



BEDRIJFSVERVOERPLAN UGENT: NIEUWE STAPPEN NAAR EEN DUURZAMERE MOBILITEIT

1. KADER

Het Bestuurscollege keurde op 10/07/2015 het bedrijfsvervoersplan voor de Universiteit Gent goed. Daarin wordt gestipuleerd dat de UGent een geïntegreerd mobiliteitsbeleid voert, waarbij de campussen vlot bereikbaar zijn, de verkeersveiligheid wordt verhoogd en de milieu-impact van de verplaatsingen door personeel en studenten wordt gereduceerd. Hiertoe worden volgende strategische keuzes en doelstellingen vooropgesteld:

- Het gebruik van duurzame vervoersmodi voor woon-werkverkeer is tegen 2020 gestegen tot 65%, voor de dagelijkse verplaatsingen door studenten tot 90%.
- Elke fietsende werknemer heeft tegen 2020 een kwaliteitsvolle fietsenstalling op max. 2 min en elke autogebruiker een parkeerplaats op max. 15 min wandelafstand van de hoofdingang.
- Elke fietsende student heeft tegen 2020 een fietsenstalling op max. 2 min wandelafstand van de hoofdingang.
- Elke pendelaar heeft tegen 2020 een halte van openbaar- of collectief vervoer op max. 10 min wandelafstand van de hoofdingang.
- Bij een tekort aan fietsenstalling wordt steeds voorrang gegeven aan uitbreiding van de stallingscapaciteit voor de fiets t.o.v. parkeerplaatsen voor auto's. Het voetpad wordt in elk geval gevrijwaard. Het groen dat verloren gaat, wordt op een andere plaats gecompenseerd.
- Bij het vorm geven van de beleidsdoelstellingen van de overheid wordt nauw en constructief samengewerkt met Stad Gent, De Lijn en andere betrokken partners voor projecten zoals het inrichten van fietsassen en fietsstraten, het scheiden van verkeersstromen, het delen van parking, campagnes rond hoffelijkheid en verkeersveiligheid, ...
- Tegen 2020 zal het aantal ongevallen van en naar het werk gehalveerd zijn.

Bij deze doelstellingen hoort een maatregelenpakket met stimulerende maatregelen om het woon-werkverkeer te bevorderen én sturende maatregelen om het autogebruik te beperken. Er wordt gewerkt rond 6 pijlers:

- Mobiliteitscoördinatie
- Mobiliteitscommunicatie
- Optimalisatie van fietsinfrastructuur
- Optimalisatie van dienstverplaatsingen
- Optimalisatie van parkeerinfrastructuur
- UGent experimenteert (mee)

Het maatregelenpakket werd opgedeeld in 1^{ste}-fase-maatregelen (i.e. maatregelen met beperkt of reeds voorzien budget, voldoende draagvlak, voldoende duidelijk, ...) en 2^{de}-fase-maatregelen (i.e. maatregelen die verdere studie vergen, extra budget, groter draagvlak, ...).

