuur (TI);
- een reductie van 42,1% voor de CO₂-emissies van het energieverbruik in gebouwen en technische infrastructuur;
- een reductie van 26,1% van de CO₂-emissies door brandstofverbruik voor mobiliteit
- een reductie van 37,7% 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.

	Verbruik 2024 t.o.v. referentiegebruik	2024 t.o.v. 2015	Lineair besparingspad in 2024 richting 2030 doelstelling
Primair energieverbruik gebouwen en TI	-33,9%	-28,5%	19,6%
CO ₂ -emissies gebouwen en TI	-42,1%	-33,3%	33,1%
CO ₂ -emissies mobiliteit	-26,1%	-24,4%	33,1%
CO ₂ -emissies geaggregeerd	-37,7%	-30,6%	33,1%

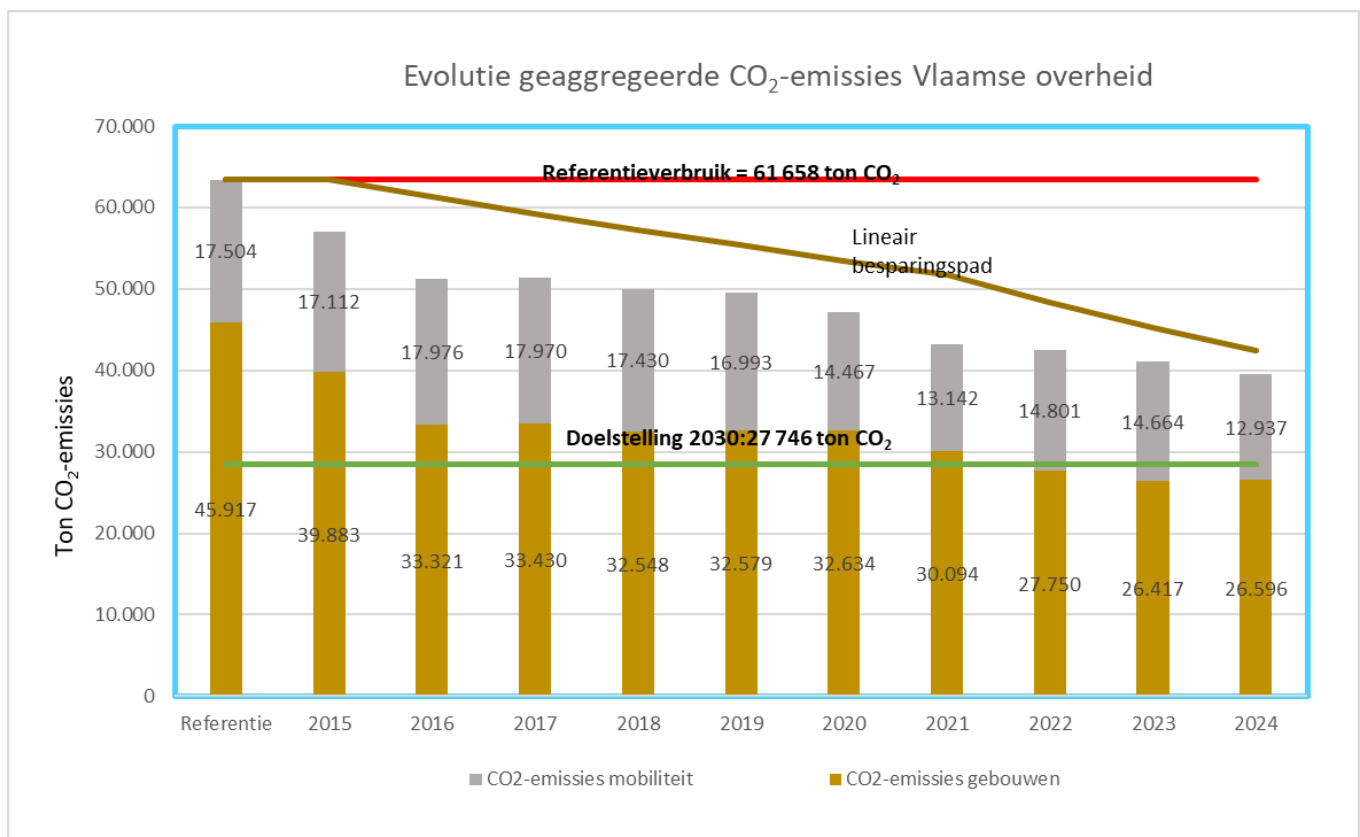
Overzicht evolutie primair energieverbruik en CO₂-emissies Vlaamse overheid

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

In 2024 kende het energieverbruik een grote daling van 6,1% t.o.v. 2023. Dit primair energieverbruik omvat zowel het elektriciteitsverbruik als het verbruik van fossiele brandstoffen. Vooral bij het elektriciteitsverbruik (-7,6%) was er een grote daling maar ook het aardgasverbruik verminderde (-2,2%). Bij het stookolieverbruik tonen de cijfers een forse stijging (+103,7%) maar dit is vooral te wijten aan 2 entiteiten die in 2023 hun stookolieverbruik niet rapporteerden. In absolute cijfers is het stookolieverbruik ook erg beperkt.

Het streefdoel van 3% voor het jaar 2024 wordt dus gehaald. **Als we de evolutie over de laatste negen jaar bekijken, dan zien we een gemiddelde daling van 3,2% per jaar voor het primair energieverbruik in gebouwen en technische infrastructuur. T.o.v. het referentieverbruik is er een daling van 33,9%.** De gewenste daling van 35% tegen 2030 is dus binnen handbereik.

Voor de evolutie van de CO₂-emissies van het gas- en stookolieverbruik in **gebouwen en technische infrastructuur** van de Vlaamse overheid (bruine balkjes in onderstaande grafiek) zien we een lichte stijging van 179 ton sinds 2023. De vooropgestelde (lineaire) jaarlijkse besparing van 6,4% wordt dan ook niet gehaald. Het vernieuwde Actieplan EE van het VEB zet dan ook meer in op totaalrenovaties en defossilisering van gebouwen naast energie-efficiëntie alleen. **Naast** de verbeterde registratie van stookolie in vergelijking met vorig jaar was er voor aardgas in 2023 een registratiefout bij het KMSKA waarbij er een onderschatting was van 780 ton CO₂. Indien we zouden corrigeren voor beide, dan zouden we een daling zien van 1150 ton tussen 2023 en 2024. Kijken we naar de algemene tendens over de laatste negen jaar, dan zien we **een gemiddelde daling van 3,7% per jaar (33,3% sinds 2015) of een daling van 42,1% t.o.v. het referentiecijfer** (of in absolute termen een vermindering van de jaarlijkse CO₂-uitstoot van 19.321 ton CO₂). Dat is ruim boven het lineaire pad dat 33,1% reductie vooropstelt in 2024.

