

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

Evaluatie van de milieuprestaties van de wagnvloten in 2015



FEBRUARI 2017

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

1. INLEIDING	3
2. HET BESLUIT ‘VOORBEELDGEDRAG’	3
2.1. Criteria bij de voertuigkeuze	3
2.2. Milieucriteria bij de gunning	4
2.3. Duurzaam vlootbeheer en elektrische wagens in het bedrijfsvervoerplan	4
3. BETROKKEN INSTELLINGEN	5
4. RESPONS VAN DE BETROKKEN INSTELLINGEN	5
5. KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK	6
5.1. Voertuigcategorieën	6
5.2. Gemiddelde leeftijd	7
5.3. Verdeling Euronormen	7
5.4. Brandstoftype	8
5.5. Milieuprestaties van het globale en nieuwe wagenpark (Ecoscore)	9
5.6. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	10
5.7. Voertuiggebruik	12
5.8. Aankoop versus Leasing	12
6. VERGELIJKING VAN DE WAGENPARKEN IN FUNCTIE VAN HET TYPE OVERHEIDSINSTELLING ...	13
6.1. Voertuigcategorieën	14
6.2. Milieuprestaties wagenparken	15
6.3. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	16
6.4. Batterij Elektrische Voertuigen	17
7. CONCLUSIE	19



1. INLEIDING

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) staat voor belangrijke uitdagingen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Vooral de hoge concentraties aan fijn stof en stikstofdioxide waaraan de burgers worden blootgesteld, moeten prioritair aangepakt worden. Aangezien gemotoriseerd transport, met in het bijzonder de vele dieselveertuigen, sterk bijdraagt tot deze emissies, dient de impact hiervan zoveel mogelijk te worden beperkt.

Omdat de openbare besturen ideaal geplaats zijn om hun steentje bij te dragen aan deze doelstellingen door hun eigen voertuigvloot op een duurzame manier te beheren, moedigt het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) dan ook de Brusselse overheden aan om het goede voorbeeld te geven op het vlak van vervoer en te kiezen voor minder vervuilende voertuigen.

In uitvoering van het Wetboek, heeft de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) op 15 mei 2014 een besluit¹ aangenomen inzake het voorbeeldgedrag van de overheden. Dit besluit legt de minimale milieuprestatie-eisen vast voor de aanschaf van voertuigen voor alle gewestelijke en lokale (gemeenten, OCMW's en intercommunales) overheden van het Brussels Gewest.

Deze overheidsinstellingen moeten eveneens elk jaar, uiterlijk op 31 januari, een verslag doorsturen naar Leefmilieu Brussel, de Brusselse Regering en het Parlement dat uit 2 onderdelen bestaat:

1° Een tabel met de samenstelling van het wagenpark (op 31 december van het voorgaande jaar), waarbij voor elk voertuig technische kenmerken worden meegegeven, de Ecoscore en de jaarlijks afgelegde kilometers;

2° Een formulier waarin de milieucriteria worden beschreven die gehanteerd worden voor de voertuigen die in het voorgaande jaar in gebruik werden genomen, aangevuld met het bestek en het gunningsverslag (of extracten ervan), evenals het gebruik van hernieuwbare energie (elektriciteit) voor het wagenpark.

Dit evaluatierapport heeft als doel een analyse op te maken van de gegevens die de Brusselse overheden voor de tweede keer hebben overgemaakt in toepassing van het besluit. Het gaat dus om de samenstelling van de wagenparken op 31 december 2015 en de voertuigen die in 2015 in gebruik werden genomen. Aangezien sommige aankoopbeslissingen van voertuigen die pas in 2015 in gebruik werden genomen bij de overheden nog werden gemaakt voordat het besluit van kracht werd (augustus 2014), wordt 2015 nog in beperkte mate als een overgangsjaar beschouwd. Vanaf 2016 wordt echter verondersteld dat het besluit gekend is en er voldoende tijd was om dit tot uitvoering te brengen. De gegevens uit dit evaluatierapport kunnen reeds vergeleken worden met die van het voorgaande rapport, echter rekening houdend met het feit dat 2014 het eerste jaar van toepassing van het besluit was en bovendien niet alle overheidsinstellingen de gevraagde rapporten hebben ingediend.

De resultaten in het rapport worden eerst voorgesteld voor het globale park van alle betrokken overheden samen (Hoofdstuk 5), waarna ze in Hoofdstuk 6 vergeleken worden per groep van gelijkaardige instellingen. Hoofdstuk 7 geeft weer op welke manier de overheden rekening houden met milieucriteria in hun lastenboeken en tenslotte worden in hoofdstuk 8 de conclusies voorgesteld.

2. HET BESLUIT 'VOORBEELDGEDRAG'

Het Besluit 'Voorbeeldgedrag' van 15/05/2014 bevat verschillende bepalingen naargelang het gaat over de ingebruikname van een personenwagen, MPV², bestel- of vrachtwagen.

2.1. CRITERIA BIJ DE VOERTUIGKEUZE

Indien een **personenwagen of MPV** aangekocht wordt of in leasing wordt genomen, mag het voertuig niet aangedreven worden door diesel en moet een minimale Ecoscore in acht genomen worden. Voor de personenwagens die in 2015 aangeschaft werden, bedroeg de drempelcoscore 71, voor MPV's 64. Deze drempelwaarden stijgen met één punt per jaar.

¹ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen – 15 mei 2014.

² 'Multi-Purpose Vehicle', voertuig voor dubbel gebruik, vb. type Renault Kangoo, Citroën Berlingo



Voor **bestel- en vrachtwagens** gelden geen drempelcores, maar wordt gevraagd dat deze minstens voldoen aan de geldende en liefst zelfs aan de hogere Euronorm. Dit betekent ten minste Euro 5 voor bestelwagens (Euro 6 van kracht vanaf 1/9/2014 voor nieuwe types voertuigen klasse I en vanaf 1/9/2015 voor klasse II en III) en Euro VI voor vrachtwagens.

2.2. MILIEUCRITERIA BIJ DE GUNNING

Met als doel de voertuigen met de beste milieuprestaties te valoriseren, bepaalt het Besluit bovendien dat milieucriteria minstens 30% van de gunningscriteria moeten uitmaken (of 25% in het geval van zware voertuigen die openbare dienstopdrachten uitvoeren) bij elk bestek voor een overheidsopdracht voor de aankoop of leasing van voertuigen.

Wat betreft de aankoop of leasing van **personenwagens, MPV's en minibussen** moet de Ecoscore van het voertuig voor minstens 70% meetellen onder de milieucriteria. Naast de Ecoscore, dienen ook het voertuiggewicht en de eventuele uitrusting met een systeem voor remenergierecuperatie (zoals bij een hybride of batterij elektrisch voertuig) deel uit te maken van de milieucriteria.

In het geval van **vracht- en bestelwagens** moeten de milieucriteria rekening houden met de Euronorm en dient ook de voorkeur gegeven te worden aan lichtere voertuigen en aan voertuigen die remenergie kunnen recupereren. Deze criteria omvatten minstens 70% van de milieucriteria. De overige 30% van de milieucriteria bestaan uit het energieverbruik, de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), niet-methaan-koolwaterstoffen (NMHC) en fijne stofdeeltjes (PM₁₀).

Aangezien het Besluit 'Voorbeeldgedrag' gepubliceerd werd op 22 juli 2014 en 10 dagen nadien van kracht werd, houden we ermee rekening dat voertuigen waarvan het lastenboek en de gunning voor deze datum werden vastgelegd, nog niet onder de bepalingen van het besluit vallen.

2.3. DUURZAAM VLOOTBEHEER EN ELEKTRISCHE WAGENS IN HET BEDRIJFSVERVOERPLAN

Het Besluit Voorbeeldgedrag voorziet eveneens dat de Brusselse overheden, die volgens het besluit van 7 april 2011 vereist zijn een vervoerplan op te stellen (t.t.z. zij die meer dan 100 werknemers tewerkstellen op éénzelfde site), in hun plan het volgende integreren:

- een analyse van de samenstelling (o.a. Ecoscore) en het gebruik (o.a. afgelegde kilometers) van hun wagenpark;
- doelstellingen om de milieuprestaties van hun wagenpark te verbeteren, de afgelegde kilometers voor dienstverplaatsingen te reduceren, het wagenpark te verkleinen of deels te vervangen door (elektrische) fietsen en/of elektrische wagens;
- de maatregelen die zullen aangewend worden om deze doelstellingen te bereiken.

Deze elementen moesten voor de eerste keer aan Leefmilieu Brussel bezorgd worden, uiterlijk op 31 december 2015, en daarna om de 3 jaar, via een specifiek hiervoor bestemd formulier.



Vanaf 1 januari 2015 moeten de gewestelijke overheden bij de aankoop of leasing van nieuwe personenwagens, minstens 25% elektrische wagens integreren in hun vloot per periode van 3 jaar, of 15% voor de lokale overheden. Elke personenwagen die de vloot minder telt (na 1 januari 2013) kan echter ook gerekend worden als één elektrische wagen. Deze wagens moeten bovendien ook gebruik maken van 100% groene elektriciteit.

3. BETROKKEN INSTELLINGEN

Het Besluit Voorbeeldgedrag heeft betrekking op 72 overheidsinstellingen, verdeeld als volgt:

- Stad Brussel en de 18 gemeenten van het BHG;
- 19 OCMW's en 4 OCMW-associaties;
- 3 intercommunales;
- 18 gewestelijke instellingen;
- 8 kabinetten;
- Parlement van het BHG.