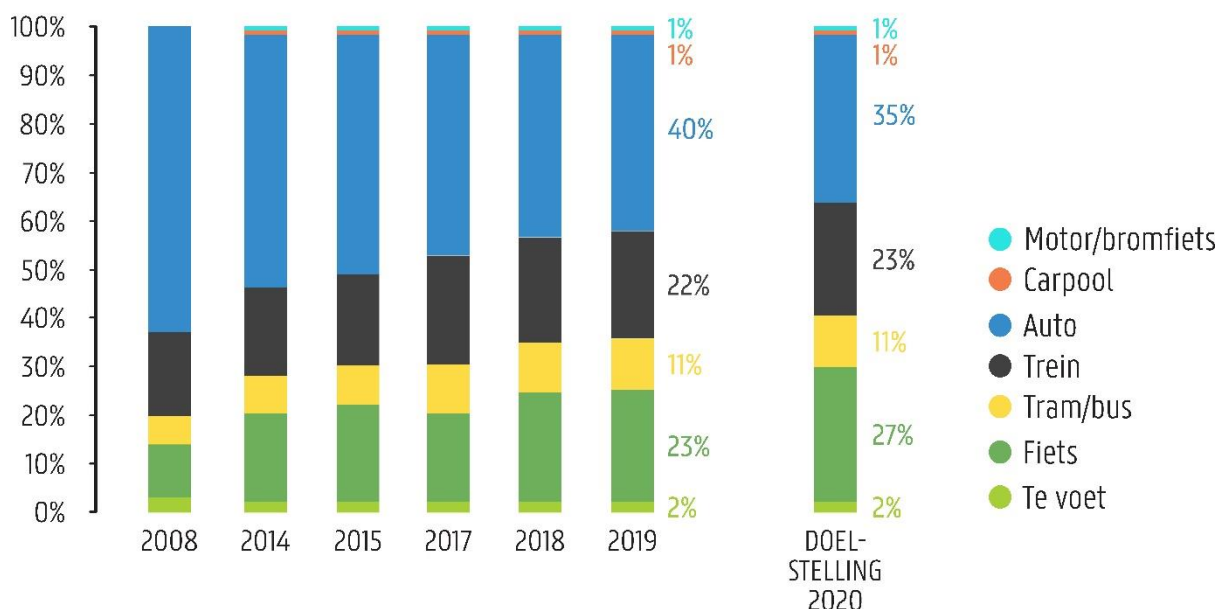
Het Bestuurscollege d.d. 10/7/2015 ging akkoord met de vooropgestelde mobiliteitsmissie en doelstellingen en met de voorgestelde 1ste fase-maatregelen. De 2^{de}-fase-maatregelen dienden verder

uitgewerkt en opnieuw voorgelegd te worden aan het Bestuurscollege. **Een aantal van deze 2^{de} fase-maatregelen, alsook enkele nieuwe maatregelen worden hieronder voorgesteld.**

Het volledige plan, i.e. de historiek, de ambities, de mobiliteitsprofielen van de UGent en de afzonderlijke campussen en het maatregelenpakket, kunnen geraadpleegd worden via [deze link](#).

De vervoerswijze voor woon-werkverkeer ([modal splits](#)) wordt jaarlijks in kaart gebracht. Ca. 60% van de personeelsleden komt op een duurzame manier naar het werk.

Modal shift woon-werkverkeer - doelstelling



 Vervoerskeuze van personeel voor hoofdtraject van hun woon-werkverplaatsing in 2008 (begin van telling), 2015, 2019 en 2020 (ambitie).

2. EEN DUURZAAM CENTRAAL GESTUURD PARKEERBELEID

Onderstaand voorstel voor een duurzaam centraal gestuurd parkeerbeleid kadert in het bedrijfsvervoerplan van de UGent en valt meer bepaald onder de 1^{ste} fase-maatregelen:

- Opstellen van een centraal gestuurd parkeerbeleid, waarbij de parking faculteitsoverschrijdend moet kunnen gebruikt worden en een centrale parkeerbeheerder de toegangsrechten toekent;
- Efficiënter gebruik van beschikbare (ondergrondse) parking en omvormen van vrijgekomen maaiveldparking naar groen, plein/uitloop, fietsenstalling, stockageruimte, ... waar nuttig en opportuun;
- Parking voorbehouden voor noodzakelijk autoverkeer waardoor benodigde parking vermindert, door het niet standaard toekennen van parkeerrechten aan personeelsleden die een woonwerkafstand hebben < 3 km (afwijkingen kunnen aangevraagd worden).

en onder de 2^{de} fase-maatregel:

- Parking voorbehouden voor noodzakelijk autoverkeer waardoor benodigde parking vermindert, door het niet standaard toekennen van parkeerrechten aan personeelsleden die een woonwerkafstand hebben < 5 km (afwijkingen kunnen aangevraagd worden).

Deze maatregelen werden opgenomen in het bedrijfsvervoerplan op basis van een studie van het studie bureau Traject voor de UGent, na veelvuldig overleg met experts en personeelsleden tijdens workshopvergadering en infosessies, na onderzoek in enkele buitenlandse Universiteiten (zie het voorbeeld van Groningen in bijlage 2), ...

