

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

Evaluatie van de milieuprestaties van de voertuigvloten in 2016



AUGUSTUS 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	4
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	8
5.4. Brandstoftype	9
5.5. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)	10
5.6. Milieuprestaties van het globale en nieuwe wagenpark (Ecoscore)	11
5.7. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	12
5.8. Voertuiggebruik	13
5.9. Aankoop versus Leasing	14
6. Vergelijking van de wagenparken in functie van het type overheidsinstelling	14
6.1. Voertuigcategorieën	15
6.2. Milieuprestaties wagenparken	16
6.3. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)	17
6.4. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	18
6.5. Batterij Elektrische Voertuigen	20
7. Conclusie	21



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 geplaatst 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 derde keer hebben overgemaakt in toepassing van het besluit. Het gaat dus om de samenstelling van de wagenparken op 31 december 2016 en de voertuigen die in 2016 in gebruik werden genomen. Aangezien het besluit op dat moment reeds 2,5 jaar van kracht was, wordt verondersteld dat het besluit ondertussen voldoende gekend is en er voldoende tijd is om de bepalingen van het besluit op te nemen in de nieuwe aankoop- of leasingprocedures van de voertuigen bij de Brusselse overheden.

De gegevens uit dit evaluatierapport kunnen reeds vergeleken worden met die van de voorgaande jaren. Hierbij dient echter steeds rekening gehouden te worden met het feit dat 2014 het eerste jaar van toepassing van het besluit was (van kracht sinds augustus 2014) en bovendien niet alle overheidsinstellingen de gevraagde rapporten hebben ingediend.

Ten opzichte van de voorgaande evaluatierapporten, wordt in dit rapport bijkomend een analyse opgenomen van de impact die de Brusselse Lage Emissiezone (LEZ) – van kracht vanaf 01/01/2018 - zal hebben op de Brusselse overheden.

2. HET BESLUIT 'VOORBEELDGEDRAG'

Het Besluit 'Voorbeeldgedrag' van 15/05/2014 bevat verschillende bepalingen naargelang het gaat over de ingebruikname van een personenwagen, MPV², minibus, 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 2016 aangeschaft werden, bedroeg de drempelecoscore 72, voor MPV's 65. Deze drempelwaarden stijgen in het algemeen met één punt per jaar.

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 6 voor bestelwagens van klasse I of Euro 5 voor klassen II en III (voor klassen II en III is Euro 6 van kracht vanaf 1/9/2016 voor alle types voertuigen) en Euro VI voor vrachtwagens.

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



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 dienststopdrachten 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).

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 bedrijfsvervoerplan op te stellen (t.t.z. zij die meer dan 100 werknemers tewerkstellen op éénzelfde site), een actieplan opmaken met hierin:

- een analyse van de samenstelling (o.a. Ecoscore) en het gebruik (o.a. afgelegde kilometers) van hun wagenpark (personenwagens en MPVs);
- 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. Het volgende actieplan moet ingediend worden tegen 31/01/2018 (opgelet: datum gewijzigd t.o.v. het besluit 'Voorbeeldgedrag'), 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.

Het nieuwe besluit 'Bedrijfsvervoerplannen' (01/06/2017)³ heeft hieraan toegevoegd dat vanaf 01/01/2018 de quota niet alleen gelden voor personenwagens, maar ook voor nieuwe MPVs. Indien de vloot van MPVs werd gereduceerd, kan het aantal MPVs dat de vloot minder telt ook gerekend worden als elektrische MPVs voor het berekenen van de quota.

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

³ Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen (01/06/2017) ; http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2017060102&table_name=wet



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, ESRBHG⁴, Evoliris, het Fonds voor het Waterbeleid, ATO⁵, GSOB⁶, ABEA⁷ (Stadswinkel) en het Herfinancieringsfonds Gemeentelijke Thesaurieën. Deze instellingen zijn niet bij de 18 gewestelijke instellingen geteld. Hierbij moet ook opgemerkt worden dat het rollend materieel (bussen, trams, metro's...) dat door de MIVB ingezet wordt als onderdeel van het Brusselse openbaar vervoernetwerk, geen deel uitmaakt van het betrokken voertuigenpark.

Ook de **OCMW associaties** werden opgenomen in de analyses. Van de zes gekende associaties⁸, hebben er twee (Wolu-Facilities en Ateliers des Tanneurs) aangegeven niet over een wagenpark te beschikken.

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

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 67 instellingen het jaarlijks rapport m.b.t. het voertuigenpark van 2016 ontvangen. Van volgende 5 instellingen hebben we echter geen gegevens ontvangen (met aanduiding van de jaartallen waarvoor geen rapport ontvangen werd):

- Gemeente Elsene (2014, 2015 en 2016);
- OCMW van Vorst (2014, 2015 en 2016);
- OCMW van Etterbeek (2014, 2015 en 2016);
- Kabinet van Rudi Vervoort (2016)
- ASBL Sin-Energie (2015 en 2016);

Van de 72 instellingen waren er 41 (57%) die de deadline voor indiening van het rapport hebben gerespecteerd (vóór 31 januari 2017). Het voorgaande jaar waren dit er slechts 25.

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

- Een e-mail op 21/02/2017;
- Een aangetekende brief op 27/03/2017;

De analyses van dit evaluatierapport hebben bijgevolg betrekking op 67 instellingen:

- 18 gemeenten van het BHG;
- 20 OCMW's en associaties;
- 3 intercommunales;
- 18 gewestelijke instellingen;
- 7 kabinetten;
- Parlement van het BHG.

Van de ontbrekende instellingen, kennen we echter wel de samenstelling voor het kabinet van Rudi Vervoort, van het wagenpark in 2015. Hiervoor beschouwen we daarom deze vloot ook in de analyses van het globale wagenpark (maar niet bij de nieuwe voertuigen). De instellingen waarvan we daarentegen geen enkele gegevens hebben kunnen we echter niet opnemen in de analyses, waardoor we dan ook een onderschatting maken van het totale voertuigenpark van de Brusselse overheidsinstellingen.

⁴ Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

⁵ Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling

⁶ Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur

⁷ Brussels Energieagentschap

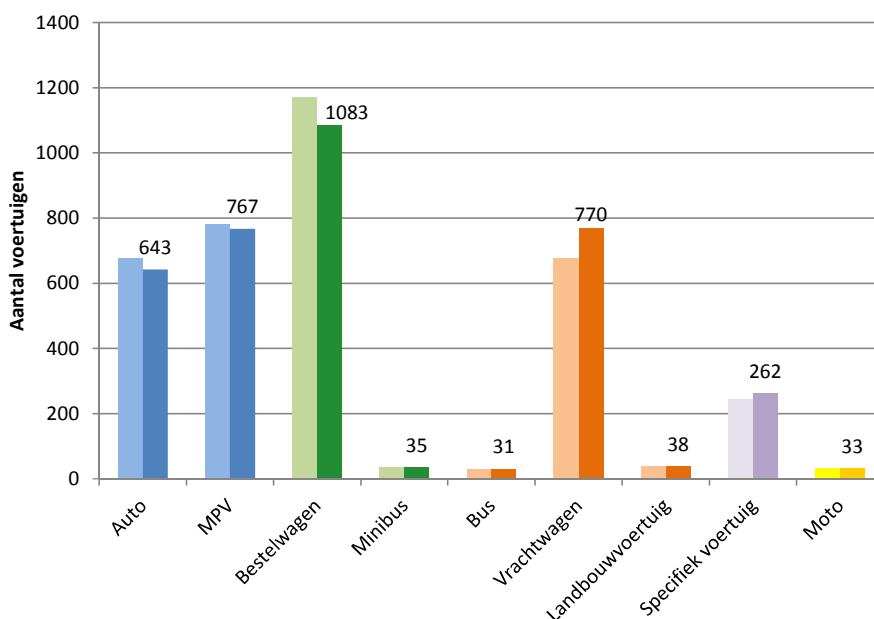
⁸ Les Cuisines Bruxelloises – De Brusselse Keukens (Restobru), Projet X, Wolu-Facilities, ASBL Sin-Energie, Ateliers des Tanneurs, Les Maisons de Quartier – De Buurthuizen

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) park van 3662 voertuigen in totaal. Dit zijn 26 voertuigen minder dan in het voertuigenpark van 2015 (3688 voertuigen in totaal). Op basis van deze totalen kunnen we echter niet concluderen dat het totale wagenpark van de Brusselse overheden effectief is ingekrompen, aangezien minder voertuigenparken werden ontvangen in 2016 dan in 2015.