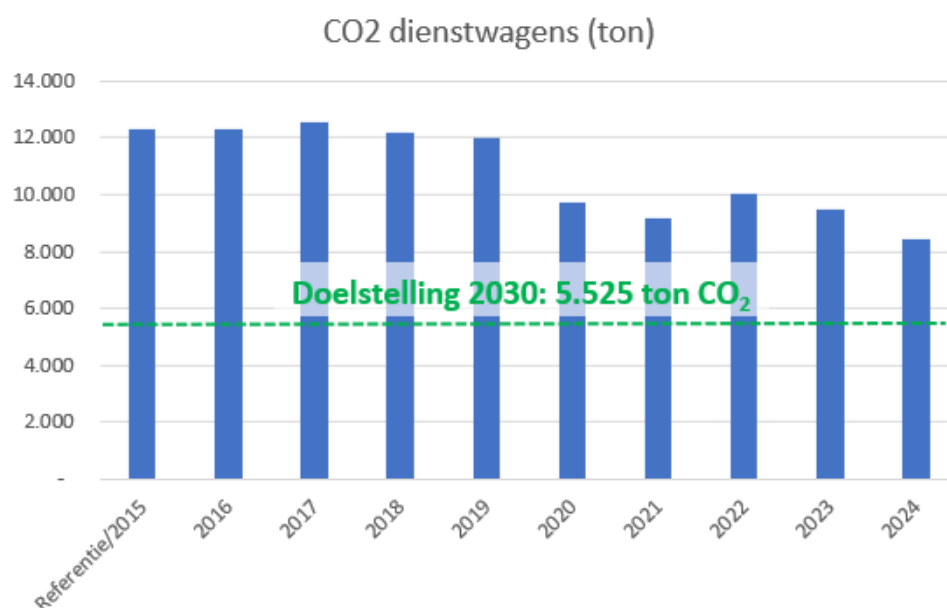


Voor **mobilititeit** (grijze balkjes in bovenstaande grafiek) is de evolutie over de hele periode iets moeilijker te schetsen. Vanaf het verbruiksjaar 2021 werd het toepassingsgebied immers uitgebreid met zwaar vervoer en met de dienstverplaatsingen met privé-wagens, terwijl voor de tussenliggende jaren tussen 2016 en 2021 deze cijfers niet in kaart werden gebracht. Om de evolutie voldoende realistisch weer te geven, werd in de grafiek daarom 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 26,1% van de CO₂-uitstoot tussen het referentiejaar en 2024**. Volgens de lineaire curve richting de 55% doelstelling in 2030 zouden we in 2024 een reductie van 33,1% moeten behalen t.o.v. het referentiejaar. Ter vergelijking: in 2023 behaalden we maar 16,2% reductie tov het referentiejaar en was de lineaire curve -28,6%. We zijn dus aan een **duidelijke inhaalbeweging** bezig, die de komende jaren nog zal versnellen. Dit komt hoofdzakelijk door de verplichte verwerving van elektrische personenwagens vanaf 2025. De categorieën dienstverplaatsingen met privé-voertuigen en zwaar

vervoer zullen moeilijker te vergroenen zijn op korte termijn. We zullen hiervoor dus moeten inzetten op communicatie, sensibilisering en gedragswijzigingen.

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 2021 komt dit neer op een CO₂-uitstoot van het eindverbruik op 9203 ton. In 2022 en 2023 komt er opnieuw een hogere uitstoot door de toename in ritten met dienstwagens na de pandemie. Respectievelijk 10033 ton CO₂-uitstoot en 9498 ton CO₂-uitstoot. Vanaf 2024 is de uitstoot van het eindverbruik van dienstwagens 8412 ton CO₂. De duidelijke daling is dus goed en wel ingezet (zie figuur).



Algemene conclusie

De Vlaamse overheid in zijn geheel zit 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. 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. Deze uitzonderingen zullen na de aktenaam door de Vlaamse Regering van deze mededeling via formele brief worden gecontacteerd door de administratie om hun in regel te brengen. Alles begint namelijk bij een goede strategie. De opdracht voor de volgende jaren is nu om deze strategie terdege uit te rollen. Slechts een tweetal entiteiten zit niet op schema richting de doelstellingen 2030 en beschikt nog niet over een duidelijke strategie om de energieprestatiedoelen van hun gebouwen en infrastructuur (zie 4.4 voor meer details) te behalen. Degene die niet op schema zitten zullen in de brief hier worden op aangesproken.

Voor mobiliteit zien we in 2024 voor het eerst duidelijke daling van de CO₂-uitstoot (-26,1% t.o.v. het referentiejaar). Die daling ligt nog onder het lineaire pad richting einddoel in 2030, maar ze toont wel

dat de trend duidelijk is gekeerd. Waar de afwijking met het lineaire pad vorig jaar nog 12% was, is die nu 7%. In 2024 was 62% van de verworven personenwagens al elektrisch, en zat de totale vloot op 16%.

31 van de 56 entiteiten met een uitstoot voor mobiliteit presteren in 2024 op vlak van de CO₂-emissies beter dan het lineaire reductiepad (-33,1%) richting de 2030 doelstelling. 18 scoren iets tot een stuk minder goed (evolutie CO₂ is slechter dan -20%, zie bijlage 1). 4 daarvan dienden dit of vorig jaar een afwijkingsvraag in (zie verder).

Vanaf 2025 moeten nieuw verworven personenwagens verplicht volledig elektrisch zijn. Dit zal de komende jaren een verdere en snellere reductie opleveren. 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. Dit kan vermoedelijk gecompenseerd worden door de entiteiten die meer dan -55% reduceren, dat waren er in 2024 al 17. Daarnaast zullen deze entiteiten via communicatie of campagnes inzetten op sensibilisering op vlak van dienstverplaatsingen met privévoertuigen en zwaar vervoer.

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 energieverbruik en de CO₂-uitstoot van elke entiteit afzonderlijk wordt telkens afgezet t.o.v. het referentieverbruik. Voor bijna alle entiteiten gaat het hierbij om het verbruikscijfer van 2015. Voor 7 entiteiten (vaak grote verbruikers) die voor hun gebouwen en infrastructuur energieverbruikscijfers uit 2005 konden aanleveren, werd beslist om dit historisch verbruikscijfer als referentiewaarde te hanteren³. Voor de doelstelling van mobiliteit kon enkel de VMM een historisch verbruikscijfer 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 verbruiksgegevens over het jaar 2024 en de realisatie van de onderliggende actieplannen tijdens het jaar 2025.

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 verbruiksgegevens <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 energieverbruik 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 energieverbruik en emissies toch nog met enige voorzichtigheid gehanteerd worden. In 2015 (referentiejaar waarop de doelstelling is berekend voor de meeste entiteiten) stond de dataverzameling namelijk nog niet op punt.

Voor de rapportering over verbruiksjaar 2024 namen we de situatie van het toepassingsgebied op 31 december 2024 als uitgangspunt. In 2024 waren er geen aanpassingen in de structuur van de gevatte entiteiten. Er was enkel een naamsverandering: Departement Landbouw en Visserij veranderde in Agentschap Landbouw en Zeevisserij door de inkanteling in beleidsdomein WEWILS.

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 verbruik vermeld onder de moederentiteit.

Het derde tabblad van Bijlage 1 toont per entiteit de referentie- en doelcijfers en de eventuele doorgevoerde aanpassingen/correcties. Voor gebouwen en infrastructuur werden in 2024 heel wat wijzigingen doorgevoerd. Deze worden meer in detail besproken in 4.2.

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de verbruikscijfers van 2024 en van de rapportering van de verschillende actieplannen.