Het onderwerp kwam ook geregeld aan bod op de commissie Duurzaamheidsbeleid (28 januari 2016), die ervoor pleit “om de woon-werkafstand (werkelijke fietsafstand) waarvoor een personeelslid niet langer standaard toegang tot de parking krijgt te leggen op 5 km. Deze maatregel strookt met de ambities uit het bedrijfsvervoerplan en de duurzaamheidsvisie van de UGent. De commissie adviseert eveneens om duidelijk te communiceren dat deze parkeermaatregel kadert in de globale duurzaamheidsvisie van de UGent en nodig is om de positieve doelstellingen uit het bedrijfsvervoerplan te behalen.” Het is ook evident dat dergelijke maatregel zal passen in het klimaatplan van de UGent, waarbij het de ambitie is om de verschillende beleidsdomeinen af te stemmen op de klimaatdoelstellingen en ernaar te handelen door effectieve en concrete maatregelen te nemen om de uitstoot van broeikasgassen door de UGent verder te verlagen, in lijn met wat wetenschappelijk noodzakelijk wordt geacht.

Het engagement om een duurzaam centraal gestuurd parkeerbeleid in te voeren werd o.m. in de voorbije duurzaamheidsverslagen en JaarActiePlannen (JAP) bevestigd.

2.1 Beschikbare parking

Toegangsrechten tot parkings worden centraal en universiteitsbreed beheerd. Er wordt voorrang gegeven aan een optimaal gebruik van de eigen ondergrondse of inpandige parkeergarages en randparkings (campus Sterre, campus Dunant, campus Kantienberg, campus Proeftuin, campus Farmacie), waardoor maaiveldparkings in de binnenstad een nieuwe bestemming kunnen krijgen.

Parkeerplaatsen worden pas bijkomend ingericht indien de capaciteitsgrens binnen een straal van 15 min wandelafstand bereikt is. Binnen de ring worden bijkomende parkeerplaatsen in principe niet toegestaan (cfr. ontwerprichtlijn UGent).

2.2 Voorbehouden plaatsen

Voorbehouden plaatsen worden tot een minimum beperkt. De bepaling van het aantal voorbehouden plaatsen gebeurt in overleg tussen de centrale parkeerbeheerder en de betreffende faculteit/directie.

Volgende richtlijnen zullen hierbij gelden:

- 1 plaats voorbehouden voor mindervaliden in de nabijheid van ingang; op grotere sites en op vraag kunnen dat er meerdere zijn;
- plaatsen voorbehouden voor dienstwagens die hun thuisbasis hebben op de betreffende campus;
- plaatsen voorbehouden voor huisbewaarders;
- enkele plaatsen voorbehouden voor dienstwagens en firmawagens van elders, in de nabijheid van ingang;
- enkele plaatsen voorbehouden voor lesgevers en/of bezoekers;
- rector, vicerector, beheerders, decanen en voorzitter RVB hebben standaard geen voorbehouden parkeerplaats, maar kunnen die nog aanvragen.

2.3 Aanvraag van toegangsrechten parking voor woon-werkverkeer

Een personeelslid vraagt bij aanwerving (of bij mutatie, wijziging werkplek of op individueel initiatief) toegangsrechten aan tot een parking via een aanvraagformulier op de website met vermelding van:

- naam
- nummerplaat
- werkplek(ken)
- voorkeur van parking: parking in de nabije omgeving van de werkplek en/of één van de UGent randparkings (campus Sterre, campus Dunant, campus Kantienberg, campus Proeftuin, campus Farmacie) .

2.4 Toewijs van individuele parkeerrechten

De centrale parkeerbeheerder (i.c. de logistiek beheerder) of zijn proxy (medewerker toegangscontrole) kent de parkeerrechten toe.