De samenstelling per voertuigcategorie is weergegeven in figuur 1. De personenwagens en MPV's maken samen de grootste groep uit, met 1410 'lichte' voertuigen. Daarnaast zijn er 1118 bestelwagens en minibussen, 839 'zware' voertuigen (vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen), 262 '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 hiervoor slechts over partiële informatie beschikken.



Figuur 1: Aantal voertuigen per categorie voor het voertuigenpark in 2016 van de Brusselse overheden (rechtse, donker gekleurde balken), in vergelijking met het park in 2015 (linkse, lichter gekleurde balken).

Ter vergelijking: het globale park ingeschreven in het BHG⁹ telde in 2016 afgerond 600.000 voertuigen, waarvan ongeveer 487.000 lichte voertuigen, 2000 bussen en 70.000 zware voertuigen. Het park van de Brusselse overheden vertegenwoordigt minder dan 1% van het ingeschreven Brusselse park.

Om na te gaan of de wagenparken van de Brusselse overheden inkrimpen of uitbreiden, is deze eigenschap nagekeken voor elk wagenpark apart waar de gegevens van zowel 2015 als 2016 beschikbaar waren. Het gaat in het totaal over 63 instellingen, waarvan 20 hun wagenpark hebben uitgebreid, 28 in grootte gelijk zijn gebleven¹⁰ en 15 hun wagenpark hebben verkleind (zie figuur 2). Het is vanzelfsprekend dat een kleine wijziging in aantal (plus of min één voertuig) een grote impact heeft in een klein wagenpark en in verhouding een kleine impact heeft in een groot wagenpark. Sibelga heeft zijn wagenpark verminderd met het grootste aantal voertuigen, namelijk -28. Zij hebben echter een groot wagenpark waardoor dit overeenkomt met een inkrimping van 7%. De grootste procentuele inkrimping vinden we terug bij de CIBG en Parking Brussels, namelijk beiden maakten een inkrimping van 50% (CIBG ging van 12 voertuigen naar 6 en Parking Brussels van 2 voertuigen naar 1). In het wagenpark van Stad Brussel werd het aantal vermeerderd met 11 voertuigen, dit is de sterkste uitbreiding in absolute aantallen. Ook dit wagenpark is relatief groot waardoor dit slechts een vermeerdering van

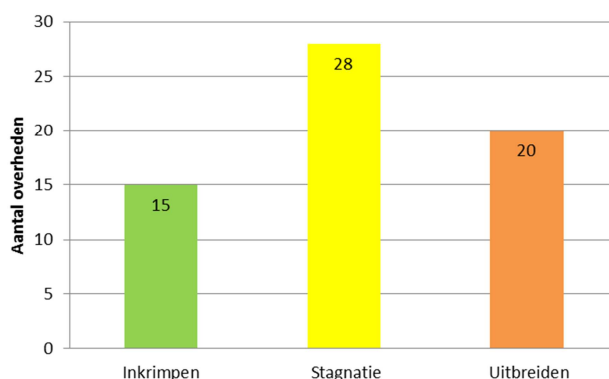
⁹ Motorvoertuigenpark op 01/08/2016 ingeschreven in het BHG; data afkomstig van BISA en FOD Economie. Hierbij worden de voertuigtypes echter verschillend gedefinieerd en gegroepeerd.

¹⁰ We kijken enkel naar de totale grootte van het wagenpark. Deze cijfers geven geen informatie over het vermeerderen of verminderen van het aantal voertuigen binnen de verschillende voertuigcategorieën.



3% betekent. Cremabru breidde zijn wagenpark uit met 1 voertuig, wat voor hun een vermeerdering van 50% betekent. Dit is de grootste procentuele vergroting van alle data.

In het totaal geven deze veranderingen een inkrimpen van het wagenpark van de Brusselse overheden weer met 41 wagens, oftewel 1,1%. Dus hoewel er onderling grote verschillen zijn, is er over het algemeen toch een afname in de grootte van het wagenpark van de Brusselse overheden.

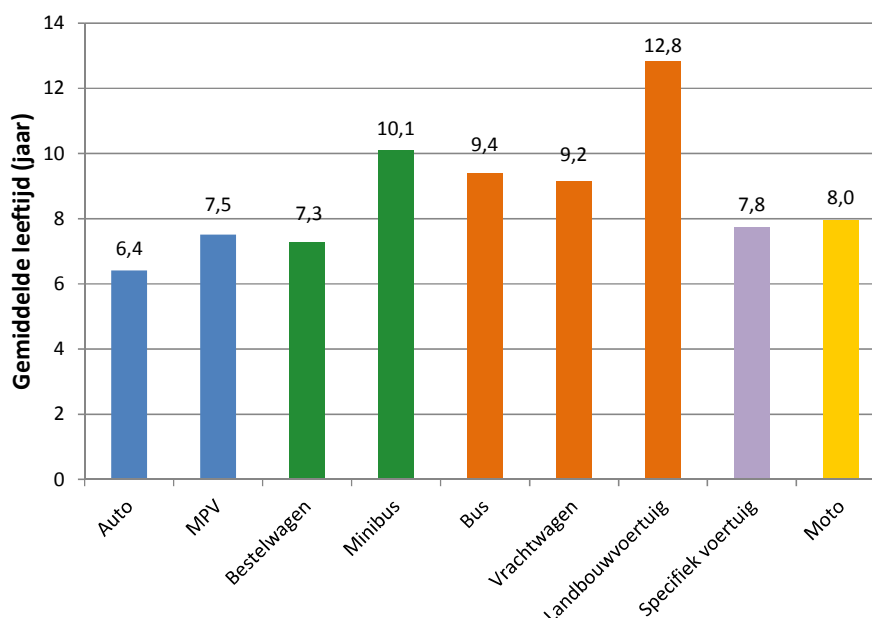


Figuur 2: Evolutie van de grootte van de individuele wagenparken van de Brusselse overheden van 2016 t.o.v. 2015.

5.2. GEMIDDELDE LEEFTIJD

De gemiddelde leeftijd van het wagenpark van de Brusselse overheden in 2016 is 7,7 jaar en dit is sinds 2014 ook stabiel gebleven. Dit komt ongeveer overeen met de gemiddelde leeftijd van de MPV's, specifieke voertuigen, bestelwagens en motorfietsen. De oudste voertuigen in de vloot zijn de landbouwvoertuigen (13 jaar) en minibussen (10 jaar). Ook de vrachtwagens en bussen blijven langer in de vloot dan het globale gemiddelde, met ongeveer 9 jaar. Personenwagens zijn het jongste met gemiddeld 6 jaar.