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 (situatie eind 2024), cfr. uitleg in het rapport 3a). Hieronder belichten we de belangrijkste vaststellingen.

3.1. Methodiek van data-inzameling en berekening uitstoot

De eerder ontwikkelde, verbeterde methodiek voor dataverzameling werd ook voor dit rapport gebruikt.

De brandstofleveranciers werden voor voorliggend rapport opnieuw als bron geraadpleegd om tot betrouwbaardere data te komen voor de uitstoot van de dienstwagens. Verbruiksdata werden ook opgevraagd bij de entiteiten. Er werd door HFB opnieuw bekeken welke data de meest betrouwbare waren.

Voor dit rapport werden voor de vierde keer de verbruikscijfers van de uitgebreide scope in kaart gebracht, dit is inclusief zwaar vervoer en dienstverplaatsingen met privé-wagens (gedeclareerde kilometers). Voor de gedeclareerde kilometers kon HFB voor veel entiteiten terugvallen op het Orafin boekhoudsysteem. De entiteiten die Orafin niet verbruiken werden via e-mail bevraagd. 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 2024. Hierbij werden de bedrijfswagens dus (voor de tweede keer) niet in rekening gebracht. In de rapporten daarvoor verbruikten 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 2024 bleek de emissiefactor voor particuliere wagens **151,15 g/km** te zijn. Dat is een stuk (17%) lager dan de factor van 2023, die 182,57 g/km was. Dit opmerkelijk verschil wordt veroorzaakt door een correctie in de berekening van de gemiddelde emissiefactoren per brandstoftype, via het COPERT model. De laatste meetgegevens van voertuigen die in 2021 en 2022 op de markt kwamen, tonen aan dat eerdere inschattingen van de uitstoot te hoog waren. Vooral de emissiefactor van benzine- en dieselwagens is sterk gezakt en deze maken 96% van het particulier wagenpark uit in 2024. Daarom heeft deze correctie een grote invloed op het totaalcijfer. De sterke daling van de emissiefactor is ook te zien in de gunstige evolutie van de totaaluitstoot.

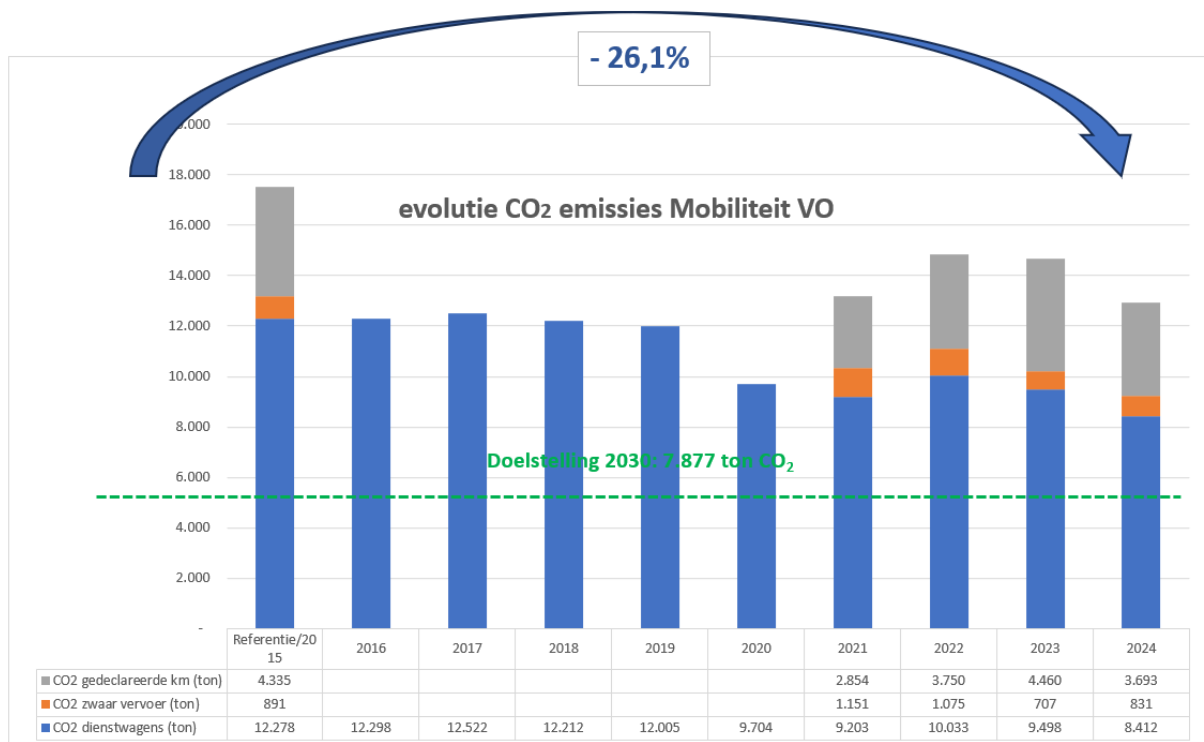
3.2. Bespreking resultaten verbruikscijfers 2024 en evolutie

In bijlage 1 zien we de evolutie van de verbruikscijfers per entiteit en voor de Vlaamse overheid in zijn geheel. In een apart tabblad staat per energiedrager het aantal liter of kilogram verbruikte brandstof.

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 de totaaluitstoot voor mobiliteit alleen goed vergelijken met het referentiejaar 2015, aangezien (enkel) voor dit jaar ook de gedeclareerde kilometers en het verbruik 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 2024 zo'n 2/3. Het

zwaar vervoer neemt in 2024 ongeveer 6% in (door slechts 9 entiteiten), en de gedeclareerde kilometers 29%.

Voor de globale Vlaamse overheid evolueerden de CO₂-emissies ten gevolge van het brandstofverbruik in dienstvoertuigen tussen 2015/referentiejaar en 2024 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 -26,1% van de CO₂-uitstoot tussen referentiejaar/2015 en 2024**. 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 2024 een reductie van 33,1% moeten bespaard hebben (en 55% tegen 2030). Tov de voorbije jaren zitten we in een duidelijke inhaalbeweging en verschilt het werkelijke reductiepad maar 7% meer met het lineaire pad richting -55% tegen 2030. Vorig jaar haalden we nog maar 16% reductie tov het referentiejaar.