Hierbij wordt rekening gehouden met:

- de combinatie met terugbetaling woon-werkverkeer:
 - personeelsleden die een terugbetaling ontvangen van hun abonnementskosten openbaar vervoer ontvangen geen toegangsrechten op een parking; afwijkingen kunnen aangevraagd worden voor occasionele gelegenheden;
 - personeelsleden die een fietsvergoeding ontvangen, ontvangen geen toegangsrechten op een parking tijdens gefietste dagen;
- de woonwerkafstand van het personeelslid: personeelsleden woonachtig op minder dan 5 km van hun werkplaats, hebben standaard geen toegang tot het parkeerterrein; afwijkingen kunnen aangevraagd worden¹, ook voor occasionele gelegenheden;
- de beschikbare capaciteit van de aangevraagde parking;
- indien de capaciteit van de aangevraagde parking ontoereikend is, zal een andere parking worden gekozen op een maximale wandelafstand van 15 min (cfr. bedrijfsvervoerplan).

Vervolgens wordt het personeelslid op de hoogte gebracht van de parking die hem/haar werd toegewezen. Het personeelslid behoudt de mogelijkheid om gemotiveerd een afwijking van de hem toegewezen parking aan te vragen.

Voor occasionele gelegenheden kan eveneens een afwijking aangevraagd worden.

Minstens halfjaarlijks wordt aan het subcomité Preventie en Bescherming op het Werk een overzicht gegeven van de nieuw toegekende parkeerrechten en knelpunten inzake beschikbare capaciteit van de parkings (tijdelijk of permanent).

2.5 Bijzondere modaliteiten

Elke parking wordt voorzien van toegangscontrole. Studenten hebben geen toegang tot een parking op de campus, tenzij studenten met beperkingen.

Indien de auto gedurende langere periode (> 2 overnachtingen) in de parking moet blijven staan, dient dit om veiligheidseisen gemeld te worden aan permanentie@ugent.be.

¹ Niet-limitatieve lijst van afwijkingen:

- Fysieke beperking
- Woon-werkverkeer in combinatie met een zorgende taak (bv. jonge kinderen onderweg naar school brengen, zorgbehoevende familieleden onderweg opzoeken ...)
- Woonwerkverkeer in combinatie met dienstverplaatsingen waarvoor een eigen auto nodig is (bv. ophalen van stalen, lesopdracht buiten Gent, ...)
- ...

De UGent heeft de mogelijkheid om externen parkeerplaatsen toe te kennen, bij voorkeur buiten de diensturen, zonder hierbij duurzame mobiliteitsdoelstellingen van andere partijen te ondermijnen.

De richtlijnen zijn van toepassing voor de parkeerplaatsen in eigendom van de UGent of gehuurd door de UGent. De UGent is geen eigenaar van de parking UZGent, campus Kortrijk en de campus Schoonmeersen. Daar worden de richtlijnen, in overleg met de UGent, bepaald door resp. UZGent, HOWest en HOGent.

2.6 Campus met betalend parkeersysteem

De UGent zal binnenkort een aantal locaties in gebruik nemen waar een regime van betalend parkeren geldt. Het gaat in eerste instantie om CAPTURE en campus Ardoyen. De UGent staat in voor de kost van de parkeerplaatsen van de werknemers die een plaats wensen te gebruiken. Het aantal door de UGent gehuurde parkeerplaatsen wordt bepaald op basis van de vooropgestelde mobiliteitsdoelstellingen.

De parkeerkaarten zullen verdeeld worden overeenkomstig het centraal gestuurd parkeerbeleid (zie 2.3 en 2.4).

2.7 Implementatie

- Voor nieuwe personeelsleden: vanaf het moment van beslissing.
- Voor bestaande personeelsleden: vanaf 1 mei 2021.

3. DUURZAME VERPLAATSINGSVERGOEDING

Er wordt voorgesteld om alle duurzame verplaatsingswijzen (los van de derdebetalersregeling voor openbaar vervoer) gelijk te stellen aan de fiets. Dat betekent dat iedereen vanaf een afstand van 1 km recht heeft op een vergoeding die gelijk is aan de maximaal fiscaal vrijgestelde vergoeding. Zo worden alle vervoersmiddelen gelijkgeschakeld: fiets, te voet, step, skateboard, ...