Vooraf voor de personenwagens zien we een verjonging optreden, aangezien deze in de vloot van 2014 nog gemiddeld ongeveer 1 jaar ouder waren. De toenemende populariteit van leasingformules (43% in 2016 versus 41 % in 2015 en 31% in 2014) bij deze voertuigcategorie speelt hierbij een belangrijke rol.



Figuur 3 : Gemiddelde leeftijd per voertuigcategorie van de wagenparken van de Brusselse overheden in 2016.



Ter vergelijking: de gemiddelde leeftijd van de totale vloot van het BHG (ingeschreven personenwagens en MPV's door particulieren, bedrijven en de publieke sector samen) in 2016 bedroeg 9,4 jaar¹¹. De 'lichte' voertuigen uit de Brusselse publieke vloten liggen hier dus nog onder (7,0 jaar).

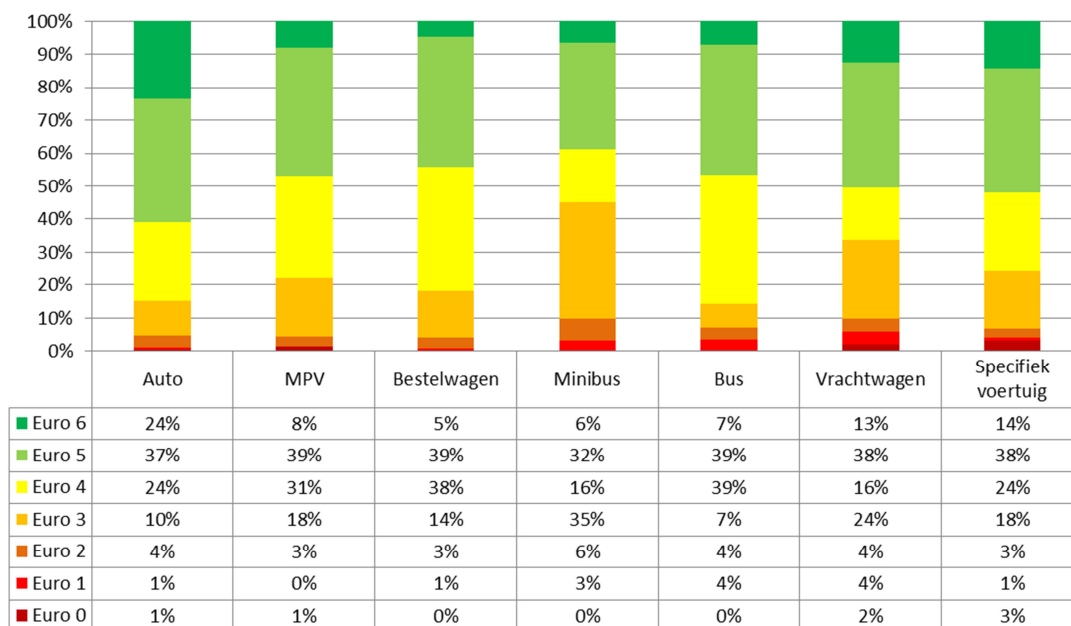
In 2016 werden er in de Brusselse overheidsvloot in totaal 249 nieuwe voertuigen in gebruik genomen (waarvan 50 personenwagens, 59 MPV's, 67 bestelwagens en 54 vrachtwagens). In 2015 waren er opmerkelijk veel nieuwe personenwagens (155) en bestelwagens (106), en werden er in totaal maar liefst 366 nieuwe voertuigen in de vloot opgenomen.

Voor 2016 wilt dit zeggen dat ongeveer 7% van de totale vloot vernieuwd werd, in 2015 ging het over maar liefst 10% van de vloot. Hierbij lijkt het erop dat in 2015 uitzonderlijk veel nieuwe voertuigen werden ingeschreven. In 2014 ging het over een vernieuwingsgraad van 8 % met een totaal van 277 nieuwe voertuigen.

5.3. VERDELING EURONORMEN

De Euronorm van een voertuig geeft aan welk niveau bepaalde pollutanten maximaal mogen uitstoten. 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 (figuur 4) geeft de verdeling van de Euronormen weer per voertuigcategorie voor het park van de Brusselse overheden¹². Voor alle categorieën zien we dat ongeveer een derde van de voertuigen voldoet aan de Euro 5 norm. Bij de personenwagens voldoet 24% ook al aan Euro 6, dit is maar liefst 10 % meer dan in het wagenpark van 2015. Bij de vrachtwagens en specifieke voertuigen is het aandeel Euro 6 ook op 1 jaar tijd gestegen van resp. 6 en 9 % naar 13 en 14%. Bij de andere categorieën lijkt deze opname trager te verlopen. De bussen bestaan voornamelijk uit Euro 4 en 5 bussen (telkens 39% aandeel). Ook bij de bestelwagens zijn de Euro 4 en Euro 5 voertuigen quasi gelijk vertegenwoordigd (resp. 38 en 39 %).



Figuur 4 : Aandeel van de Euronormen per voertuigcategorie voor de voertuigenparken van de Brusselse overheden in 2016.

¹¹ Denys, Beckx & Vanhulsel, 2017, « Analysis of the Belgian car fleet 2016 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, May 2017.

¹² De landbouwvoertuigen en motorfietsen worden in deze analyse niet opgenomen aangezien voor deze categorieën de Euronormen zeer onvolledig werden ingevuld en een analyse bijgevolg onvoldoende representatief zou zijn.

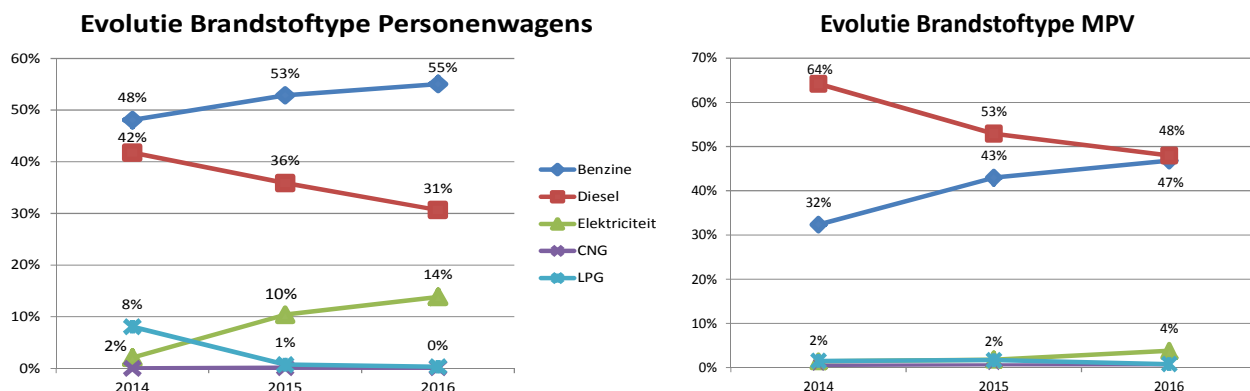


5.4. BRANDSTOFTYPE

Bij de **personenwagens** is benzine de belangrijkste brandstof (55%) en het aandeel is bovendien op 2 jaar tijd met 7% toegenomen (zie figuur 5). Het aandeel van diesel bij deze categorie is dan ook gedaald van 42 naar 31% (sinds 2014). Hierbij is duidelijk te merken dat de publieke vloten reeds de overstap maken naar elektrische wagens, met een aandeel van 14% (6% met groene stroom) van de personenwagens, terwijl dit in 2014 nog maar 2% was (en 10% in 2015). In absolute cijfers gaat het om een totaal van 89 batterij elektrische personenwagens. Daarnaast is 17% van de personenwagens een benzine hybride voertuig (106 in totaal). Dit is hetzelfde aandeel als in het park van 2015, maar wel 6% meer dan in 2014.