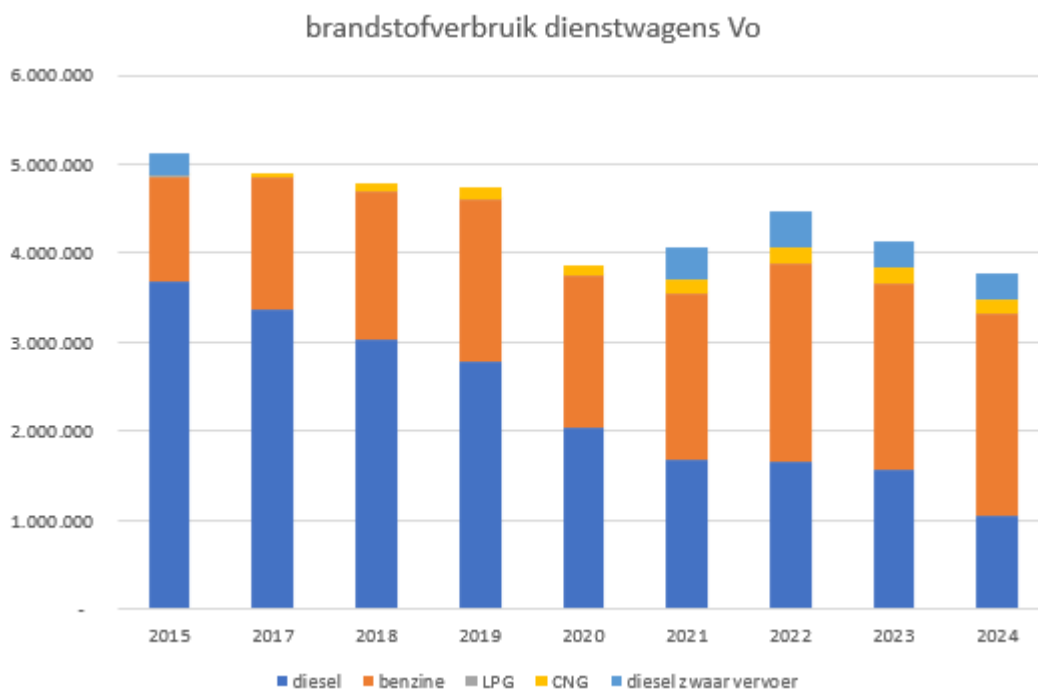
Deze inhaalbeweging komt enerzijds doordat de elektrificatie van het wagenpark nu duidelijke effecten begint te krijgen en de dienstwagens dus minder uitstoten dat in 2023 (-11,4%). Anderzijds is de uitstoot door dienstverplaatsingen met privé-wagens stevig verminderd dan in 2023 (-17,2%). Dit komt doordat de emissiefactor per kilometer is gedaald met -17%. Het aantal verplaatste kilometers met privéwagens is stabiel t.o.v. 2023 (24,44 miljoen t.o.v. 24,43 miljoen), en zelfs hoger dan in 2015 (23,10 miljoen). De uitstoot door zwaar vervoer stijgt licht maar dit veroorzaakt maar een beperkt effect op het totaal.

In de grafiek zien we dat in 2020 en 2021 de Corona-pandemie een belangrijke rol speelde in het verplaatsingsgedrag. We zien in 2022 een realistisch beeld van de uitstoot zonder pandemie-invloeden, en in 2023 vervolgens een (quasi) stagnatie. Het aandeel elektrische wagens is in 2024 sterk gestegen en dit begint zich te tonen in de cijfers (van 6% van het totale wagenpark in 2022 naar 15,7% in 2024).

Als we enkel naar de uitstoot van de **dienstvoertuigen** kijken, dan kan er wel een evolutie geschetst worden die tot 2015 teruggaat. Tussen 2015 en 2019 was maar een heel lichte daling van 3,8%. In 2020 zagen we door Covid een opmerkelijke daling van 19% t.o.v. het voorgaande jaar. In 2022 volgt een herstel, en daarna begint de uitstoot stelselmatig te dalen. Enkel voor de dienstwagens zien we een reductie van 31,5% tussen het referentiejaar en 2024.

In de onderstaande grafiek wordt de evolutie van de brandstofverbruiken 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 dieselverbruik ingehaald door benzine. Het CNG-verbruik stijgt tot 2023, maar blijft nog laag in vergelijking met het totaal verbruik en zal op termijn ook udfaseren. LPG wordt nauwelijks nog verbruikt.



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 dieservoertuigen meer aangekocht worden in de klassen van personenwagens. Dit zien we ook in de cijfers van de verbruikte brandstoffen (grafiek hierboven). Oudere dieservoertuigen scoren slechter op vlak van plaatselijke luchtvervuiling, maar stoten per gereden kilometer gemiddeld iets minder CO₂ uit dan benzine-voertuigen. Deze evolutie zorgt dus niet voor een reductie in CO₂, integendeel. De reductie trad pas op van zodra elektrische wagens een substantieel aandeel van de vloot begonnen te vormen. 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. Vanaf 2025 mogen enkel nog volledig elektrische personenwagens verworven worden.

- Bij de geleverde nieuwe wagens (lease of aankoop) zien we in 2024 een hogere versnelling in de verwervingen van volledig elektrische wagens, namelijk 54%. In 2022 was dit nog maar 25%. Bij de personenwagens alleen zie we in 2024 zelfs 62% elektrische verwervingen. Deze trend zal de komende jaren nog versnellen, mede omdat het vanaf 2025 verplicht is om voor personenwagens te kiezen voor volledig elektrisch (cfr. het VEKP). Het aandeel (mild) hybride maakt nog maar 8% uit van het totaal aantal verwervingen, en het aandeel PHEV blijft vrij stabiel op 25% van de bestellingen in 2024. CNG werd niet meer verworven. Wagens op puur benzine maken nog maar 3% van de leveringen in 2023 (het jaar ervoor was dat nog 14%). Diesel blijft hangen op 8%, vooral bij bestelwagens en terreinwagens.
- Bij de verwervingen zien we 90 personenwagens die in principe niet meer toegelaten zijn volgens de minimale Ecoscore normen (17%, rode cellen bij OD2 in bijlage 3b). In 2023 was dat maar 28 wagens. De entiteiten die de meeste van deze niet meer toegelaten wagens aankochten waren: De Lijn (24), DVW (15), VRT (13) en ANB (12). Wel moeten we oppassen omdat we enkel de leverdatum van deze wagens kennen, en niet de besteldatum. Vaak zit er meerdere maanden tussen deze bestel- en leverdatum, soms wel tot een jaar. Wellicht waren een deel van deze wagens op het moment van bestelling wel nog toegelaten volgens de toen geldende OMZB, maar dat kunnen we uit deze data niet afleiden.

VOLLEDIGE VOERTUIGENVLOOT

- Het aandeel hybride (HEV) en plug-in hybride (PHEV) voertuigen stijgt geleidelijk naar resp. 10% en 12%, vooral de PHEV worden nog vrij veel verworven (25%). 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. Vanaf 2025 mag dit type ook niet meer voor personenwagens.
- CNG-wagens zakken licht tot 4%. Het is duidelijk dat ook dit geen goed alternatief is, enkel qua luchtvervuiling scoren deze wagens goed maar ze stoten maar iets minder CO₂ uit als dieselwagens (en meer dan hybride of plug-in hybride wagens). We beschouwen dit ook als een overgangstechnologie.
- Het aandeel volledig elektrische voertuigen (EV) stijgt stilaan en hun aandeel is intussen substantieel: 15,7% in 2024. T.o.v. 2022 is dit een stevige stijging (aandeel was toen 6%) maar t.o.v. 2023 slechts een lichte stijging (aandeel was 13%). We verwachten de komende jaren een 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

3.3.1. Acties en blik op de toekomst

Het actieplan mobiliteit liep af eind 2024, er zijn dus geen nieuwe acties voor 2025 te rapporteren.

Uit de bijlage 3a (rapportering van HFB): *Er werd beslist om niet langer een apart actieplan mobiliteit in het leven te houden. Bestaande beleidskaders zoals de omzendbrief, het Klimaatplan Vlaamse overheid, 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 VO 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 beheerstool 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.