4. LEASING VAN (ELEKTRISCHE) FIETSEN

Via de Fietsambassade kunnen klassieke fietsen en elektrische fietsen gehuurd worden in een systeem van huurkoop. De prijs van de fiets wordt gesplitst in een jaarlijks bedrag en een overnameprijs na 3 jaar. Na het derde jaar kan de fiets overgenomen worden voor de overnameprijs. Voor de gereden kilometers voor woon-werkverkeer kan een fietsvergoeding aangevraagd worden. Gedurende de huurperiode wordt de fiets door de Fietsambassade onderhouden. Bij contracten die gestart zijn na juni 2019 is een diefstalverzekering zonder franchise automatisch inbegrepen.

	huurkoopsom per jaar	overnameprijs na 3 jaar
Stadsfiets	€ 248	€ 81
E-bike 5000	€ 801	€ 324
E-bike 6100	€ 873	€ 360

	verbrekingvergoeding na 1 jaar	verbrekingvergoeding na 2 jaar
Stadsfiets	€ 121	€ 97
E-bike 5000	€ 496	€ 396
E-bike 6100	€ 553	€ 442

Momenteel is het juridisch niet mogelijk om als overheidsbedrijf met statutaire werknemers in te stappen in het systeem van lease zoals dat bij privé-bedrijven gangbaar is. Er wordt gewacht op een wetgevend initiatief van de bevoegde minister, om hieromtrent evt. verdere stappen te zetten.

5. DIENSTVERPLAATSINGEN PER FIETS GELIJK STELLEN AAN DIENSTVERPLAATSINGEN PER AUTO

Dienstverplaatsingen met dienstwagens en dienstfietsen

Om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen voor dienstverplaatsingen te stimuleren, zijn over de verschillende campussen ca. 300 dienstfietsen in gebruik. Deze worden tijdens de diensturen ter beschikking gesteld van elk personeelslid, zonder motivering. Bij een tekort op een bepaalde site of ingeval van specifieke noden (elektrische (bak)fiets, plooi-fiets, ...), wordt het aanbod uitgebreid.

Daarnaast wordt het gebruik van Blue bike gepromoot (trein + fiets). Voor autoverplaatsingen (van om het even welke afstand) kunnen Cambio-wagens ontleend worden of dienstwagens van de UGent. Aan de UGent gaat dit momenteel over ca. 200 verplaatsingen per maand. Daarnaast wordt een samenwerking met de Gentse autodeelorganisatie BattMobiel opgezet, waarbij elektrische dienstvoertuigen na de werkuren ook ter beschikking kunnen gesteld worden voor privégebruik (UGent'ers, buurtbewoners).

Dienstverplaatsingen met de eigen wagen en eigen fiets

Om ook voor dienstverplaatsingen de lijn van het duurzaam mobiliteitsbeleid door te trekken, werd in het bedrijfsvervoerplan als 2^{de} fase-maatregel voorgesteld om dienstverplaatsingen met de eigen wagen voor korte afstanden niet langer te ondersteunen. Dit zou eveneens tegemoet kunnen komen aan de steeds weerkerende verzuchting dat dienstverplaatsingen met de fiets níet en met de wagen wél worden vergoed. Bovendien is de eigen wagen verzekerd tijdens dienstverplaatsingen (omniumverzekering dienstverplaatsingen met eigen wagen), de eigen fiets niet.

Er wordt voorgesteld om standaard geen tegemoetkoming meer te voorzien voor dienstverplaatsingen tot 5 km (tussen vertrekpunt en bestemming) met de eigen wagen, en zo mensen te leiden naar

duurzame vervoersmodi, dienstwagens of Cambiowagens. De verplaatsingen met de eigen wagen voor korte afstanden blijven evenwel verzekerd.

Voor dienstverplaatsingen tot 5 km met de eigen fiets wordt op eenzelfde manier gewerkt. Er wordt geen vergoeding voorzien, maar ze worden wel verzekerd.