Bij de **MPV's** is het overwicht van diesel sterk geslonken, van 64% in 2014 naar nog 48% in 2016 (zie figuur 5). Het aandeel benzine is daarbij gestegen van 32% naar 47%. Ook bij de MPV's zien we de elektrische voertuigen opkomen, met een aandeel van 4% (29 voertuigen).

De invoering van het Besluit Voorbeeldgedrag heeft bij deze voertuigcategorieën al duidelijk een versnelde evolutie teweeggebracht naar minder dieselwagens en meer batterij elektrische voertuigen (BEVs).



Figuur 5: Procentuele evolutie van het brandstoftype bij personenwagens (links) en MPV's (rechts), tussen 2014 en 2016.

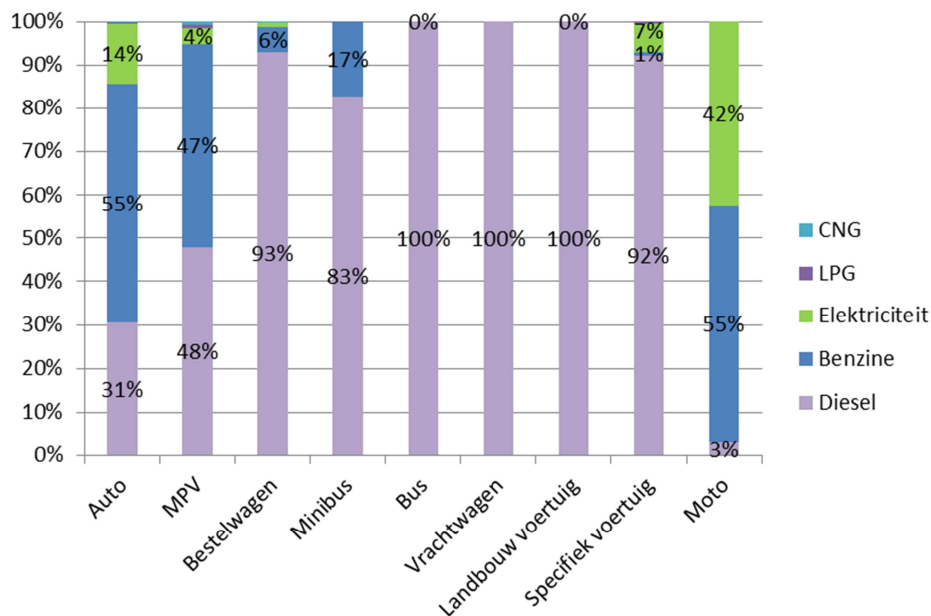
Ter vergelijking: De 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) van de Brusselse overheden hebben een aandeel van 40% diesel. In de volledige Brusselse vloot van 'lichte' voertuigen in 2016 was het aandeel dieselwagens 58%. Voor de wagens van particulieren in het BHG was dit 48% en voor de bedrijfswagens maar liefst 79%¹³.

Bestelwagens en **minibussen** rijden grotendeels op diesel, maar toch komen er 6% 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 17 elektrische (7%), 2 benzine- en 1 LPG-voertuig in deze categorie. Bij de **motorvoertuigen** rijdt 55% op benzine en 42% is volledig elektrisch aangedreven (14 voertuigen).

¹³ Denys, Beckx & Vanhulsel, 2017, « Analysis of the Belgian car fleet 2016 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, May 2017.





Figuur 6 : Procentuele verdeling van de brandstoftypes per voertuigcategorie in de Brusselse publieke vloten van 2016.

5.5. IMPACT VAN DE LAGE EMISSIEZONE (LEZ)

Vanaf 1 januari 2018 is een Lage Emissiezone (LEZ) van kracht op het volledige Brussels Gewest. Dit houdt in dat vanaf dat moment de meest vervuilende personenwagens, MPV's, bestelwagens ($\leq 3,5$ ton) en (mini)bussen niet meer mogen rondrijden binnen de grenzen van het Gewest. De toelatingscriteria werden vastgelegd op basis van het brandstoftype en de Euronorm van het voertuig, waarbij de strengste criteria worden opgelegd aan de dieselloze voertuigen. Voor de Brusselse overheden zijn er op basis van onze informatie vanuit het Besluit 'Voorbeeldgedrag' ongeveer 2565 voertuigen betrokken. Hierbij werden de vrachtwagens (+3,5t), gemotoriseerde tweewielers, landbouwvoertuigen en specifieke voertuigen niet meegenomen, aangezien de LEZ hierop niet van toepassing is. Onder de 'specifieke' voertuigen bevinden zich onder meer de ziekenwagens, brandweerwagens, mobiele kranen, voertuigen met een rolstoellift, enz waarvoor de mogelijkheid bestaat voor een vrijstelling of afwijking van de LEZ. Vanaf 2018 hebben enkel de Euro 0/1 dieselloze voertuigen geen toegang meer tot de LEZ, vanaf 2019 komen hier ook de Euro 2 dieselloze voertuigen en Euro 0/1 benzinevoertuigen bij en vanaf 2020 ook de Euro 3 dieselloze voertuigen. Voor meer info over de LEZ, zie www.lez.brussels.

Indien de samenstelling van het voertuigenpark van de Brusselse overheden van eind 2016 wordt beschouwd (zonder rekening te houden met de natuurlijke evolutie van vernieuwing en gedragswijzigingen door de LEZ), zullen onderstaande aantallen van voertuigen geïmpacteerd worden door de LEZ (2018-2020):

Totaal # niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse OVERHEDEN			
	2018	2019	2020
Auto	3	11	25
MPV	0	13	84
Bestelwagen	7	41	175
Minibus	1	3	10
Bus	1	2	4
Totaal	12	70	298
Aandeel	0%	3%	12%

Aangezien de Brusselse overheden slechts een zeer klein aantal betrokken voertuigen hebben van Euronorm 1 of pre-Euro (12 in totaal), zal de invoering van de LEZ in 2018 nauwelijks impact hebben op de werking van de Brusselse overheden. Ook in 2019 is de impact zeer beperkt en zouden er 58 voertuigen bijkomend verboden worden tot het verkeer. Dit komt overeen met een totaal aandeel van bijna 3% van de betrokken

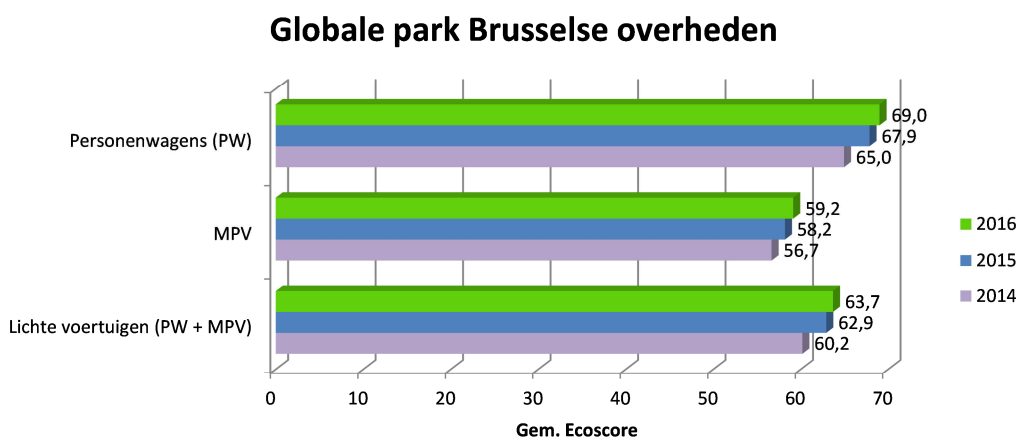


voertuigcategorieën bij de Brusselse overheidsinstellingen. Pas vanaf de beperkingen ingevoerd in 2020 zal de impact vergroten tot een totaal aandeel van 12 % van de voertuigen. De overheden zullen tegen dan dus hun oudste voertuigen – al dan niet vervroegd - moeten vervangen of verwijderen uit hun vloot, tenzij het om voertuigen gaat die aanspraak kunnen maken op een afwijking, zoals de prioritaire voertuigen.