3.3.2. 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 2024 beschouwd, in lijn met de verbruikscijfers.

3.4. Bespreking evoluties op niveau van de entiteiten

3.4.1. Evolutie entiteiten - algemeen

Van de 68 entiteiten binnen het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo zijn er 56 met een uitstoot voor Mobiliteit. 31 daarvan presteren op vlak van de CO₂-emissies beter dan het lineaire reductiepad richting de 2030 doelstelling dat voor 2024 -33,1% bedraagt tov het referentiejaar 2015. 17 scoren zelfs al beter dan de -55% doelstelling. Van de 25 resterende entiteiten zijn er 18 die iets tot een stuk minder goed scoren (evolutie CO₂ is meer/slechter dan -20%).

De entiteiten die t.o.v. 2015 minder reduceerden dan 20% werden in het in tabblad "Duiding afwijkingen mobiliteit" in Bijlage 1 opgenomen. Dit overzicht toont de entiteiten met een substantiële afwijking op de doelstellingen, met daarbij de evolutie in CO₂ en de redenen en ondernomen/geplande acties in dit kader. Nieuw in dit overzicht, dus zitten in tegenstelling tot de voorbije jaren niet meer op schema, zijn: ILVO en Digitaal Vlaanderen. Verdwenen uit het overzicht, dus zitten nu wel op schema in tegenstelling tot vorig jaar, zijn: VEB, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, DVW en AGO. We zien dus een positieve evolutie dat maar 2 entiteiten nieuw zijn in de gevarenzone, terwijl er 5 uit verdwijnen.

In sommige gevallen is er de komende jaren een inhaalbeweging gepland bv door versnelde elektrificatie van het wagenpark (dienstwagens en/of bedrijfswagens). In andere gevallen kan de achterstand 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. 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 moeilijk om de vooropgestelde doelstelling van -55% tegen 2030 te behalen vanwege de specificiteit van de kerntaken van deze entiteiten. Daarom werd de mogelijkheid 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."*

Vaak is de oorzaak van het moeilijk behalen van een doelstelling en het niet volgen van het gewenste reductiepad: veel declaraties of in sommige gevallen veel zwa(arde)re moeilijk te elektrificeren voertuigen. Dit vraagt een grondige studie specifiek per situatie 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.

In 2024 en 2025 gaven 8 entiteiten aan dat ze (mogelijk) een afwijkingsvraag zouden indienen (zie ook Bijlage 1, tab Duiding afwijkingen Mobiliteit). 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 vorige voortgangsrapport (data 2023). Enkel INBO diende toen een afwijkingsvraag in. Voor huidig rapport dienden 3 entiteiten effectief een afwijkingsvraag in, namelijk: AJH, De Lijn en VUTG. De overige 5 entiteiten gaven niet meer thuis: VLABEL, Opgroeien en Opgroeien Regie, VDAB en Toegankelijk Vlaanderen.

Zoals in de koepeltekst wordt aangegeven onderzocht de kerngroep (HFB en dOMG) deze vragen voor afwijking en bezorgt afwijkingsvragen en onderbouwde administratieve adviezen aan de politieke stuurgroep. Deze adviezen maken geen deel uit van het tussentijds rapport en worden afzonderlijk aan de politieke stuurgroep bezorgd.

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 vaartuigen 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.”

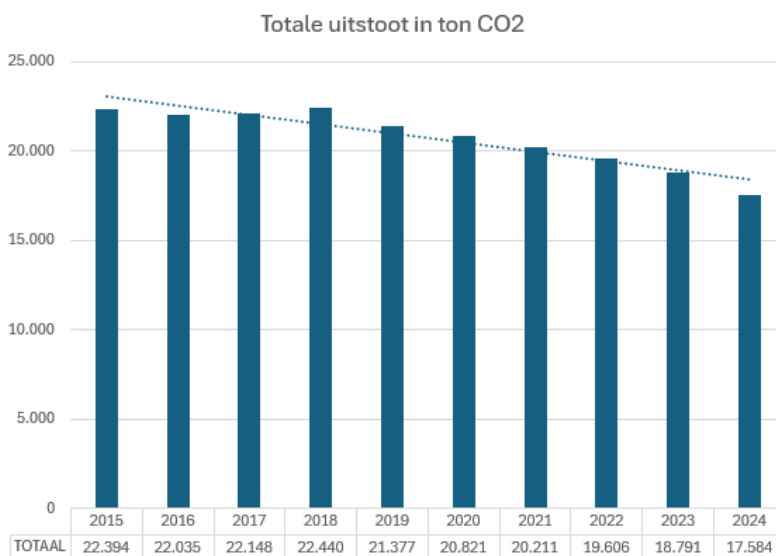
“De entiteiten met vaartuigen in eigen beheer zullen hiervan de CO₂-uitstoot inventariseren, en tegen ten laatste 2024 een haalbare maar ambitieuze doelstelling bepalen.”

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 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.

Door deze aanpassingen gecombineerd met investeringen in nieuwe technologie, komt MDK in **2024** al uit op een mooie reductie van **21,5% CO₂ t.o.v. 2015** (zie grafiek). T.o.v. 2023 is dit een besparing van 6,4%. De komende jaren zal de dalende curve verdergezet worden.



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 verbruik 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 verbruikscijfers 2024 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 2024 voor de 68 entiteiten onder het toepassingsgebied van het Klimaatplan Vo 5626 meetpunten die een energieverbruik lieten optekenen.

28 entiteiten van de Vlaamse overheid binnen het toepassingsgebied van het interne Klimaatplan Vo hebben in 2024 een eigen energieverbruik (d.w.z. betalen zelf (deels) hun energiefactuur). Zij kregen in januari een oproep om hun energiedata voor het jaar 2024 in Terra te valideren. Ze kregen daarvoor tijd van 21 januari tot 7 februari 2026. Aan die entiteiten werd gevraagd hun cijfers te controleren en zo nodig aan te vullen of te corrigeren. Dit leidde tot 117 correcties vanwege 14 verschillende entiteiten. Na enkele herinneringen valideerden uiteindelijk 27 van de 28 entiteiten met eigen energieverbruik hun data binnen de vooropgestelde validatieperiode. Dit hoge percentage toont dat de entiteiten de validatieprocedure en het werken in Terra intussen in de vingers hebben. Enkel het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust deed geen controle en valideerde de verbruikscijfers 2024 niet.

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 ook nog niet in rekening gebracht. Sinds verbruiksjaar 2024 wordt het elektriciteitsverbruik van laadpalen verbonden aan een gebouw wel afgetrokken van het geregistreerde gebouwverbruik, op voorwaarde dat de entiteiten de laadpaal ook registreren als technische installatie en het verbruik ervan ingeven.

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 stroomverbruik verwaarloosbaar geworden en wordt de eventuele emissies daaruit niet in rekening gebracht.

4.2. Correctie referentiecijfers en doelstellingen 2030

Het referentieverbruik, en dus ook het doelverbruik 2030 onderging heel wat wijzigingen.