De verzekeraar bepaalt in dit geval de forfaitaire premie op een inschatting van de gereden kilometers. Een forfaitaire premie zal centraal ten laste moeten worden genomen, omdat er geen registratie meer is. Anderzijds betekent dit ook een administratieve vereenvoudiging.

Voor dienstverplaatsingen naar bestemmingen verder dan 5 km wordt zowel met de eigen wagens als met de eigen fiets een vergoeding voorzien. Verschillende korte verplaatsingen per dag kunnen niet opgeteld worden. Voor wagens bedraagt de vergoeding nu 0,37 EUR/km, voor fietsers 0,24 EUR/km. Hiervoor is logischerwijs registratie (van het aantal km) noodzakelijk. De premie van de verzekering komt ten laste van de vakgroep/dienst die de kilometervergoeding betaalt, op basis van een registratie van de dienstverplaatsing in SAP. De premie wordt automatisch aangerekend als een toeslag bij het uitbetalen van de kilometervergoeding.

6. LEVERINGEN OP DUURZAME WIJZE

Ook de talloze leveringen voor bestellingen aan de UGent zorgen voor veel mobiliteit. Om dit te verduurzamen, werd in het kader van het bedrijfsvervoerplan als 1^{ste} fase-maatregel voorgesteld om bij raamcontracten de levering in het Gentse zoveel mogelijk CO₂-neutraal te laten gebeuren (only and last mile), naast andere ecologische en sociale criteria.

Het project LOOP@UGent (eerste voorstelling RVB 05/07/2019) wenst structureel een aantal knelpunten in de keten van bestelling tot en met levering aan te pakken. Door voor bepaalde productgroepen bestellingen te clusteren en desgevallend centrale hubs te voorzien, kan het aantal leveringen beperkt worden en kunnen met leveranciers betere afspraken gemaakt worden over het duurzaam karakter ervan. Het komende jaar worden hierrond experimenten opgezet. Zo loopt nu een piloottraject met Staples die de door UGent en Stad Gent bestelde artikelen aflevert in een centrale hub aan de stadsrand. Het verdere transport in de stad gebeurt met een duurzaam vervoersmiddel. Afhankelijk van de grootte en het gewicht van de colli kan dat bv. met een fiets of een elektrische bestelwagen zijn. De leveringen beperken zich tot één vaste dag. Ook de koerierdienst voor leveringen binnen de stadsring werd wel toegewezen aan een fietskoerier.

7. DUURZAAM MOBILITEITSBELEID BIJ EXTERNEN

Bij het sluiten van erfpachtovereenkomsten / huurcontracten wordt duurzame mobiliteit een vast item. Samen met de kandidaat-erfpachtnemer / huurder worden doelstellingen geformuleerd op vlak van duurzame mobiliteit (bv. streefcijfers op het vlak van modal shift, engagementen voor gezamenlijke inspanningen i.k.v. de vzw Ardoyen, ...). Praktisch wordt dit vertaald in het vastleggen van een aantal parkeerplaatsen die mogen voorzien worden (idem aan onze richtlijnen in de ontwerprichtlijn) en in het

voorzien van een gezamenlijk gebruik en financiering van enkele overkoepelende mobiliteitsmaatregelen (shuttledienst, fietshersteldienst, deelwagens, ...).

8. DUURZAAM WAGENPARKBELEID

Het Bestuurscollege keurde op 13 december 2012 een centraal wagenparkbeleid goed, waardoor wagens gedeeld moeten gebruikt, verantwoord moeten aangekocht worden (is de aankoop echt nodig?) en moeten voldoen aan een aantal duurzaamheidscriteria (bv. elektrische dienstwagens voor hoofdzakelijk gebruik in de stad). Deze duurzaamheidscriteria zijn aan herziening toe. Bovendien wordt voorgesteld om het wagenparkbeleid uit te breiden met richtlijnen over wie wel en wie niet een wagen voor privégebruik kan aankopen.