Wat betreft de **intercommunales**, vallen enkel Sibelga, Hydrobru en de Intercommunale voor Crematie (Cremabru) onder het Besluit. Vivaqua en Brutélé zijn interregionale intercommunales, waardoor het Besluit voor hen niet van toepassing is. Daarnaast bestaan er nog 2 kleine intercommunales die echter niet over een wagenpark beschikken (Intercommunale voor Teraardebestelling en Brulabo).

Ook voor de **gewestelijke instellingen**, zijn er enkele die niet over een wagenpark beschikken. Het gaat hierbij om het Brussels Waarborgfonds, ESRBHG³, Evoliris, het Fonds voor het Waterbeleid, ATO⁴, GSOB⁵, ABEA⁶ (Stadswinkel) en het Herfinancieringsfonds Gemeentelijke Thesaurieën. Deze instellingen zijn niet bij de 18 gewestelijke instellingen geteld.

De **stad, de gemeenten, de OCMW's, het parlement en de kabinetten** beschikken daarentegen allen wel over een wagenpark.

In tegenstelling tot het vorige evaluatierapport, werden ook de **OCMW associaties** opgenomen. Van de zes gekende associaties⁷, hebben er twee (Wolu-Facilities en Ateliers des Tanneurs) aangegeven niet over een wagenpark te beschikken.

Van al deze instellingen vallen er 60% ook onder de verplichtingen van het bedrijfsvervoerplan.

4. RESPONS VAN DE BETROKKEN INSTELLINGEN

In totaal hebben we van 65 instellingen het jaarlijks rapport m.b.t. het voertuigenpark van 2015 ontvangen. Van volgende 7 instellingen hebben we echter geen gegevens ontvangen:

- Stad Brussel;
- Gemeente Elsene (2014 en 2015);
- OCMW van Vorst (2014 en 2015);
- OCMW van Etterbeek (2014 en 2015);
- Atrium (2014 en 2015);
- ASBL Sin-Energie;
- Maisons de Quartier.

³ Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

⁴ Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling

⁵ Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur

⁶ Brussels Energieagentschap

⁷ Les Cuisines Bruxelloises – De Brusselse Keukens (Restobru), Projet X, Wolu-Facilities, ASBL Sin-Energie, Ateliers des Tanneurs, Les Maisons de Quartier – De Buurthuizen

Van de 72 instellingen waren er maar 25 die de deadline voor indiening van het rapport hebben gerespecteerd (vóór 31 januari 2016).

Na het verstrijken van de deadline werden een aantal herinneringen verstuurd, meer bepaald:

- Een e-mail op 29/02/2016;
- Een aangetekende brief op 25/03/2016;
- Een e-mail op 14/06/2016;
- Een ministeriële brief op 07/10/2016.

De analyses van dit evaluatierapport hebben bijgevolg betrekking op 65 instellingen:

- 17 gemeenten van het BHG;
- 19 OCMW's en associaties;
- 3 intercommunales;
- 17 gewestelijke instellingen;
- 8 kabinetten;
- Parlement van het BHG.

Van de 7 ontbrekende instellingen, kennen we echter wel de samenstelling voor Stad Brussel, van hun wagenpark in 2014. Hiervoor beschouwen we daarom deze vloot ook in de analyses van het globale wagenpark (maar niet bij de nieuwe voertuigen). De instellingen waarvan we echter geen enkele gegevens hebben (6%) kunnen we echter niet opnemen in de analyses, waardoor we bijgevolg een onderschatting maken van het totale voertuigenpark van de Brusselse overheidsinstellingen.

5. KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK

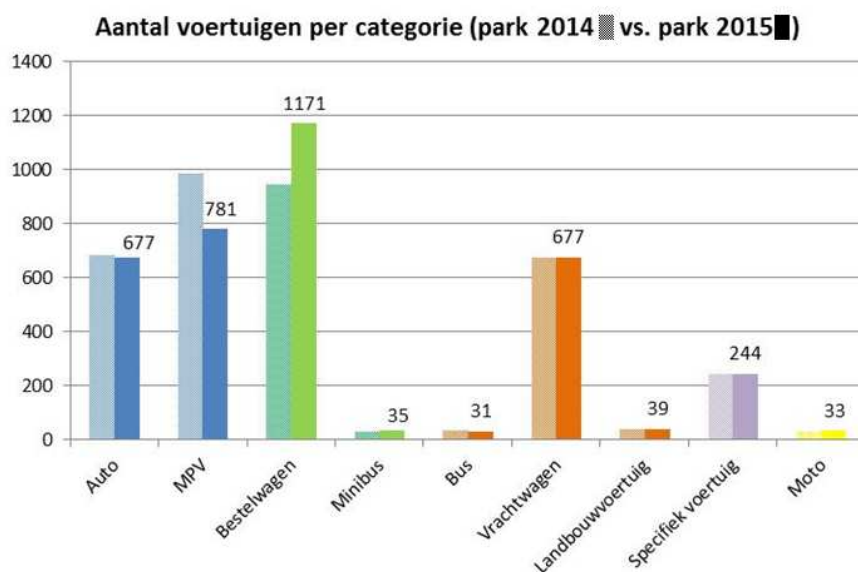
5.1. VOERTUIGCATEGORIEËN

Wanneer de wagenparken van alle betrokken instellingen gezamenlijk worden beschouwd, hebben we te maken met een (gekend) wagenpark van 3688 voertuigen in totaal. De samenstelling per voertuigcategorie is weergegeven in onderstaande figuur. De personenwagens en MPV's maken samen de grootste groep uit, met 1458 'lichte' voertuigen. Daarnaast zijn er 1206 bestelwagens en minibussen, 747 'zware' voertuigen (vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen), 244 'specifieke' voertuigen en tenslotte nog 33 gemotoriseerde tweewielers (brom- en motorfietsen).

De categorie 'specifieke voertuigen' omvat onder meer veegwagens, ziekenwagens, lijkwagens, takelwagens, kranen, liften, brandweerwagens, industriële voertuigen, enz.

Fietsen en aanhangwagens worden niet in de analyses opgenomen, aangezien deze niet verplicht moeten weergegeven worden in het jaarlijks rapport en we daardoor over onvolledige informatie beschikken.

In vergelijking met 2014 heeft dit evaluatierapport betrekking op een gelijkaardig maar iets kleiner aantal voertuigen (een verschil van 43) en zien we een verschuiving van de categorie MPV naar bestelwagens (ongeveer 200 voertuigen).

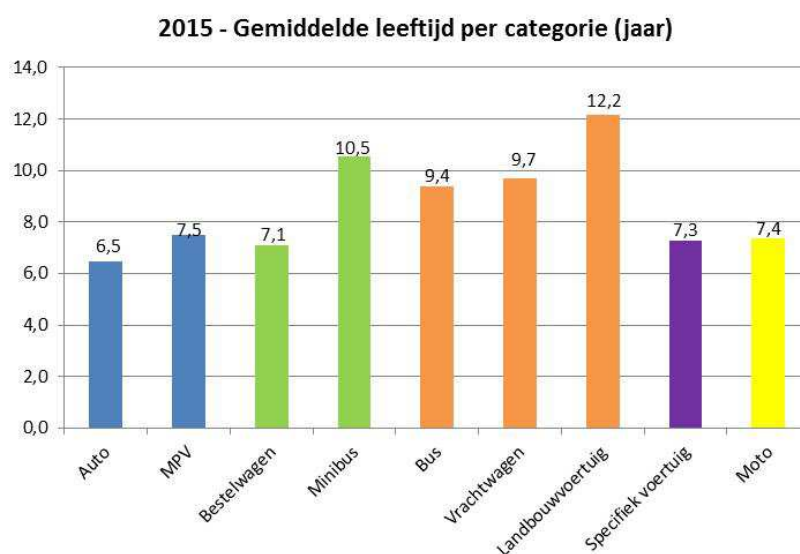


Ter vergelijking: het globale wagenpark ingeschreven in het BHG⁸ telde in 2015 afgerond 600.000 voertuigen, waarvan ongeveer 487.000 lichte voertuigen, 2000 bussen en 70.000 zware voertuigen. Het park van de Brusselse overheden vertegenwoordigt dus minder dan 1% van het ingeschreven Brusselse park.

5.2. GEMIDDELDE LEEFTIJD

De gemiddelde leeftijd van het wagenpark van de Brusselse overheden in 2015 is 7,7 jaar (0,1 jaar minder ten opzichte van 2014). Dit komt ongeveer overeen met de gemiddelde leeftijd van de MPV's (7,5 jaar). De oudste voertuigen in de vloot zijn de landbouwvoertuigen (12,2 jaar) en minibussen (10,5 jaar). Ook de vrachtwagens en bussen blijven langer in de vloot dan het globale gemiddelde, met ongeveer 9,5 jaar. De bestelwagens, specifieke voertuigen en MPV's hebben een gemiddelde leeftijd van 7 jaar. Personenwagens zijn het jongste met gemiddeld 6,5 jaar.

In de vloot van 2014 waren de personenwagens gemiddeld 1 jaar ouder. Deze verjonging is waarschijnlijk te linken aan het stijgend gebruik van leasingcontracten voor deze categorie. Bij de andere voertuigcategorieën is er weinig verschil in gemiddelde leeftijd tegenover 2014 te merken.