Voor een aantal andere entiteiten werd de inkantelingsoperatie bij het Facilitair Bedrijf afgerond in de loop van 2024 waardoor dit impact had op hun referentiecijfers. Bij een inkanteling komt het actueel gebouwverbruik op conto van een nieuwe entiteit en wordt het referentieverbruik logischerwijs van het ingekantelde gebouw overgedragen aan HFB. Entiteiten bij wie het referentieverbruik omwille van die reden aangepast werd zijn Het Facilitair Bedrijf, Agentschap Innoveren en Ondernemen, Agentschap Integratie en Inburgering, de Vlaamse Waterweg, Departement Omgeving, Opgroeien Regie, Toerisme Vlaanderen, Agentschap Uitbetaling Groeipakket, Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaamse Milieumaatschappij, Vlaamse Onderwijsraad. Zes van hen hebben als gevolg van die inkanteling geen eigen gebouwverbruik meer. Deze aanpassingen aan de referentiecijfers situeren zich louter op entiteitsniveau en hebben geen impact op het totale referentieverbruik van de hele Vlaamse overheid. Bij twee entiteiten waren er wel aanpassingen met een impact op het totaal van de Vo.

Bij de Limburgse reconversiemaatschappij (LRM) bleek dat het referentieverbruik 2015 was bepaald op basis van een te brede scope (ook het energieverbruik van de NV Mijnen was er indertijd bij gerekend). Het referentieverbruik werd in lijn gebracht met de bepalingen van de open data verplichting en met de aanpak zoals gehanteerd voor de Participatiemaatschappij Vlaanderen.

Ook voor het KMSKA (Koninklijk Museum voor Schone Kunsten Antwerpen) werd het referentieverbruik aangepast. Het museum was in 2015 immers al in renovatie. Als nieuw referentieverbruik werd het verbruik van 2023 genomen (het eerste volledige jaar dat het museum open was) vermeerderd met de theoretische reductie die verwacht werd tussen 2015 en 2023 (17,09% voor energie en 28,57% voor CO₂-emissies). Dan komen we op een referentie energieverbruik van 17,13 GWh en 2219 ton CO₂.

In totaliteit zorgt dat ervoor dat het referentiecijfer van de hele Vlaamse overheid stijgt van 988 naar 1001 GWh en van 43.939 naar 45.916 ton CO₂.

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 verbruikscijfers 2024 en evolutie

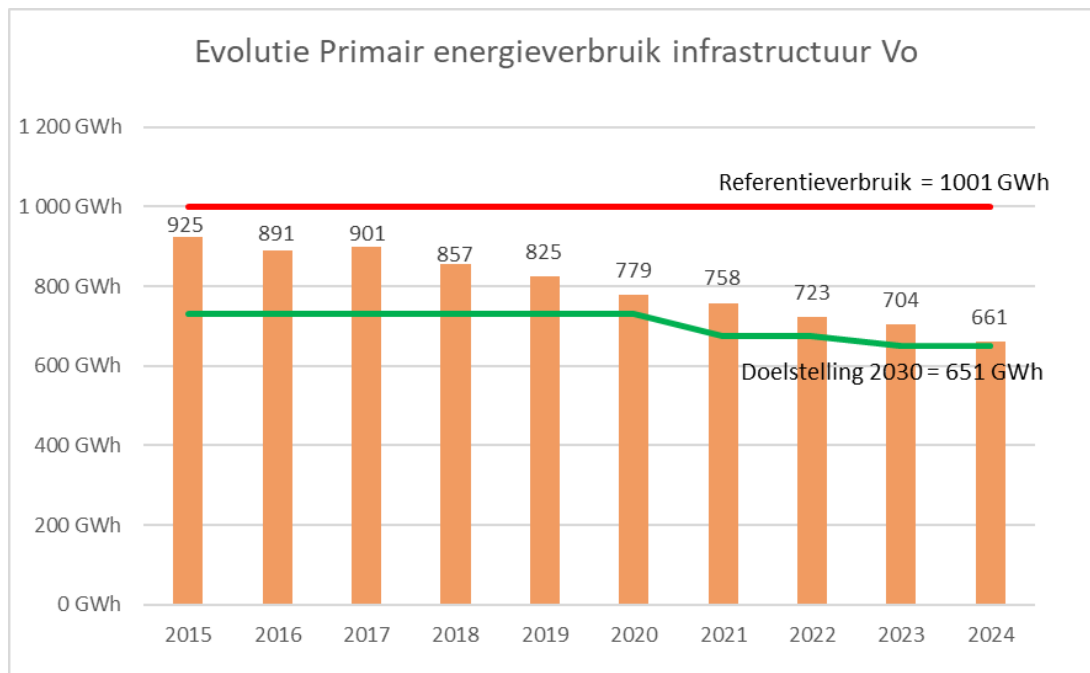
4.3.1. Primair energieverbruik van de gebouwen en technische infrastructuur

Het primair energieverbruik van de gebouwen en technische infrastructuur van de volledige Vlaamse overheid vertoont in 2024 een daling van 42,9 GWh of 6,09% t.o.v. 2023. Dit is een heel stuk meer dan het streefdoel van 3% voor het jaar 2024.

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 negen jaar impliceert dit een verwachte reductie van 19,65%. Deze ambitie wordt ruim behaald met een daling van 263,82 GWh of 28,51% sinds 2015.

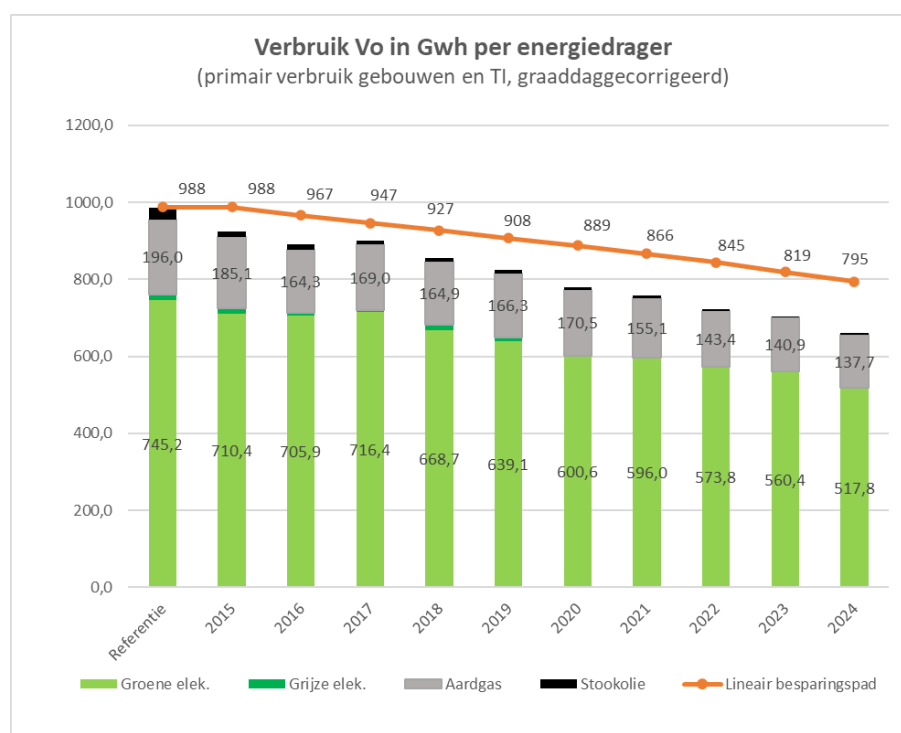
Het streefdoel is tegen 2030 een reductie van het primair energieverbruik van 35%, en dit t.o.v. het referentieverbruik. Het referentieverbruik is voor de meeste entiteiten het 2015 verbruikscijfer maar voor 7 entiteiten (vaak grote verbruikers) die een verbruikscijfer uit 2005 konden aanleveren geldt dit

cijfer. T.o.v. dit referentiecijfer (gemengd 2015 en 2005) (rode lijn in de grafiek hieronder) zien we een daling van 339,71 GWh wat overeenkomt met een daling van 33,93%.