Milieucriteria bij aankoop van milieuvriendelijke dienstwagens

Om het wagenpark te verduurzamen, gelden milieucriteria die hetzij als gunningscriterium, hetzij als technische bepaling in het bestek worden opgenomen. Er zijn een aantal ontwikkelingen die toelaten om de milieucriteria te wijzigen.

Voor de kleine bestelwagens of personenwagens dient in eerste instantie een elektrische wagen overwogen te worden (of een evenwaardig alternatief). De dagelijks af te leggen afstand zal bepalend zijn om al of niet voor een elektrische wagen te kiezen.

Voor kleine wagens kan de ecoscore omhoog. Het is nu haalbaar om een ecoscore van 75 te hanteren voor kleine wagens. De maximale Cx (maat voor luchtweerstand) als voorwaarde kan verdwijnen omdat dit criterium door de minimale ecoscore wordt opgevangen. Zo kunnen kleinere SUV-modellen nu ook voldoen aan ecoscore 75. Ook het brandstoftype zit vervat in de ecoscore, waardoor ook hiervoor geen afzonderlijke criteria moeten worden vastgelegd.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de vereiste minimumscore i.f.v. de categorie. Naast deze vereiste minimale ecoscore (technische bepaling), kan de ecoscore ook als gunningscriterium opgenomen worden in het bestek (min. 30/100).

Categorie	Minimale ecoscore bij aankoop
Kleine bestelwagen <i>[Renault Kangoo, Peugeot Partner, Opel Combo, ...]</i>	70
Grote bestelwagen <i>[Peugeot Boxer, Renault Master, Mercedes Vito, ...]</i>	50
Personenwagens	
Kleinere <i>[Opel Astra, Volkswagen Golf, Audi A3, ...]</i>	75
Grotere <i>[Opel insignia, BMW3, Ford Mondeo, Audi A4, ...]</i>	70
Monovolume <i>[Citroën C8, Volkswagen Sharan, Ford Galaxi, ...]</i>	67

Speciale modellen:

Sommige kleinere SUVs halen de minimale ecoscore en deze worden toegelaten. Deze wagens zijn niet langer een hogere versie van de normale uitvoering maar een volledig apart uitgewerkte wagen.

Een monovolume wordt enkel toegestaan als er minimum 6 zitplaatsen vereist zijn voor gebruik.

Terreinwagens en/of pick-ups kunnen niet aangekocht worden, tenzij in uitzonderlijke gevallen en in functie van de dienstnoodwendigheden.

Procedure bij aankoop of het leasen van milieuvriendelijke dienstwagens

De aankoop of leasing van een bedrijfs- of dienstvoertuig moet voorafgaand formeel worden goedgekeurd door het facilitair bureau, in overleg met de mobiliteitscoördinator, i.c. de afdeling Milieu.

Controle zal gebeuren via:

- De cel Aankoopbeleid, toezicht op de wetgeving overheidsopdrachten, voor opdrachten (aankoop, huur, lease) vanaf 8.500 euro excl. Btw
- De afdeling Juridische Zaken bij de aanvraag van de verzekering

Bij het ontbreken van de formele goedkeuring kan de aankoop of leasing niet doorgaan.

Wagens voor eigen gebruik

Wagens voor eigen gebruik worden in principe niet toegestaan. Uitzonderingen blijven voorlopig wagens die contractueel opgenomen werden in het verloningspakket. Deze beperkte groep zal evenwel aangemoedigd worden om vrijwillig over te stappen op een mobiliteitsbudget. Alleszins is dit een uitdoofscenario. Dergelijke contracten zullen in de toekomst niet meer afgesloten worden. Als het UGent-bestuur voor bepaalde moeilijk vindbare en specifieke profielen overweegt een extra verloningspakket te voorzien, dan zal dit in geen geval een salariswagen zijn.

Daarnaast zijn er enkele wagens die aangekocht werden op een kas en dienen voor privévervoer. Dit is een onrechtmatigheid en wordt aangepakt: ofwel worden deze wagens met eigen middelen overgekocht, ofwel worden ze als dienstwagen opgenomen in de pool. Dergelijke nieuwe aankopen en vernieuwing van leasingcontracten worden niet meer toegestaan.