Ter vergelijking: de gemiddelde leeftijd van de totale vloot van het BHG (ingeschreven personenwagens en MPV's door particulieren, bedrijven en de publieke sector) in 2015 bedroeg 8,9 jaar⁹. De 'lichte' voertuigen uit de Brusselse publieke vloten liggen hier dus nog onder (7,0 jaar).

5.3. VERDELING EURONORMEN

De Euronorm van een voertuig geeft aan welk niveau bepaalde polluenten maximaal mogen behalen. Aangezien de Euronorm evolueert in de tijd en nieuwe voertuigen verplicht hieraan moeten voldoen, is er een directe link met de leeftijd van het voertuig. De gegevens van de wagenparken werden dan ook aangevuld met de Euroklasse op basis van het jaar van ingebruikname, indien deze informatie niet zelf door de instelling werd gegeven.

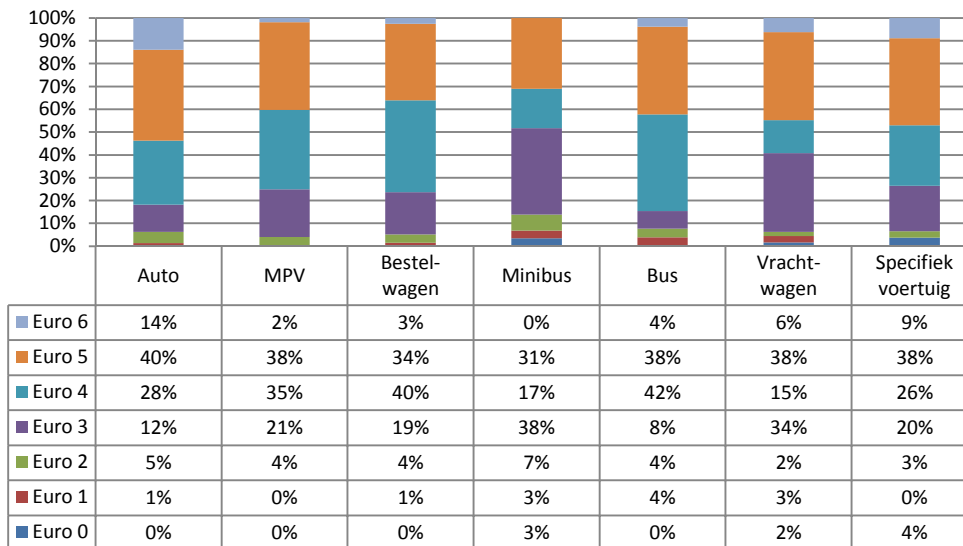
Onderstaande grafiek geeft de verdeling van de Euronormen weer per voertuigcategorie voor het voertuigenpark van de Brusselse overheden. Bij de 'lichte' voertuigen (Auto en MPV), vrachtwagens en specifieke voertuigen bestaat het grootste deel reeds uit Euro 5 voertuigen (ongeveer 40%), gevolgd door Euro 4. In 2014 was dit de omgekeerde situatie voor de lichte voertuigen. Bij de bestelwagens en de bussen is Euro 4 nog steeds de dominante categorie.

⁸ Motorvoertuigenpark op 01/08/2015 ingeschreven in het BHG; data afkomstig van BISA en FOD Economie. Hierbij worden de voertuigtypes wel verschillend gedefinieerd en gegroepeerd.

⁹ Beckx & Denys, 2016, « Analysis of the Belgian car fleet 2015 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.



2015 - % voertuigen per categorie en Euronorm



5.4. BRANDSTOFTYPE

Bij de **personenwagens** is benzine de belangrijkste brandstof (55%) en het aandeel is bovendien op 1 jaar tijd met 7% toegenomen. Het aandeel van diesel bij deze categorie is dan ook gedaald van 42 naar 34%. Hierbij is duidelijk te merken dat de publieke vloten reeds de overstap maken naar elektrische wagens, met een aandeel van 11% (6% met groene stroom) van de personenwagens, terwijl dit het jaar voordien nog maar 2% was. In absolute cijfers gaat het om een totaal van 72 batterij elektrische wagens. 17% van de wagens is bovendien een (benzine) hybride, 6% meer dan het jaar voordien.

Bij de **MPV's** is het zo dat de meerderheid nog steeds op diesel rijdt (52%), maar dit aandeel is wel al sterk gedaald in het voordeel van benzine (gestegen van 32 naar 44%). De alternatieve technologieën zijn weinig vertegenwoordigd binnen deze categorie (2% LPG, 1% CNG, 2% elektrisch, 1% hybride).

De invoering van het Besluit Voorbeeldgedrag heeft bij deze voertuigcategorieën wel al duidelijk een snellere evolutie teweeggebracht naar minder dieselwagens en meer volledig elektrische voertuigen.

Ter vergelijking: De 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) van de Brusselse overheden hebben een aandeel van 44% diesel. In de volledige Brusselse vloot van 'lichte' voertuigen in 2015 was het aandeel dieselwagens 61%. Voor de wagens van particulieren in het BHG was dit 49% en voor de bedrijfswagens maar liefst 84%¹⁰.

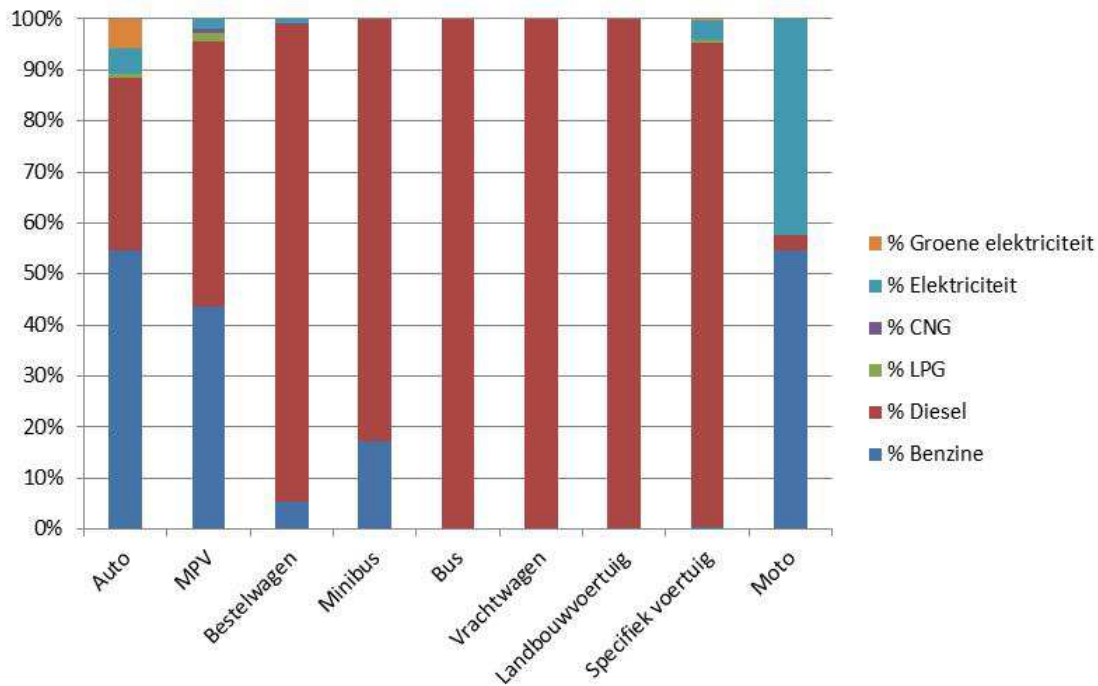
Bestelwagens en **minibussen** rijden grotendeels op diesel, maar toch komen er 5% bestelwagens en 17% minibussen op benzine voor in de publieke vloten, waarbij deze verhoudingen redelijk stabiel blijven. Er zijn bovendien ook 10 volledig elektrische bestelwagens (type kleine utilitaire voertuigen) of 1% van het totaal van de bestelwagens.

Bussen, vrachtwagens en **landbouwvoertuigen** maken uitsluitend gebruik van dieselbrandstof. Bij de **specifieke voertuigen** omvat dit ook het grootste deel, al zijn er ook 10 elektrische, 1 benzine- en 1 LPG-voertuig in deze categorie. Bij de **motorvoertuigen** hebben we iets meer benzine- dan elektrische voertuigen.

¹⁰ Beckx & Denys, 2016, « Analysis of the Belgian car fleet 2015 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.



2015 - Voertuigen per categorie en per brandstoftype



5.5. MILIEUPRESTATIES VAN HET GLOBALE EN NIEUWE WAGENPARK (ECOSCORE)

De milieuprestaties van een voertuig en een vloot kunnen het best weergegeven worden aan de hand van de Ecoscore. De Ecoscore databank (www.ecoscore.be) bevat de Ecoscores van (nagenoeg) alle personenwagens en MPV's die op de Belgische markt beschikbaar zijn. Voor de nieuw verworven wagens en MPV's zijn er Ecoscore drempelwaarden opgenomen in het Besluit Voorbeeldgedrag.