5.6. 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 alle personenwagens en MPV's die op de Belgische markt beschikbaar zijn (alsook enkele bestelwagens). 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 64, een stijging van 1 punt ten opzichte van het jaar voordien en 4 punten ten opzichte van 2014 (zie figuur 7). Bij de personenwagens is de gemiddelde Ecoscore toegenomen van 65 in 2014 naar 69 in 2016, bij de MPV's van 57 naar 59. Na een iets sterkere toename in 2015 lijkt de verbetering van de gemiddelde Ecoscore dan ook te vertragen in 2016 en wordt eerder het algemeen gemiddelde van +1 punt per jaar gevolgd.



Figuur 7: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van het globale park van lichte voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2016).

Ter vergelijking: Indien we deze scores vergelijken met de gemiddelde Ecoscore van de volledige Brusselse vloot (ingeschreven personenwagens en MPV's samen), zien we dat het wagenpark van de Brusselse overheden het gemiddeld beter doet, met 5 punten meer (cf. gem. Ecoscore van 59 voor het volledige gewest)¹⁴.

Bij de **nieuw in gebruik genomen wagens** in de vloot van 2016, ligt de gemiddelde Ecoscore natuurlijk hoger dan voor het globale park (zie figuur 8). De nieuwe 'lichte voertuigen' hebben een gemiddelde Ecoscore van 74. Dit is 8 punten meer dan bij de nieuwe voertuigen uit 2014. Ten opzichte van 2015 betekent dit echter een daling met 1 punt.

De nieuwe personenwagens apart hebben een gemiddelde Ecoscore van 76 (7 punten meer dan in 2014); de nieuwe MPVs een gemiddelde van 72. Dit is 8 punten meer dan in 2014 en 2015. De sterkste verbetering van het wagenpark is dus terug te vinden bij de MPVs, hetgeen sterk beïnvloed wordt door de toename aan elektrische voertuigen voor deze categorie.

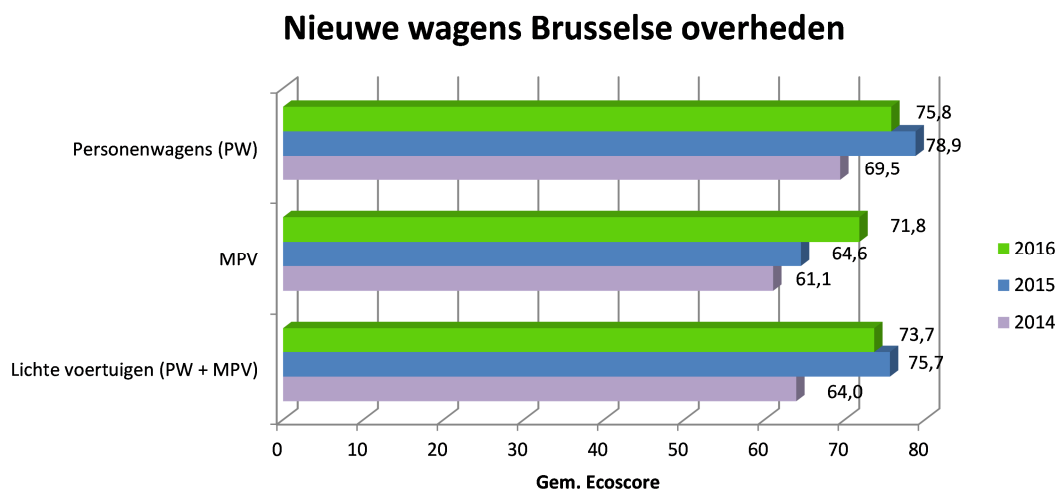
Bij de personenwagens is er ook een hoge gemiddelde Ecoscore bij de nieuwe wagens, maar aangezien er in 2016 minder BEVs zijn bijgekomen dan het jaar voordien, is deze Ecoscore minder hoog. 2015 blijkt immers een uitzonderlijk jaar, aangezien er toen bijna 3 keer zoveel nieuwe personenwagens en dubbel zoveel bestelwagens in gebruik genomen werden als in 2016. Onder de nieuwe personenwagens bevonden zich in

¹⁴ Denys, Beckx & Vanhulsel, 2017, « Analysis of the Belgian car fleet 2016 », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, May 2017



2015 maar liefst 62 BEVs¹⁵, tegenover 10 nieuwe in 2016. Hierdoor is het dus mogelijk dat de gemiddelde Ecoscore voor personenwagens in 2016 lager ligt dan in 2015.

Deze cijfers geven aan dat het Besluit Voorbeeldgedrag duidelijk een positieve impact heeft op de verbetering van de milieuprestaties van de overheidsvloten.



Figuur 8: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van de nieuw in gebruik genomen voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2016).

Ter vergelijking: De nieuw ingeschreven 'lichte' voertuigen van het volledige Brusselse gewest¹⁶ hadden in 2016 een gemiddelde Ecoscore van 67. De Brusselse overheden zitten hier dus met 7 punten boven en doen het dus gemiddeld een pak beter.

5.7. 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 die in 2016 in gebruik werden genomen moeten minstens een Ecoscore van 72 halen, de MPV's minstens 65. Deze voertuigen mogen bovendien niet uitgerust zijn met een dieselmotor (met uitzondering van de ministeriële voertuigen¹⁷, waarvoor ook een lagere drempelwaarde van toepassing is).

Toch zien we dat, van de 50 nieuwe **personenwagens** die in 2016 voor het eerst in gebruik genomen werden:

- 4% (2 wagens) uitgerust is met een dieselmotor (vs. 8 % in 2015 en 45% in 2014);
- 18% (9 wagens) een Ecoscore onder de drempelwaarde heeft (vs. 12 % in 2015 en 53 % in 2014).

Daarnaast zien we dat bij de nieuwe personenwagens zich 10 elektrische wagens bevinden (20%). Hierbij zien we een belangrijk contrast met 2015, een jaar waarin uitzonderlijk veel elektrische voertuigen werden aangekocht (39% van de nieuwe personenwagens, 62 in totaal). Hierbij moet opgemerkt worden dat de inzet van 30 elektrische wagens door de GOB hiertoe de grootste bijdrage heeft geleverd.

Van de 59 nieuw in gebruik genomen **MPV's** in 2016:

- Is geen enkel voertuig uitgerust met een dieselmotor (vs. 25% in 2015 en 51% in 2014);
- Respekteert 14% (8 voertuigen) de Ecoscore drempelwaarde niet (vs. 35% in 2015 en 54% in 2014).