Het energieverbruik van de Vo is tussen 2015 en 2024 dus een heel stuk sneller gedaald dan de voorgeschreven evolutiedoelstelling.

Onderstaande grafiek en tabel geven meer inzicht in de evolutie van het primair energieverbruik per energiedrager gedurende de laatste 9 jaar en t.o.v. de referentiecijfers. T.o.v. vorig jaar is er een daling bij zowel het elektriciteitsverbruik (-7,6%) als het aardgasverbruik (-2,2%). Het stookolieverbruik kent een forse stijging t.o.v. 2023 (+104%) maar is wel lager dan 2022 of de jaren daarvoor. Dit is eenvoudig te verklaren door onvolledige rapportagecijfers in 2023, zoals ook aangegeven werd in het voortgangsrapport 2023. De stookoliedata worden immers manueel ingevoerd en in 2023 ontbraken die data bij verschillende entiteiten (o.a. AWW, De Lijn). Het verbruik van pellets, hout en stadswarmte blijft marginaal klein.



In de voorbije 8 jaar daalde het stookolieverbruik met 65%, het aardgasverbruik met 25,6% en het elektriciteitsverbruik met 27%. De procentuele daling t.o.v. het referentiejaar staat ook weergegeven in onderstaande tabel.

Evolutie Primaire energie 2015-2024 (Gwh)	Groene elek.	Grijze elek.	Aardgas	Stookolie	Andere (pellets, hout)	totaal	Lineair besparingspad
Referentie	753,5	15,1	201,4	30,7	0,5	1001	1.001
2015	710,4	13,7	185,1	15,5	0,5	925	1001
2016	705,9	7,4	164,3	12,6	0,1	890	980
2017	716,4	4,9	169,0	9,8	0,1	900	960
2018	668,7	13,2	164,9	9,3	0,1	856	940
2019	639,1	10,2	166,3	8,4	0,1	824	920
2020	600,6	1,9	170,5	5,8	0,1	779	901
2021	596,0	0,0	155,1	6,8	0,1	758	878
2022	573,8	0,0	143,4	6,0	0,1	723	856
2023	560,4	0,0	140,9	2,7	0,4	704	831
2024	517,8	0,0	137,7	5,4	0,4	661	806
2030							651
Evolutie 2015-2024 in %	-27,1%	-100,0%	-25,6%	-65,0%	-25,8%	-28,5%	19,65%
Evolutie referentie-2024 in %	-31,3%	-100,0%	-31,6%	-82,3%	-25,8%	-33,9%	19,65%

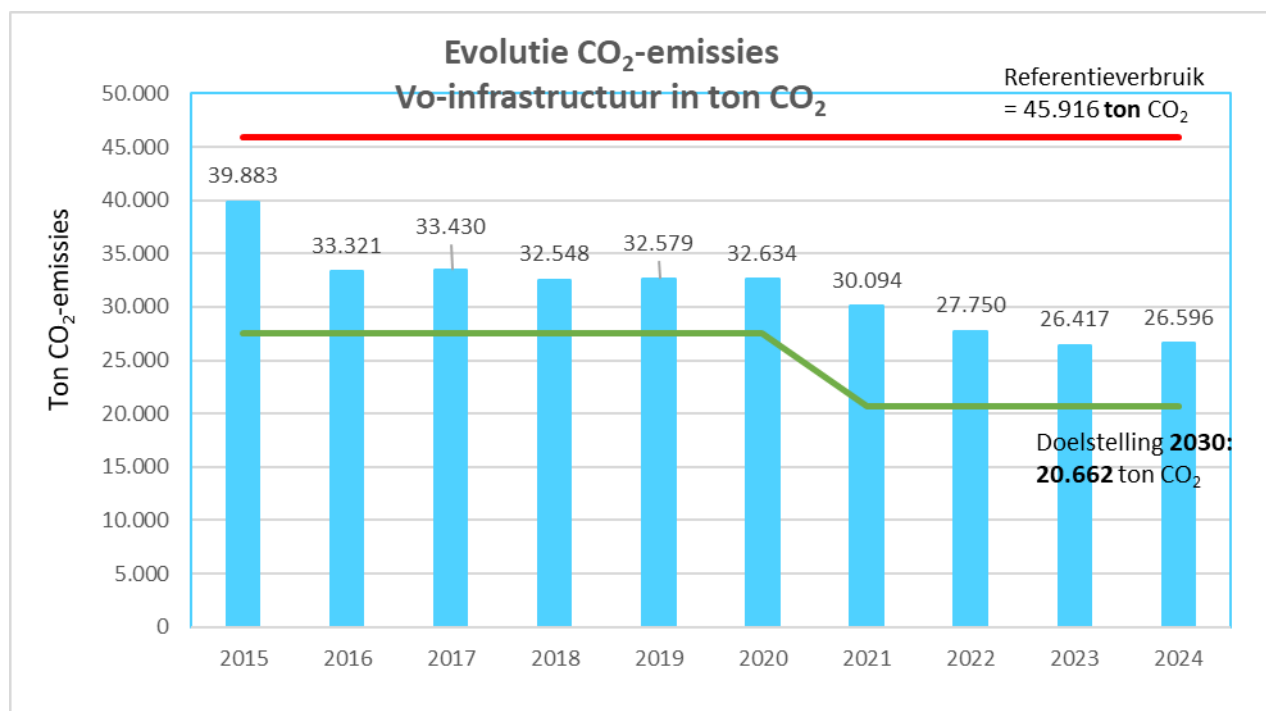
4.3.2. CO₂-emissies

De totale CO₂-uitstoot van het gas- en stookolieverbruik van de Vlaamse overheid in 2024 was 26.596 ton. Dat is een stijging van 179 ton (0,7%) t.o.v. 2023. De emissies door het stookolieverbruik stegen het voorbije jaar met 104% (+738 ton), maar zoals gesteld in 4.3.1 is dit cijfer voor een groot deel te wijten aan onvolledige rapportage bij enkele entiteiten in 2023. De emissies omwille van het aardgasverbruik dalen met 2,25% maar ook hier was er in 2023 een registratiefout bij het KMSKA waarbij er een onderschatting was van 780 ton CO₂. Indien we zouden corrigeren voor beide registratiefouten, dan zouden we een daling zien van 1150 ton (-3,5%) tussen 2023 en 2024.

De oorspronkelijke CO₂-besparingsdoelstelling was 40% tussen 2015 en 2030 (wat staat voor een lineaire besparing van 3,35%/jaar). Sinds de aanscherping van de doelstelling in 2021 naar 55% ligt de jaarlijks verwachte CO₂-reductie op 6,4%. Over de voorbije 9 jaar is er een daling van 33,3%. In absolute cijfers betekent dit dat de Vo in 2024 13.288 ton minder CO₂ uitstootte dan in 2015. Dat ligt helemaal in lijn met wat het lineaire reductiepad vooropstelt (33,13% in 2024).