De 'lichte' voertuigen (personenwagens en MPV's samen) in het **globale wagenpark van de Brusselse overheden** hebben een gemiddelde Ecoscore van 63, een stijging van 3 punten ten opzichte van het jaar voordien. Bij de personenwagens is de gemiddelde Ecoscore toegenomen van 65 naar 68 in 2015, bij de MPV's van 57 naar 58. De invoering van het Besluit Voorbeeldgedrag zorgt bijgevolg voor een snellere verbetering van de milieuprestaties van het wagenpark (normaal gemiddeld 1 punt verbetering per jaar).

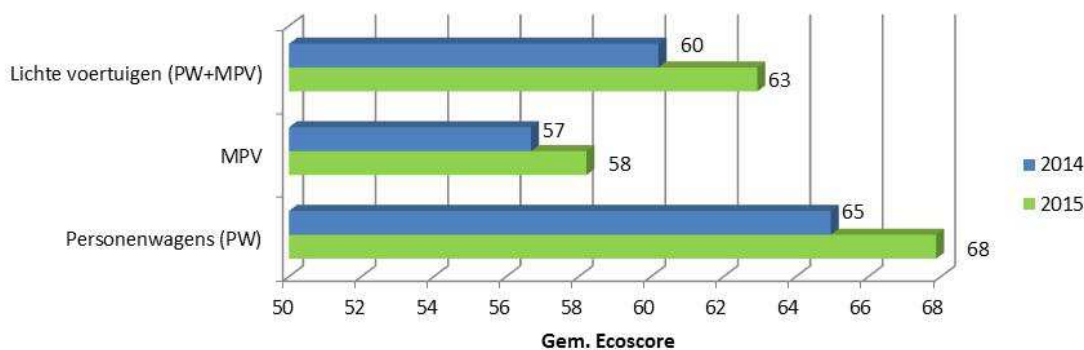
Ter vergelijking: Indien we deze scores vergelijken met het gemiddelde van de volledige Brusselse vloot (ingeschreven personenwagens en MPV's), zien we dat het wagenpark van de Brusselse overheden het gemiddeld beter doet, met 5 punten meer (cf. gem. Ecoscore van 58 voor het volledige gewest)¹¹.

In het globale park bestaat ook 4% uit hybride voertuigen (153 voertuigen). Deze technologie komt vooral voor bij de personenwagens (17%), bussen (10%) en moto's (39%). In vergelijking met de vloot van 2014, is het aandeel hybride voertuigen met 2% gestegen (91 in totaal).

¹¹ Beckx & Denys, 2016, « Analysis of the Belgian car fleet 2015 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.



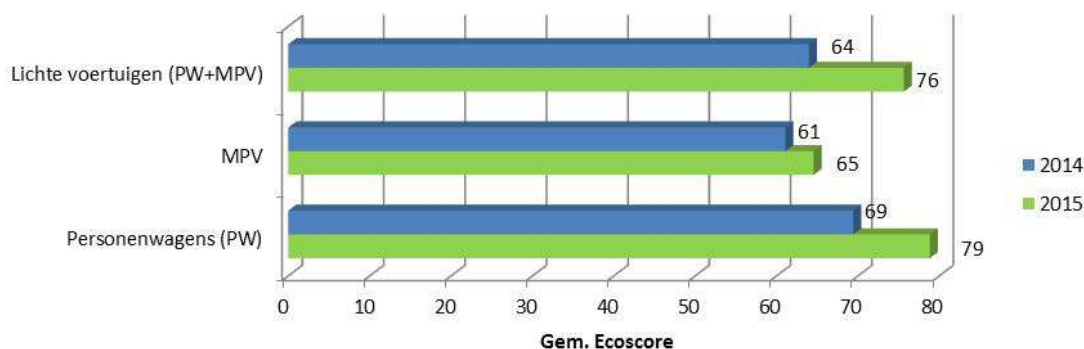
Globale park Brusselse overheden



Bij de **nieuw in gebruik genomen wagens** in de vloot van 2015, ligt de gemiddelde Ecoscore natuurlijk hoger dan voor het globale park. De nieuwe 'lichte voertuigen' hebben een gemiddelde Ecoscore van 76, een stijging met maar liefst 12 punten op één jaar tijd. Deze stijging is het sterkst bij de nieuwe personenwagens (gem. 79 of 10 punten meer dan het jaar voordien), waarbij het grote aantal batterij elektrische wagens (37% van de personenwagens) een belangrijke factor is. Bij de MPV's is het gemiddelde ook gestegen van 61 naar 65 in 2015. Deze cijfers geven dat het Besluit Voorbeeldgedrag duidelijk een positieve impact heeft op de verbetering van de milieuprestaties van de overheidsvloeten.

Ter vergelijking: De nieuw ingeschreven 'lichte' voertuigen van het volledige Brusselse gewest hadden in 2015 een gemiddelde Ecoscore van 66¹². De Brusselse overheden zitten hier dus met ongeveer 10 punten boven en doen het dus gemiddeld een pak beter.

Nieuwe wagens Brusselse overheden



5.6. CONFORMITEIT MET HET BESLUIT VOORBEELDGEDRAG

Nieuw in gebruik genomen voertuigen moeten, sinds het in voege treden van het Besluit in augustus 2014, voldoen aan een Ecoscore drempelwaarde. De personenwagens moeten minstens 71 halen, de MPV's minstens 64 voor het jaar 2015. Ze mogen bovendien niet uitgerust zijn met een dieselmotor (met uitzondering van de ministeriële voertuigen, waarvoor ook een lagere drempelwaarde van toepassing is).

Toch zien we dat, van de 155 nieuwe personenwagens die in 2015 voor het eerst in gebruik genomen werden:

- 8% (13 wagens) uitgerust is met een dieselmotor (i.e. 37% minder dan in 2014);
- 12% (19 wagens) een Ecoscore lager dan de drempelwaarde heeft (i.e. 41% minder dan in 2014).

Daarnaast zien we dat bij de nieuwe personenwagens zich 58 elektrische wagens bevinden, wat betekent dat maar liefst 37% van de nieuw aangekochte personenwagens in 2015 volledig elektrisch was. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de aankoop van 30 elektrische wagens door de GOB hiertoe de grootste bijdrage heeft geleverd.

¹² Hooftman, 2016, « Indicators for the 2015 new and second-hand car fleet in Belgium and the Regions », Final Report, VUB-MOBI, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, September 2016.

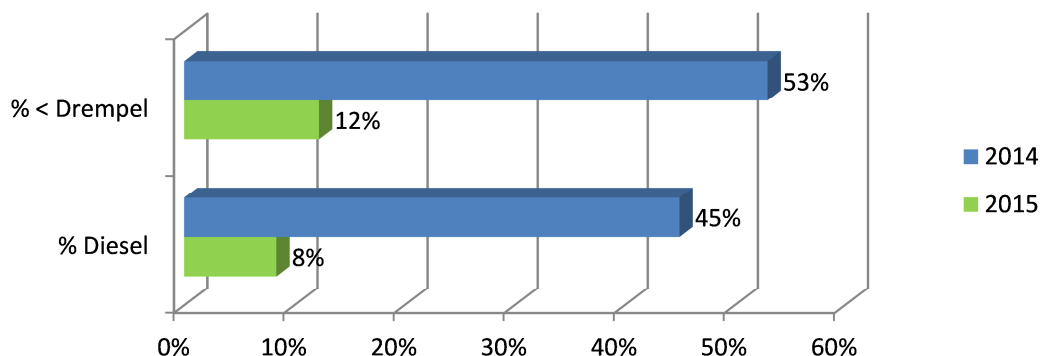


Van de 51 nieuw in gebruik genomen MPV's in 2015 is het aandeel dat niet-conform is met het besluit nog een beetje hoger:

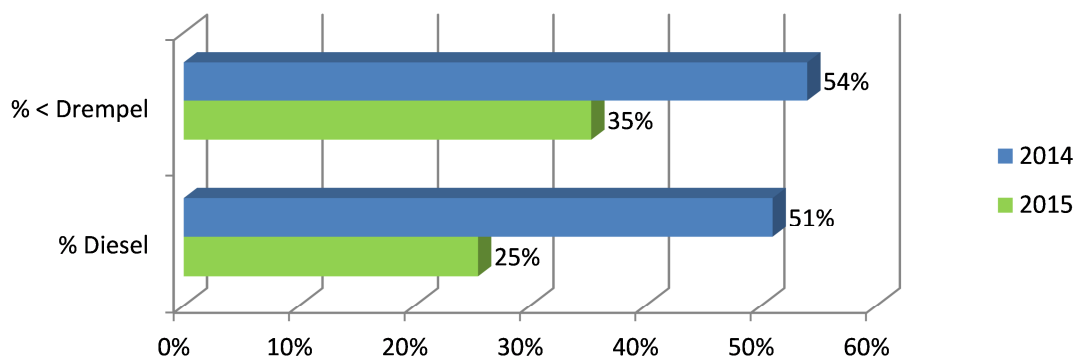
- 25% (13 voertuigen) is uitgerust met een dieselmotor (i.e. 26% minder dan in 2014);
- 35% (18 voertuigen) respecteert de drempelwaarde niet (i.e. 19% minder dan in 2014).

Bij de nieuw in gebruik genomen MPV's bevinden zich verder ook 2 batterij elektrische voertuigen.

Nieuwe Personenwagens



Nieuwe MPV's



Bovenstaande cijfers geven duidelijk weer dat het Besluit Voorbeeldgedrag in vergelijking met het voorgaande jaar beter gevolgd wordt en het nieuwe wagenpark sterke veranderingen heeft ondergaan.