Bij de nieuw in gebruik genomen MPV's bevinden zich verder ook 13 batterij elektrische voertuigen (ten opzichte van slechts 2 in 2015). Dit is 22% van de nieuwe MPV's. De aankoop van 10 voertuigen bij Net Brussel heeft hiertoe een belangrijke bijdrage geleverd.

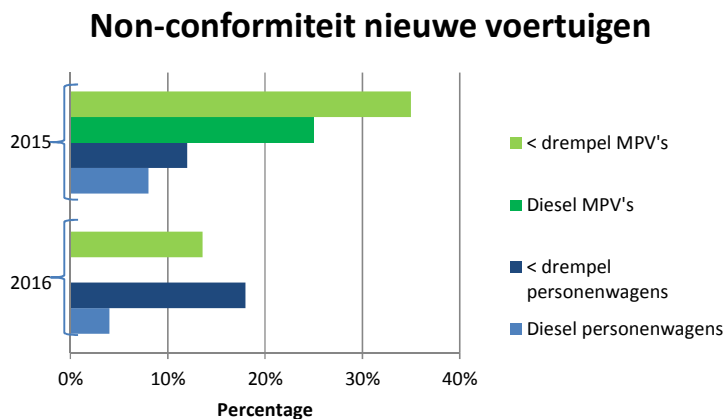
¹⁵ Door de ingebruikname van onder meer 30 BEVs bij de GOB, 12 bij Net Brussel en 9 bij Leefmilieu Brussel in 2015.

¹⁶ Hoofman, 2017, « Indicators for the 2016 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, 2017.

¹⁷ Er werden echter geen aanvragen ingediend voor ministeriële voertuigen om van deze afwijking gebruik te maken.



Onderstaande figuur 9 geeft de evolutie weer tussen 2015 en 2016 wat betreft het aandeel van nieuwe voertuigen die niet beantwoorden aan de milieucriteria van het Besluit. Vooral voor MPV's zien we een sterke verbetering in het nastreven van de criteria. Bij personenwagens werd het niet aankopen van dieselmotoren beter gerespecteerd, maar er is een procentuele achteruitgang in het respecteren van de Ecoscore drempel.



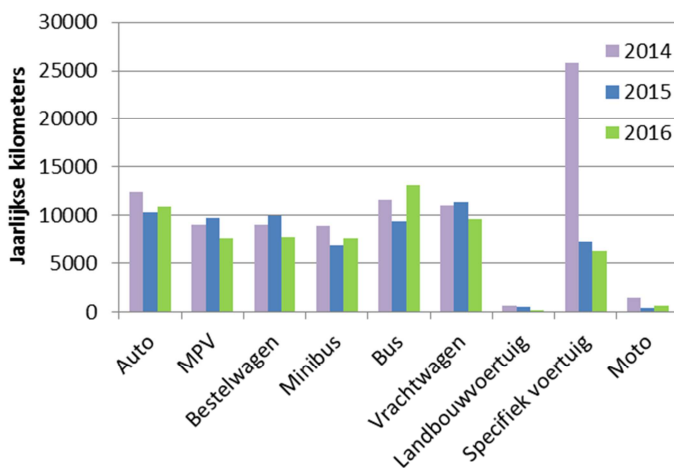
Figuur 9: Non-conformiteit van personenwagens en MPV's in 2015 en 2016.

5.8. 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 2016. Deze informatie ontbrak echter nog voor 8% van alle voertuigen (in 2015 was dit nog 21%). Vooral bij de landbouwvoertuigen (73%), de motorfietsen en de bussen (23%), en de specifieke voertuigen (20%) worden de jaarlijkse kilometers niet altijd weergegeven in het jaarlijks rapport. Hiermee moet bijgevolg rekening gehouden worden bij het interpreteren van onderstaande grafiek (figuur 10).

Het gemiddelde gebruik van het voertuigenpark van de Brusselse overheden bedraagt 8.565 km per jaar. In 2015 was dit nog 10.172 km per jaar. De bussen, personenwagens en vrachtwagens leggen gemiddeld meer kilometers af dan dit gemiddelde, terwijl de MPV's, bestelwagens, specifieke voertuigen en minibussen hier onder liggen. In vergelijking met de voorgaande jaren, worden de bestelwagens, MPV's, vrachtwagens en specifieke voertuigen minder ingezet of leggen ze kortere afstanden af dan voordien. Vooral de bussen tekenen een belangrijke verhoging van de kilometers op.

Het zeer hoge aantal jaarlijkse kilometers voor de specifieke voertuigen in 2014 is waarschijnlijk te wijten aan verwarring tussen de jaarlijkse kilometers en de totale kilometerstand.



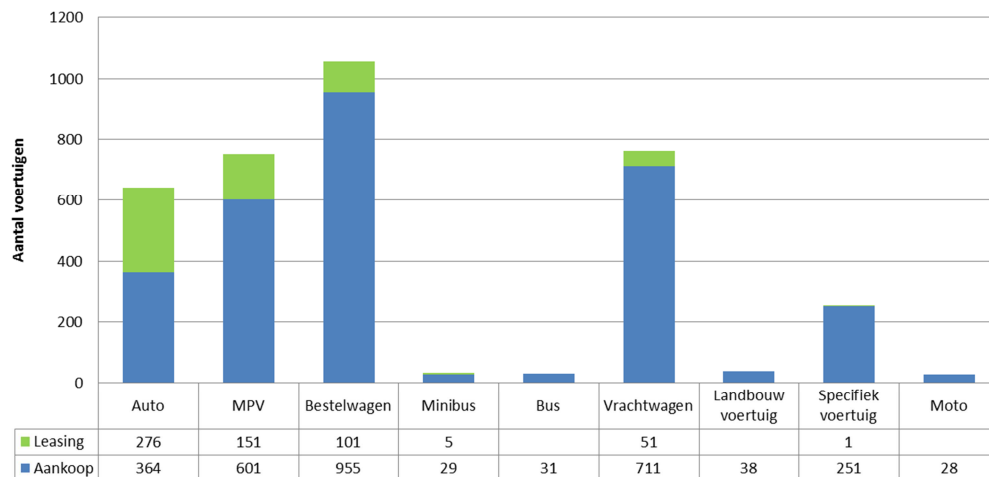
Figuur 10: Evolutie van de gemiddelde jaarlijks afgelegde kilometers per voertuigcategorie voor de Brusselse overheden, van 2014 tot 2016.



5.9. 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 43% van dit type voertuigen (t.o.v. 41% in 2015 en 31% in 2014). Bij MPV's en bestelwagens is dit respectievelijk 20 en 10%. Voor vrachtwagens gebeurt dit bij 7% van het totaal en bij minibussen bij 15% (maar dit komt overeen met slechts 5 voertuigen). Deze aandelen zijn weinig gewijzigd tegenover de vloot van 2015.



Figuur 11: Aantal voertuigen in aankoop versus in leasing in 2016.