Het uiteindelijke streefdoel is een daling van 55% t.o.v. het referentieverbruik van 45.917 ton. Met nog 6 jaar voor de boeg (in dit rapport worden de cijfers 2024 geëvalueerd) zit de Vo met een daling van 42,1% goed op schema om deze doelstelling te halen.

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



Evolutie CO2-emissies in ton CO2	Aardgas	Stookolie	Stadswarmte	totaal	Lineair Besparingspad
Referentie	37.730	8.187	0	45.916 ton CO2	45.916
2015	35.741	4.142	0	39.883 ton CO2	45.916
2016	29.961	3.360	0	33.321 ton CO2	44.378
2017	30.820	2.610	0	33.430 ton CO2	42.891
2018	30.072	2.476	0	32.548 ton CO2	41.454
2019	30.328	2.251	0	32.579 ton CO2	40.066
2020	31.092	1.543	0	32.634 ton CO2	38.724
2021	28.287	1.807	0	30.094 ton CO2	37.426
2022	26.147	1.603	0	27.750 ton CO2	35.036
2023	25.693	711	13	26.417 ton CO2	32.798
2024	25.116	1.449	30	26.596 ton CO2	30.703
2030					20.663
Evolutie 2015-2024 in %	-29,7%	-65,0%		-33,3%	33,1%
Evolutie referentiecijfer-2024	-33,4%	-82,3%		-42,1%	33,1%

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 energieverbruik, 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 nog 28 met een eigen energieverbruik. Dit impliceert dat zij zelf hun energiefacturen betalen en dit niet gebeurt via het Facilitair Bedrijf. Bij vijf entiteiten (All, VAPH, VLM, VUTG, VLOR) zorgde de inkanteling ervoor dat ze vanaf 2024 geen energiebesparingsdoelstelling meer hebben voor hun gebouwen, maar HFB dit voor hen opneemt. Door de inkanteling van het vastgoed, neemt Het Facilitair Bedrijf het referentieverbruik en actueel verbruik van de ingekantelde gebouwen over, waardoor dit op het conto komt van de klimaatdoelstellingen die Het Facilitair Bedrijf als entiteit dient te behalen.

Van de 28 resterende entiteiten zijn er 8 die zowel op vlak van energieverbruik als op vlak van de CO₂-emissies beter presteren dan het lineaire reductiepad richting de 2030 doelstelling. 20 entiteiten presteren op één of beide aspecten dus minder goed, al is dat bij sommigen slechts een heel lichte afwijking die in de volgende jaren nog kan bijgesteld worden. Bij andere entiteiten is de afwijking groter maar is er de komende jaren een inhaalbeweging gepland door grote structurele ingrepen (bvb de geplande verhuis van de VRT naar een CO₂-neutraal gebouw; lopende renovaties bij Toerisme Vlaanderen alvorens de gebouwen over te dragen aan een exploitant). In andere gevallen kan de afwijking volledig aan overmacht te wijten zijn, waarbij het leveren van alle redelijke inspanningen toch onvoldoende zijn (bvb. door extra bevoegdheden met grote energetische impact, specifieke context,...). In zo'n geval kan de entiteit een afwijking van zijn doelstelling aanvragen. Om een lange termijn perspectief te hebben richting de energiebesparingsdoelen werden alle entiteiten met een eigen patrimonium opgedragen om tegen eind 2023 een lange termijn vastgoedstrategie te ontwikkelen met bijhorend energetisch masterplan richting CO₂-neutraliteit in 2045. 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 gebouwen" in Bijlage 1 geeft een overzicht van de entiteiten met een afwijking op de doelstellingen. 2 entiteiten, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW), en Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust hebben een vrij grote afwijking t.o.v. de doelstellingen zonder dat ze beschikken over een strategisch plan om werk te maken van de energiebesparingsdoelen.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW) kent een grote stijging in het verbruik van primaire energie (i.p.v. 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 energieverbruik van projecten (kunstwerken zoals energieverbruik van pompgemalen, bruggen, straatverlichting,...) en de reguliere werking waardoor het sowieso erg moeilijk is drastische besparingen te realiseren. Er is nog geen werk gemaakt van een strategisch vastgoedplan maar dMOW geeft aan er mee te zullen starten.

Ook het agentschap Maritieme Dienstverlening En Kust (MDK) tekent een heel grote stijging op in het energieverbruik maar zit voor de CO₂-emissies bijna op schema. MDK is volop bezig met een strategisch vastgoedplan en zou dit in de zomermaanden afronden.

Het FWO en Muntpunt kennen beide ook een heel grote afwijking voor de energiebesparingsdoelstelling. Bij het FWO is dit enerzijds te wijten aan de verhuis naar een veel groter gebouw en zijn er anderzijds een aantal energiebesparende ingrepen gepland de komende jaren. Bij Muntpunt werd werk gemaakt van een energieaudit en wordt een adequater monitoringssysteem geïnstalleerd dat meer inzicht moet geven in de stijging van het aardgasverbruik.

Ook voor Vervoersmaatschappij De Lijn zal het de komende jaren een grote inhaaloperatie vergen om de 2030 te behalen. De evolutie CO₂-emissies ziet tussen 2015 en 2024 een stijging van 18,2%. Problemen met het raamcontract voor laadpalen worden door De Lijn aangehaald, waardoor een tijd geen elektrische wagens konden worden aangekocht. Een vastgoedstrategie zou opgemaakt zijn om hier de komende jaren werk van te maken. De andere entiteiten vermeld in het schema in bijlage 1 hebben een wat lichtere afwijking en hebben allen ook een lange termijn strategie opgesteld, al is het nog niet duidelijk of de maatregelen voldoende zullen zijn om hun doelstellingen te behalen.

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 20 mei 2025 lanceerde het Vlaams Energiebedrijf een negende oproep die doorlopend openstond van 20 mei tot en met 29 augustus 2025. Er werden 18 ontvankelijke projectaanvragen ingediend door 7 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 2025' zoals deze werd gepubliceerd op de VEB-website. 17 van deze projectaanvragen werden positief beoordeeld. Een totaal aan 5.184.000 EUR aan middelen werden toegekend in 2025.

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. In 2022 en 2023 ontving Het Facilitair Bedrijf uit ronde 5 en 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 2025 zijn er 84 projecten opgeleverd. Qua realisatiegraad (opgeleverd, voorlopig opgeleverd, geannuleerd, opgenomen in ander project) is dit 90%. 10% 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 1226,82 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 intussen verder. Op dit moment zijn er nog een vijftal 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 2024 en doelen 2030

Bijlage 2 Toepassingsgebied 2024

Bijlage 3a Rapport actieplan Mobiliteit 2024-2025

Bijlage 3b Rapport actieplan Mobiliteit ODs 2024-2025

Bijlage 4 Rapport actieplan Energie-Efficientie 2024-2025

Bijlage 5a Rapport actieplan Gebouwen HFB overzicht 2025

Bijlage 5b Rapport actieplan Gebouwen HFB acties 2025

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>