Zo zien we dat het aandeel nieuwe dieselwagens gedaald is van 45 naar 8% bij de personenwagens en van 51 naar 25% bij de MPV's. Er werden in 2015 ook opmerkelijk veel batterij elektrische wagens in gebruik genomen, maar liefst 58 of 37% van de nieuwe personenwagens (tegenover 4 wagens of 10% in 2014).

Voor beide criteria (Ecoscore drempelwaarde en verbod op diesel) zien we dus dat bij de nieuwe personenwagens 12% en bij de MPV's 35% nog niet conform is met de bepalingen van het Besluit Voorbeeldgedrag. Dit wilt zeggen dat 82% van de nieuw aangekochte voertuigen (PW en MPV) wel conform het Besluit in gebruik genomen werd, een verbetering van 46% ten opzichte van het voorgaande jaar.

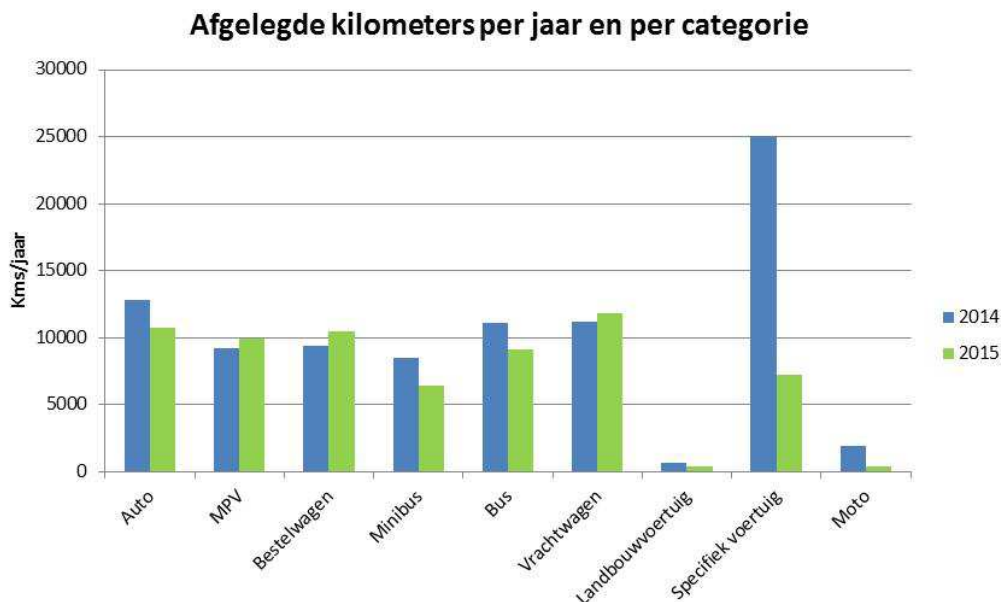
Kijken we naar de overheden, dan zien we dat van de 29 Brusselse overheidsinstellingen die in 2015 nieuwe personenwagens of MPV's in gebruik genomen hebben, er 19 (66%) zijn die beide criteria op de correcte manier uitgevoerd hebben.

Hierbij merken we op dat de vergelijkingen met de vloot van 2014 nog voorzichtig moeten behandeld worden, aangezien het Besluit pas vanaf augustus 2014 van kracht was. In 2014 werden hierdoor voertuigen in gebruik genomen waarvoor het Besluit nog niet van toepassing was.



5.7. VOERTUIGGEBRUIK

Om een idee te krijgen van het gebruik van de voertuigvloot, werd gevraagd om in het jaarlijks rapport voor elk voertuig de afgelegde kilometers in te vullen op jaarbasis voor 2015. Deze informatie ontbrak echter voor 21% van alle voertuigen. Bij sommige voertuigcategorieën was dit zelfs niet ingevuld voor meer dan de helft van de voertuigen (in het bijzonder bij de landbouw- en specifieke voertuigen). De resultaten in onderstaande figuur moeten daarom ook enkel als indicatief beschouwd worden, op basis van partiële gegevens.



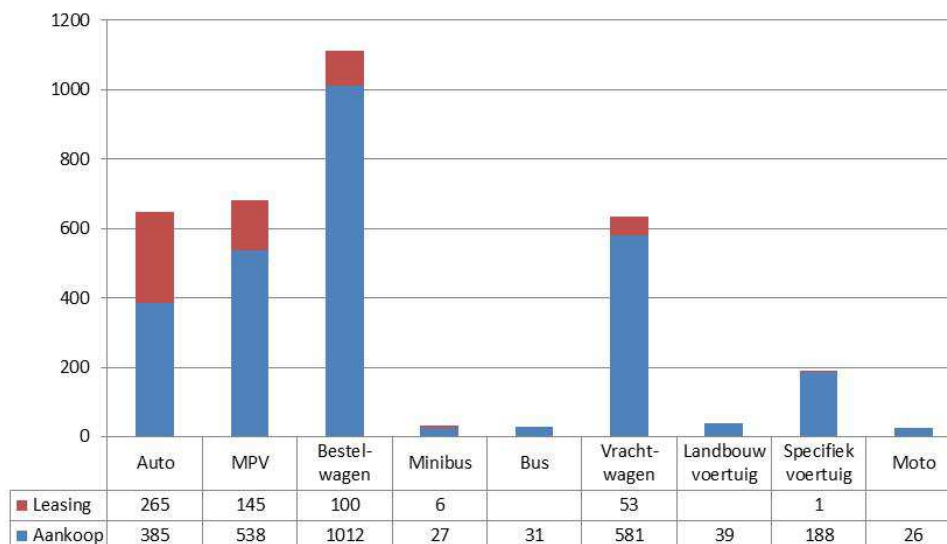
Het gemiddelde gebruik van het voertuigenpark van de Brusselse overheden bedraagt 10.172 km per jaar. De personenwagens leggen gemiddeld meer kilometers af dan het gemiddelde met ongeveer 11.000 km. Bestelwagens en MPV's blijven daar iets onder, met ongeveer 10.000 km/jaar. Vooral de vrachtwagens worden veel ingezet met meer dan 12.000 km/jaar gemiddeld. In tegenstelling tot de gegevens van de vloot van 2014, vertonen de specifieke voertuigen een veel lager gebruik. Dit is echter waarschijnlijk te wijten aan verwarring tussen de jaarlijkse kilometers en de totale kilometerstand.

5.8. AANKOOP VERSUS LEASING

In het jaarlijks rapport werd eveneens gevraagd om aan te geven of het voertuig aangekocht werd door de overheidsinstelling of in leasing genomen werd. Op basis van de ingevulde informatie, zien we dat het merendeel van de voertuigen aangekocht wordt, vooral de 'specifieke' en 'zware' voertuigen.

Leasing wordt het meest en steeds vaker toegepast voor het verwerven van personenwagens, meer bepaald voor 41% van dit type voertuigen (t.o.v. 31% in 2014). Bij MPV's en bestelwagens is dit respectievelijk 21% en 9%. Voor vrachtwagens gebeurt dit bij 8% van het totaal en bij minibussen bij 18% (maar dit komt overeen met slechts 6 voertuigen).

2015 - Aantal Voertuigen volgens aankoop of leasing



6. VERGELIJKING VAN DE WAGENPARKEN IN FUNCTIE VAN HET TYPE OVERHEIDSINSTELLING

De overheidsinstellingen waarop het Besluit Voorbeeldgedrag van toepassing is, zijn zeer verscheiden, hetgeen ook weerspiegeld wordt in de samenstelling en het gebruik van hun wagenparken. Omwille van deze specifieke kenmerken is het dan ook aangewezen om de wagenparken te analyseren per groep van entiteiten die een vergelijkbare functie hebben, als volgt:

- Gemeenten en Stad Brussel ('Gemeenten');
- OCMW's (en hun associaties);
- Gewestelijke instellingen ('Regionaal');
- Intercommunales;
- Kabinetten en Parlement ('Kabinetten').

Binnen de groepen 'gemeenten', 'OCMW's' en 'Kabinetten' zien we duidelijk dat de verschillende instellingen zeer gelijkaardig zijn naar samenstelling en gebruik van het wagenpark. Binnen de intercommunales en gewestelijke instellingen kunnen de wagenparken wel sterk verschillen in grootte en samenstelling. Dit wordt hieronder kort toegelicht.

Intercommunales

Van de intercommunales die onder het Besluit vallen en die beschikken over een wagenpark, is Sibelga veruit de grootste (408 voertuigen). Hydrobru en Cremabru hebben een zeer beperkt wagenpark van respectievelijk 4 en 2 voertuigen. Het wagenpark van Sibelga bevat echter geen bedrijfswagens, aangezien die zijn ingeschreven op naam van 'Brussels Network Operations' (BNO), dat niet valt onder het Besluit Voorbeeldgedrag. Dit verklaart dan ook waarom er geen enkele personenwagen voorkomt in het wagenpark van Sibelga en het hier bijna uitsluitend 'utilitaire' en zware voertuigen betreft.

Gewestelijke instellingen

In het Brussels Gewest zijn er 18 gewestelijke instellingen die over een wagenpark beschikken. Slechts van één instelling (Atrium) hebben we geen rapport ontvangen, maar we verwachten dat dit weinig impact heeft op de globale resultaten.