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 (380 voertuigen). Hydrobru en Cremabru hebben een zeer beperkt wagenpark van allebei 3 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. Van deze 18 instellingen, zijn er 5 die over een vloot van meer dan 100 voertuigen beschikken, meer bepaald:

- Agentschap Net Brussel (743 voertuigen);



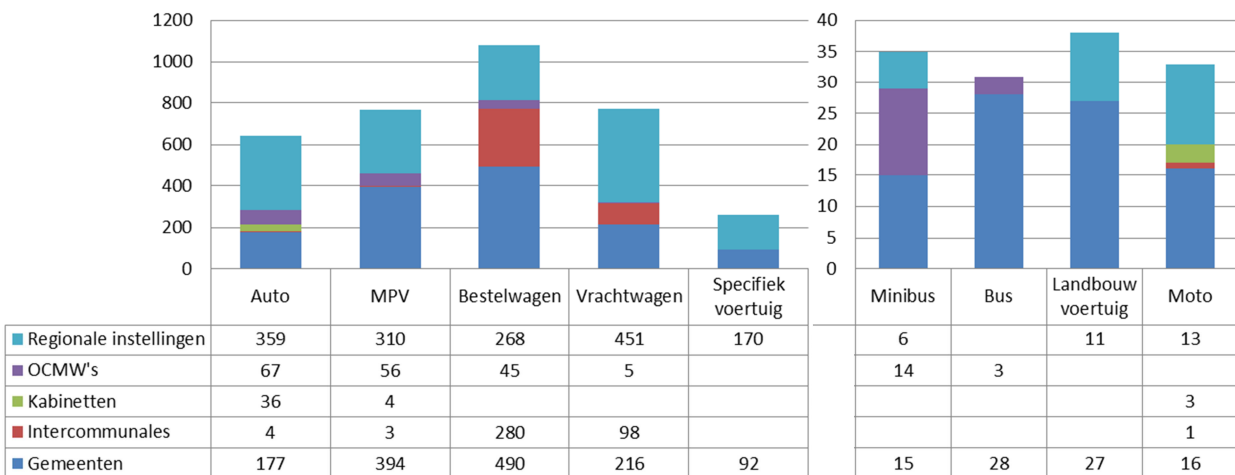
- MIVB¹⁸ (293 voertuigen – exclusief de bussen, trams en metro's);
- DBDMH¹⁹ (191 voertuigen);
- Leefmilieu Brussel (128 voertuigen);
- Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB – 127 voertuigen).

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 de grootste groep wat betreft de grootte van hun voertuigvloot, namelijk 1588 voertuigen. Maar ook de gemeenten beschikken over een grote vloot van 1455 voertuigen²⁰. De overige groepen zijn veel kleiner, meer bepaald 386 voertuigen bij de intercommunales, 190 bij de OCMW's en 43 bij de kabinetten. Deze aantallen zijn zeer stabiel gebleven tegenover het jaar voordien. De belangrijkste relatieve wijziging ten opzichte van 2015 zien we bij de kabinetten. Hier is er een stijging van het wagenpark van 6%. Doordat hun wagenpark relatief klein is, heeft de stijging weinig impact op de totale grootte van het wagenpark van de Brusselse overheden. De grootste absolute verandering ten opzichte van 2015 zien we terug bij de intercommunales. Hun voertuigen park is met 4% ingekrompen, wat neerkomt op 17 voertuigen minder.

De grootte van de verschillende voertuigcategorieën binnen de verschillende groepen varieert sterk. Dit is puur afhankelijk van de grote verschillen in functies die toegewezen zijn aan de groepen en de voertuigen die zij daarvoor nodig hebben. De grootste aantallen binnen de voertuigcategorieën bevinden zich bij de personenwagens (in figuur 'auto'), MPV's, bestelwagens, vrachtwagens en in mindere mate de specifieke voertuigen. Veel kleiner in aantallen zijn de minibussen, bussen, landbouwvoertuigen en moto's (zie figuur 12 voor de concrete aantallen van de verschillende voertuigcategorieën per groep).



Figuur 12: Aantal voertuigen per voertuigcategorie en type overheidsinstantie voor het wagenpark in 2016.

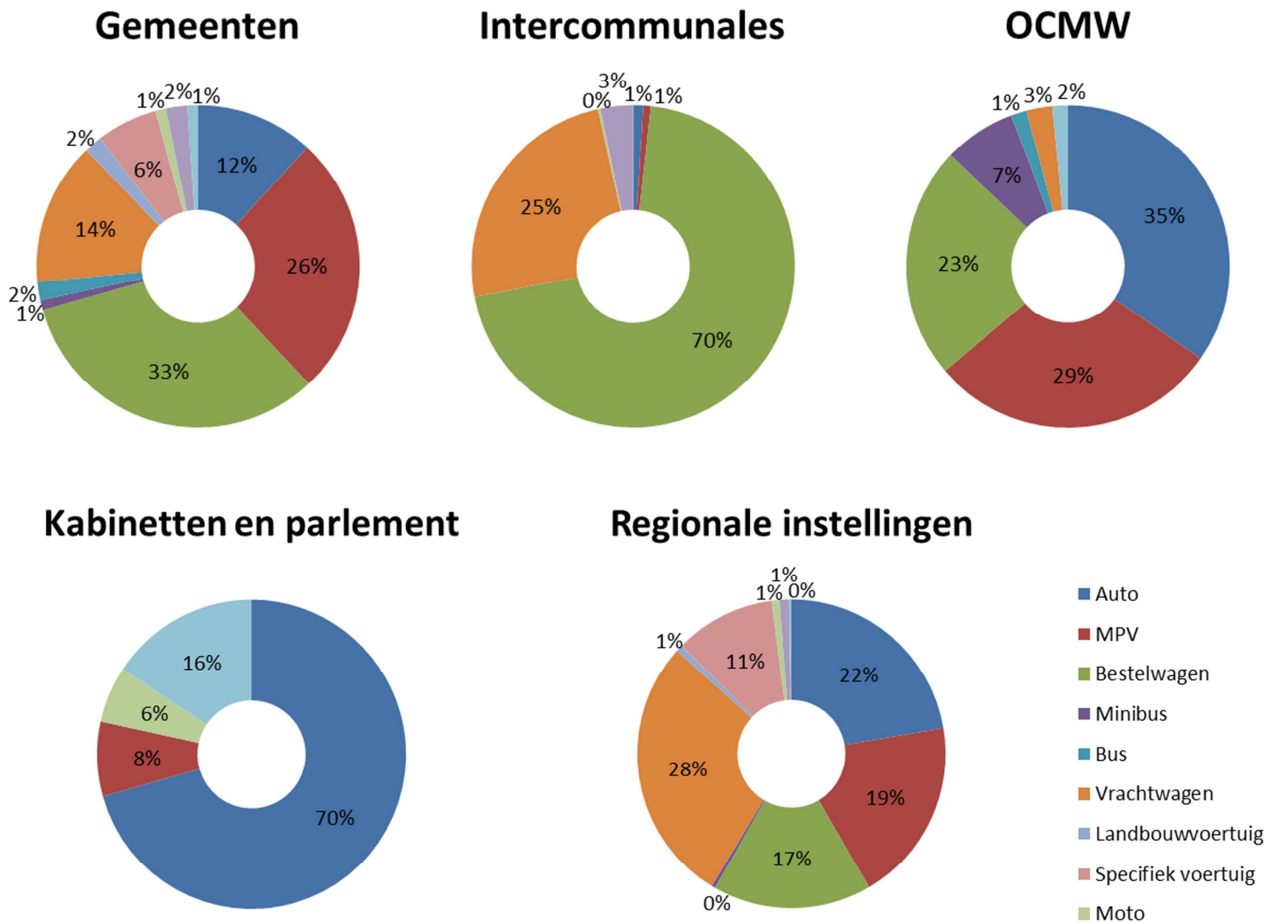
Onderstaande figuren geven de verschillen in de samenstelling van de wagenparken voor de verschillende overheidsinstellingen. Het wagenpark van de gemeenten bestaat voor ongeveer 1/3 uit bestelwagens, 1/4 uit MPV's, 1/7 uit vrachtwagens en 1/8 uit personenwagens. De intercommunales hebben maar liefst een aandeel bestelwagens van 70% en 25% vrachtwagens. Binnen de OCMW's bestaat het wagenpark uit ongeveer een gelijke verdeling aan personenwagens, MPV's en bestelwagens (totaal 87%). Bij de kabinetten en het parlement wordt het wagenpark gedomineerd door personenwagens, namelijk 70%. De regionale instellingen hebben in belangrijke aantallen een grotere verscheidenheid aan voertuigcategorieën in hun wagenpark. Het gaat hier om personenwagens, MPV's, bestelwagens, vrachtwagens en ook een belangrijk aandeel aan specifieke voertuigen. Denk hier bijvoorbeeld aan de Net Brussel (afvalophaling) en brandweer (DBDMH) die hier deel van uitmaken. Deze verhoudingen zijn bovendien (bijna) ongewijzigd gebleven over de geëvalueerde jaren heen.