Van deze 17 instellingen, zijn er 5 die over een vloot van meer dan 100 voertuigen beschikken, meer bepaald:

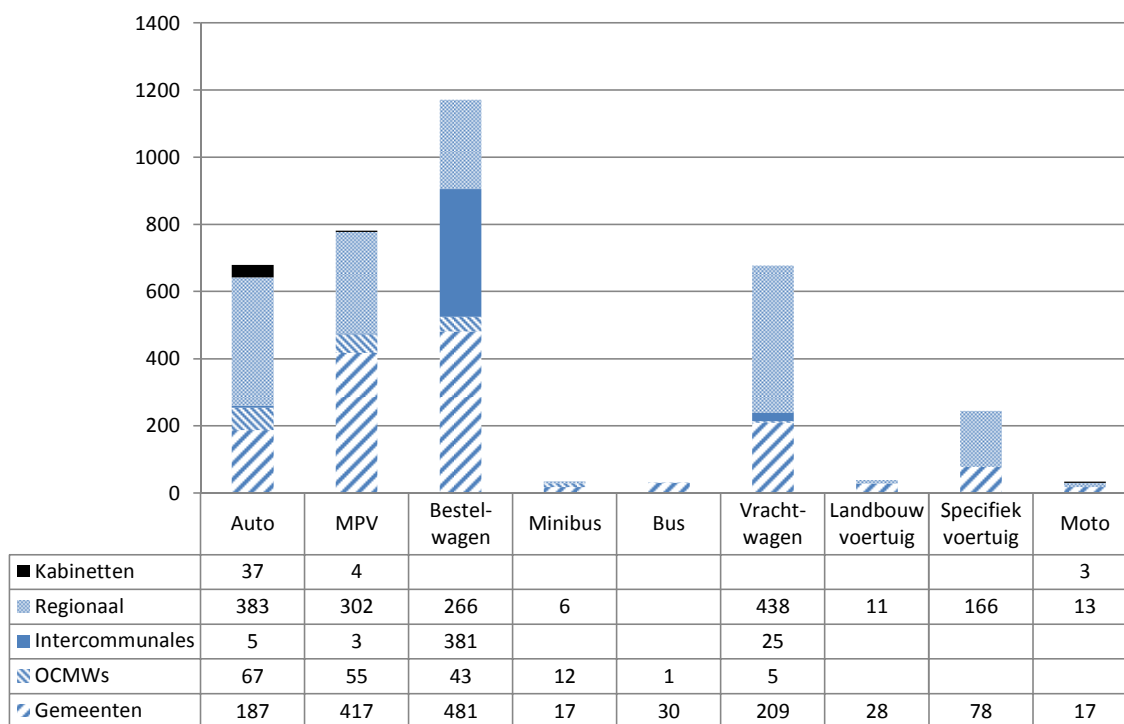
- Agentschap Net Brussel (743 voertuigen);
- MIVB¹³ (283 voertuigen – exclusief de bussen, trams en metro's);
- DBDMH¹⁴ (192 voertuigen);
- Leefmilieu Brussel (138 voertuigen);
- Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB – 126 voertuigen).

De overige instellingen hebben allemaal een vloot van hoogstens 20 voertuigen, die dan ook voornamelijk bestaan uit personenwagens en enkele lichte utilitaire voertuigen.

6.1. VOERTUIGCATEGORIEËN

De regionale instellingen vormen samen de grootste groep wat betreft de grootte van hun voertuigvloot, namelijk 1585 voertuigen. Maar ook de gemeenten beschikken over een grote vloot van 1464 voertuigen¹⁵. De overige groepen zijn veel kleiner, meer bepaald 414 voertuigen bij de intercommunales, 183 bij de OCMW's en 44 bij de kabinetten. Bij de OCMW's, intercommunales en kabinetten is het aantal voertuigen toegenomen in vergelijking met 2014, bij de regionale instellingen en gemeenten zien we echter een daling.

2015 - Aantal voertuigen per categorie



Onderstaande figuren geven aan dat er belangrijke verschillen bestaan in de samenstelling van de wagenparken voor de verschillende groepen. Het wagenpark van de gemeenten bestaat voor ongeveer 1/3 uit bestelwagens, 1/3 uit MPV's, 1/6 uit vrachtwagens en 1/6 uit personenwagens.

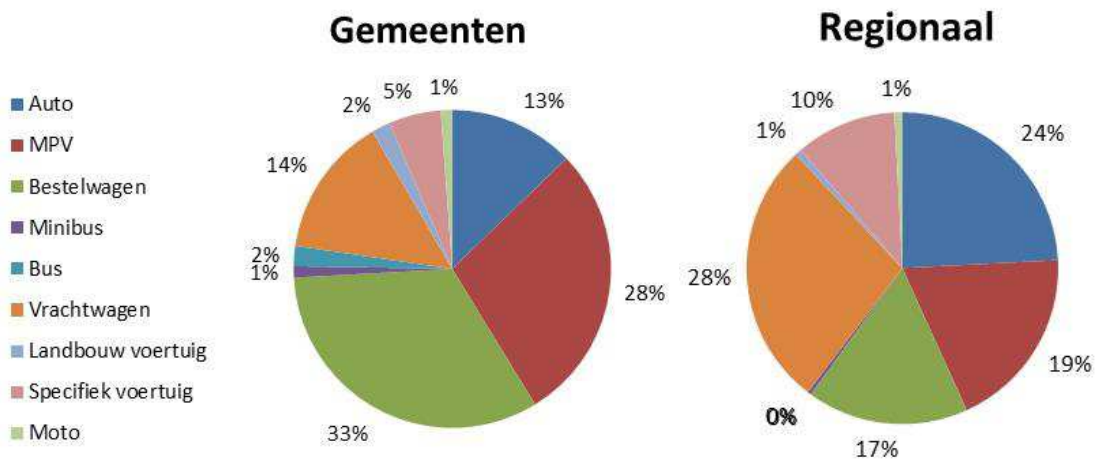
Bij de regionale instellingen bestaat de vloot voor ongeveer ¼ uit vrachtwagens en ¼ personenwagens, en daarnaast nog voor 19% uit MPV's, 17% uit bestelwagens en 10% specifieke voertuigen.

¹³ Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)

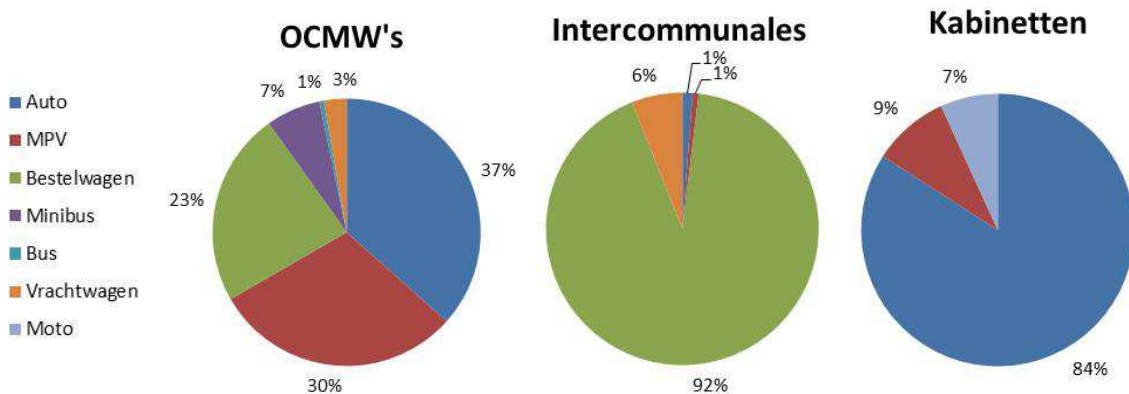
¹⁴ Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)

¹⁵ Hierbij dient opgemerkt te worden dat het voertuigenpark van gemeente Elsene hierin nog ontbreekt (wegens niet ontvangen).





Bij de OCMW's zien we een bijna gelijke verdeling in het aandeel personenwagens, MPV's en bestelwagens. Bij de intercommunales bestaat de vloot bijna uitsluitend uit bestelwagens en bij de kabinetten gaat het voor 84% om personenwagens, 9% MPV's en 7% moto's.

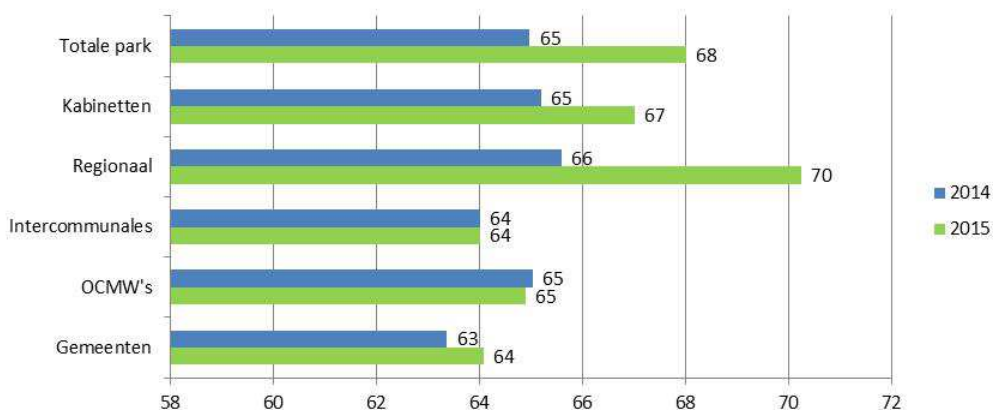


6.2. MILIEUPRESTATIES WAGENPARKEN

In vergelijking met de gemiddelde Ecoscore van de **personenwagens** van alle Brusselse overheden samen (68), doen enkel de wagens van de regionale overheden het beter (gem. 70). De wagens van de kabinetten bevinden zich net onder dit gemiddelde (67), gevolgd door de OCMW's, gemeenten en intercommunales (resp. 65, 64 en 64 gemiddeld). In vergelijking met 2014 is de sterkste verbetering van het wagenpark gebeurd bij de regionale instellingen, hetgeen sterk beïnvloed wordt door het grote aantal elektrische wagens in deze vloeten. Bij elke groep van overheidsinstellingen is er minstens een stagnatie of verbetering van de gemiddelde Ecoscore op te merken.

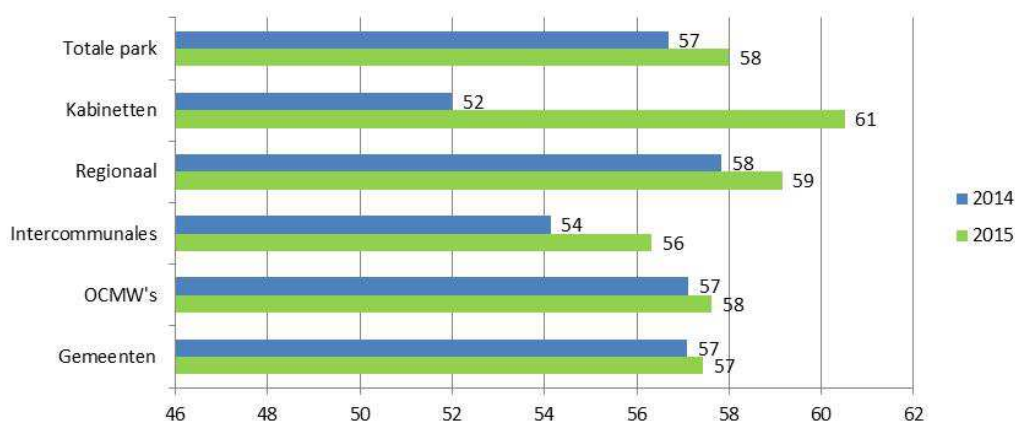


Gem. Ecoscore Personenwagens



Wat betreft de **MPV's** hebben de kabinetten de beste gemiddelde Ecoscore (61), gevolgd door de regionale instellingen (59), die het allebei beter doen dan het globale gemiddelde voor de Brusselse overheden (58). De OCMW's komen precies uit op dit gemiddelde, de gemeenten en intercommunales liggen er net onder (resp. 57 en 56). De grootste verbetering zien we hier bij de kabinetten, maar het betreft hier slechts 4 voertuigen. Bij de andere instellingen is er ook telkens een verbetering van de milieuprestaties te merken in vergelijking met de vloot van 2014.

Gem. Ecoscore MPVs



6.3. CONFORMITEIT MET HET BESLUIT VOORBEELDGEDRAG

In 2015 werden er in totaal 155 nieuwe **personenwagens** in gebruik genomen bij de Brusselse overheden. Hiervan rijden er echter 13 wagens (8%) nog op diesel. Daarnaast wordt de Ecoscore drempelwaarde bij 88% van de wagens gerespecteerd (136 wagens). Slechts 12% van de nieuwe wagens voldoet dus nog niet aan deze vereiste.

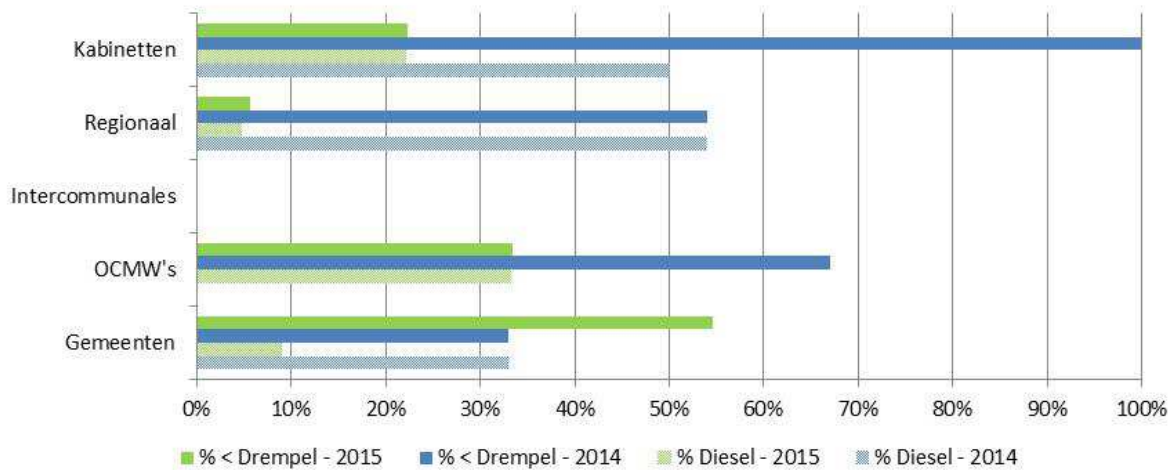
Van de 51 nieuwe **MPV's** in 2015 was er nog een kwart uitgerust met een dieselmotor (13 voertuigen). Ook waren er in totaal 18 voertuigen die de Ecoscore drempel niet halen, hetgeen 35% van de nieuwe MPV's voorstelt. In vergelijking met de personenwagens, hinken de MPV's dus achterop in het respecteren van de bepalingen van het besluit Voorbeeldgedrag.

Een overzicht van deze gegevens per groep van overheidsinstellingen wordt in onderstaande tabel weergegeven. Onderstaande grafieken geven de evolutie weer tussen 2014 en 2015 wat betreft het aandeel van nieuwe voertuigen die niet voldoen aan de milieucriteria van het Besluit.

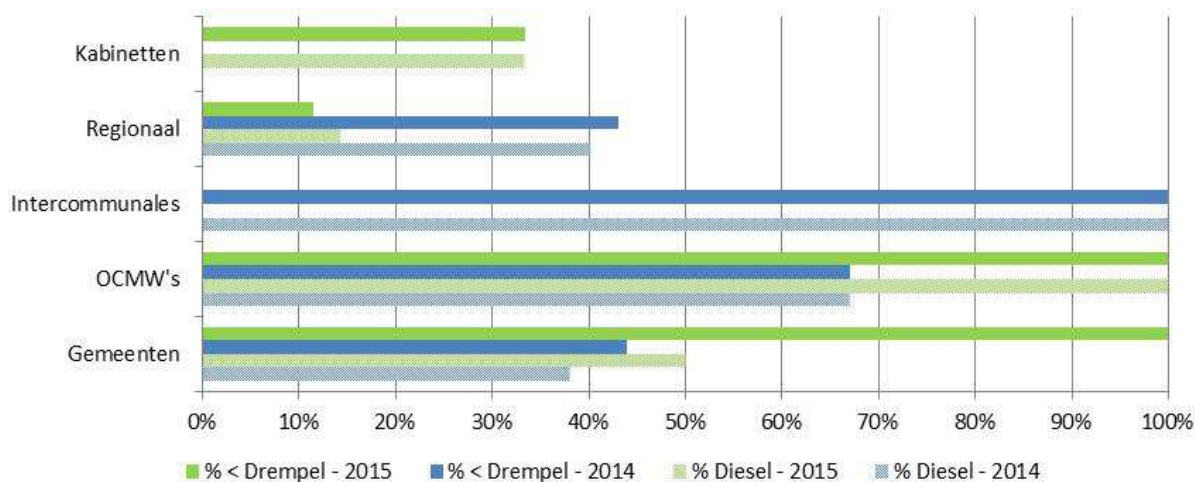


	Personenwagens					MPV's				
	# nieuw	Diesel		< drempel		# nieuw	Diesel		< drempel	
		Aantal	%	Aantal	%		Aantal	%	Aantal	%
Gemeenten	11	1	9%	6	55%	12	6	50%	12	100%
OCMW's	12	4	33%	4	33%	1	1	100%	1	100%
Intercommunales	0	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0%
Regionaal	123	6	5%	7	6%	35	5	14%	4	11%
Kabinetten	9	2	22%	2	22%	3	1	33%	1	33%
Totale park	155	13	8%	19	12%	51	13	25%	18	35%

Non-conformiteit Park Personenwagens



Non-conformiteit Park MPV's



6.4. BATTERIJ ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

De Brusselse overheden hebben in hun volledige voertuigenpark een totaal van 111 volledig elektrische voertuigen¹⁶ in gebruik, oftewel 3% van het park. Deze Batterij Elektrische Voertuigen (BEVs) zijn vooral terug te vinden bij de personenwagens en MPV's (resp. 72 en 16 wagens), maar er zijn ook 14 motorfietsen, 10 bestelwagens en 9 specifieke voertuigen die volledig elektrisch rijden.

¹⁶ Fietsen - en dus ook elektrische fietsen – zijn niet opgenomen in de analyses.

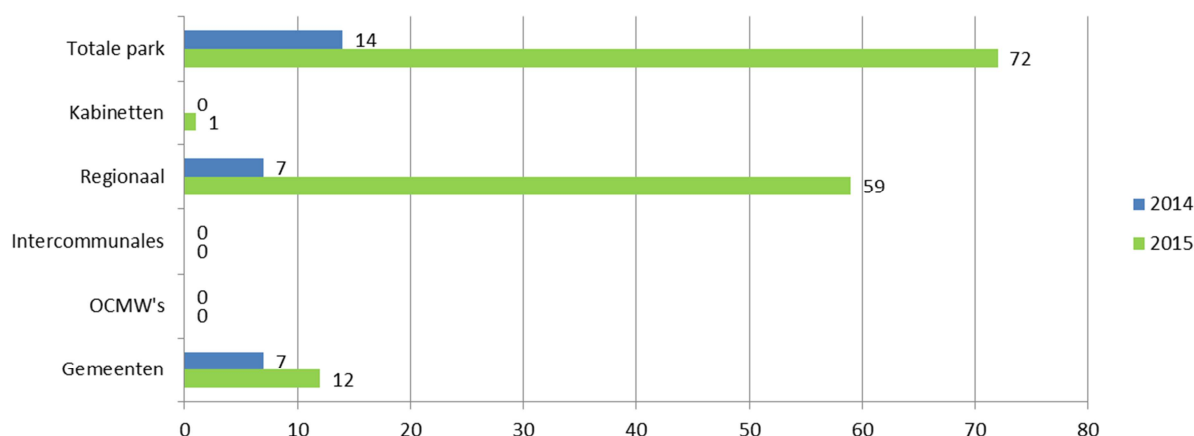


In de vloot van 2014 waren er in totaal 65 volledig elektrische voertuigen, waarvan 14 elektrische personenwagens en 14 MPVs. Op één jaar tijd is het aantal BEVs bijgevolg met maar liefst 71% toegenomen.

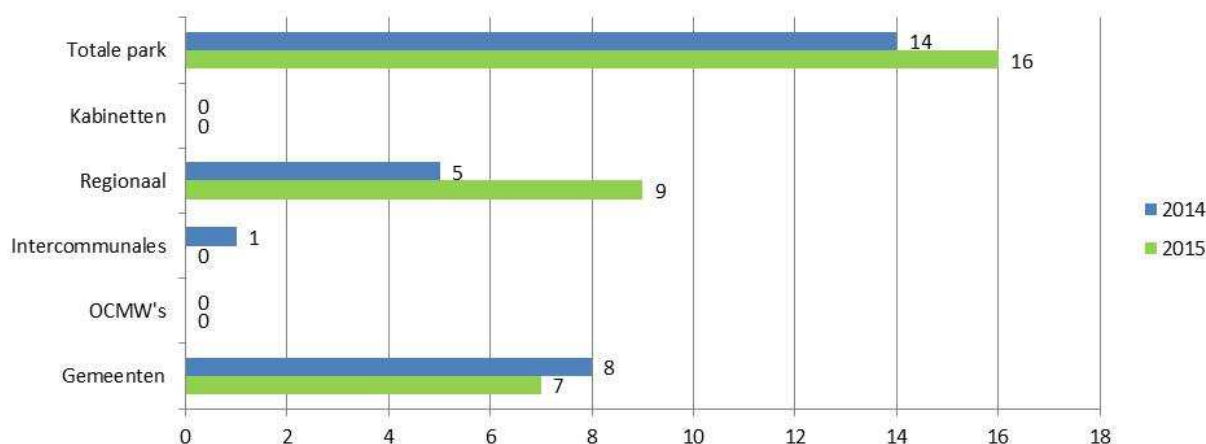
Ter vergelijking: Het Brussels Gewest telt in totaal 517 ingeschreven BEV's (dit zijn zowel personenwagens als MPV's) of 0,1% van het totale park. De Brusselse overheidsinstellingen behalen voor deze voertuigcategorieën een aandeel van 6% in 2015.

Onderstaande grafieken geven het aantal BEVs voor de personenwagens en MPV's weer voor de verschillende groepen van overheidsinstellingen. De regionale instellingen hebben een sterke voorsprong genomen door de ingebruikname van 30 nieuwe elektrische personenwagens in 2015 bij de GOB, 12 bij Agentschap Net Brussel en 9 bij Leefmilieu Brussel. Hierdoor beschikken de regionale instellingen met een totaal van 87 voertuigen over de grootste vloot van BEVs binnen de Brusselse overheden. De gemeenten beschikken over 32 BEVs (waarvan 12 personenwagens en 7 MPVs), de kabinetten over 2 BEVs (1 personenwagen en 1 motorfiets) en de intercommunales over 1 elektrische bestelwagen. Bij de OCMW's kwamen er in 2015 nog geen BEVs voor in de wagenparken.

Aantal BEV Personenwagens



Aantal BEV MPV



In 2015 werden in totaal 58 nieuwe elektrische personenwagens en 2 nieuwe elektrische MPV's in gebruik genomen. In 2014 waren dit er respectievelijk telkens 4 nieuwe. Voor 2015 waren bijgevolg reeds 37% van de nieuwe personenwagens volledig elektrisch. Dit ligt globaal genomen reeds hoger dan wat het Besluit Voorbeeldgedrag oplegt (wel te beschouwen over een periode van 3 jaar vanaf 2015).



7. CONCLUSIE

Ter verbetering van de luchtkwaliteit wilt het Gewest dat de Brusselse overheden een voorbeeldrol vervullen op vlak van transport, onder meer door hoge eisen te stellen aan de milieuprestaties van de voertuigen die ze in gebruik nemen. Dit werd wettelijk vastgelegd in het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15/05/2014 betreffende het voorbeeldgedrag inzake vervoer.

Dit rapport geeft een overzicht van de kenmerken van de wagenloten van de Brusselse overheden en van de door hen in 2015 nieuw in gebruik genomen voertuigen, alsook een vergelijking met de toestand in 2014. Deze gegevens zijn gebaseerd op de verslagen die de overheden in januari 2016 moesten overmaken aan Leefmilieu Brussel, de Regering en het Parlement, in het kader van de uitvoering van het Besluit Voorbeeldgedrag. 7 instellingen hadden echter bij de opmaak van dit rapport, hun verslag nog steeds niet ingediend. In enkele gevallen beschikten we wel over het verslag van 2014.

De Brusselse overheidsinstellingen maken met iets minder dan 4000 voertuigen minder dan 1% van het totale Brusselse voertuigenpark uit. De 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's) hebben een gemiddelde leeftijd van 7 jaar en bestaan voor 44% uit dieselwagens. In het Brussels Gewest ligt de leeftijd op gemiddeld 9 jaar en zijn er 61% dieselwagens. Daarnaast hebben de Brusselse overheden ook betere milieuprestaties met een gemiddelde Ecoscore van 63 (tegenover 58 voor het BHG). Bij de nieuwe wagens lijkt er reeds een positief effect zichtbaar van het Besluit Voorbeeldgedrag. Bij de nieuwe lichte voertuigen is de Ecoscore gemiddeld met 12 punten toegenomen op één jaar tijd tot een gemiddelde van 76 (tegenover 66 voor het BHG). Bovendien is maar liefst 37% van de nieuwe personenwagens volledig elektrisch, wat sterk beïnvloed wordt door de opname van belangrijke aantallen BEV's bij de gewestelijke instellingen.

Doordat het Besluit 'Voorbeeldgedrag' pas in augustus 2014 in voege is getreden, beschouwen we 2014 als een overgangsjaar. De aankopen van voertuigen hebben echter soms een lang verloop, waardoor de aankopen van sommige voertuigen die in 2015 in gebruik genomen werden, nog voorbereid werden voor het besluit van kracht was. Hierdoor moet ook 2015 nog in beperkte mate als een overgangsjaar bekeken worden.

Er is echter wel al een duidelijk positief effect op te merken van de invoering van het Besluit bij de Brusselse overheden. Van de 155 nieuwe personenwagens in 2015 rijden er slechts 8% op diesel en haalt 12% de Ecoscore drempel niet. Bij de MPV's gaat de aanpassing iets trager, waarbij nog 25% op diesel rijdt en 35% de drempelwaarde niet respecteert. Dit wilt zeggen dat 82% van de nieuwe personenwagens en MPV's samen al conform de bepalingen van het besluit is, ongeveer de helft meer dan in 2014.

Om de overheden bij de omschakeling naar milieuvriendelijkere wagens te begeleiden, biedt Leefmilieu Brussel specifieke vormingen aan en wordt jaarlijks een 'EV Roadshow' georganiseerd. Dit evenement laat de Brusselse overheden en bedrijven toe om kennis te maken met verschillende soorten elektrische voertuigen en laadinfrastructuur en deze ook te kunnen uittesten. Op de website van Leefmilieu Brussel staan verder ook allerlei nuttige informatie en hulpmiddelen. Leefmilieu Brussel zal ook een opdrachtcentrale opzetten voor de leasing van elektrische voertuigen, zodat de opname van deze voertuigen bij de Brusselse overheidsinstellingen vergemakkelijkt wordt. Het uitwisselen van good practices en ervaringen is een element waaraan nood aan is en dat Leefmilieu Brussel verder wilt ontwikkelen.





INFO



02 775 75 75
WWW.LEEFMILIEU.BRUSSELS

Redactie: N. Sergeant

Leescomité: B. Bautmans, S. Hollander

Ver. uitg.: F. Fontaine & B. Dewulf - Havenlaan 86C/3000 - 1000 Brussel