¹⁸ Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)

¹⁹ Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)

²⁰ Hierbij dient opgemerkt te worden dat het voertuigenpark van gemeente Elsene hierin nog ontbreekt (wegens niet ontvangen).

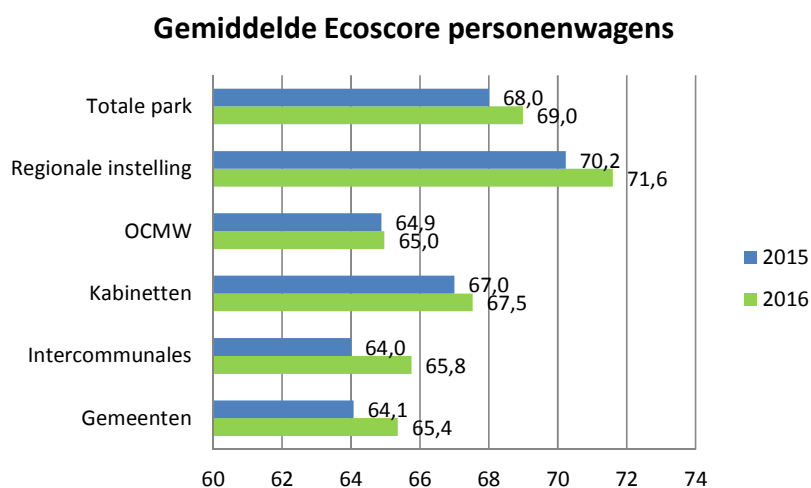




Figuur 13: Procentuele verdeling van de voertuigcategorieën in de wagenparken van de verschillende groepen in 2016.

6.2. MILIEUPRESTATIES WAGENPARKEN

In vergelijking met de gemiddelde Ecoscore van de **personenwagens** van alle Brusselse overheden samen (69), doen enkel de wagens van de regionale overheden het beter (gem. 72). De wagens van de kabinetten bevinden zich net onder dit gemiddelde (68), gevolgd door de intercommunales (66), de gemeenten en de OCMW's (65 gemiddeld) (zie figuur 14).

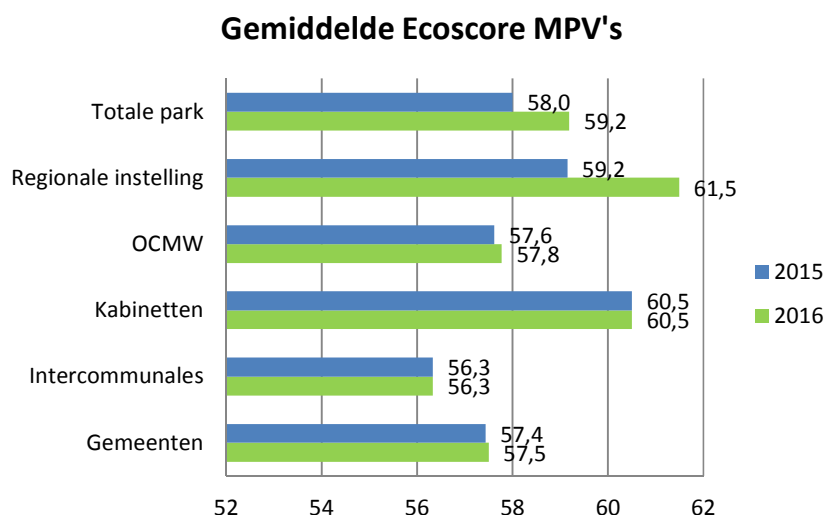


Figuur 14: Gemiddelde Ecoscore van de personenwagens per groep voor 2015 en 2016.



In vergelijking met 2015 is de sterkste verbetering van het wagenpark gebeurd bij de intercommunales. Dit komt door het verwijderen van personenwagens uit het wagenpark met een overheersende lage Ecoscore ten opzichte van de rest van het park. De hoge gemiddelde Ecoscore bij de regionale instellingen wordt sterk beïnvloed door het grote aantal elektrische wagens in deze vloten en door hun relatief grote verbetering van de Ecoscore kan verklaard worden doordat zij de groep zijn met het grootste aantal nieuwe wagens (die hoofdzakelijk een hogere Ecoscore hebben dan oudere wagens). Bij elke groep van overheidsinstellingen is er een verbetering van de gemiddelde Ecoscore op te merken.

Wat betreft de **MPV's** hebben ook de regionale instellingen de beste gemiddelde Ecoscore (61,5), nipt gevolgd door de kabinetten (60,5), die het allebei beter doen dan het globale gemiddelde voor de Brusselse overheden (59). Daarop volgen de OCMW's, de gemeenten en tot slot de intercommunales (met 56). De grootste verbetering zien we hier bij de regionale instellingen. Ook voor MPV's hebben zij sterk geïnvesteerd in nieuwe voertuigen (die in het algemeen een betere Ecoscore hebben dan de oudere voertuigen). Bij de andere instellingen is er slechts een kleine verbetering of stagnatie van de milieuprestaties te merken in vergelijking met de vloot van 2015 (zie figuur 15).



Figuur 15: Gemiddelde Ecoscore van de MPV's per groep voor 2015 en 2016.

6.3. IMPACT VAN DE LAGE EMISSIEZONE (LEZ)

Als aanvulling aan de analyse van hoofdstuk 5.5 van dit rapport, is het nuttig om ook de impact van de Brusselse LEZ te bekijken voor de verschillende groepen van overheidsvloot. Onderstaande tabel toont aan dat het vooral de voertuigen van de gemeenten zijn die de sterkste impact zullen ondervinden. In 2018 gaat het om nauwelijks 7 voertuigen die niet meer zullen toegelaten worden, vanaf 2019 stijgt dit al naar 54 en in 2020 naar 180 voertuigen, of 17% van de betrokken voertuigcategorieën bij de gemeenten. Daarnaast ondervinden ook de OCMW's en regionale instellingen een impact tegen 2020, waarbij respectievelijk 14% en 10% van de betrokken voertuigen potentieel geïmponeerd is.

Hierbij moet wel opnieuw opgemerkt worden dat deze analyse gebaseerd is op de samenstelling van de overheidsvloot eind 2016, waarbij er nog een natuurlijke vervanging zal optreden van de oudste voertuigen en tegen 2020 ook een impact van de LEZ zal optreden op het vlootbeheer. Deze analyse is dus eerder te beschouwen als een 'worst case scenario' (vanuit het standpunt van de overheden).

In principe zal echter de 'natuurlijke vervangingsgraad' in de Brusselse overheidsvloot (6 à 10%) volstaan om de 'verplichte' vervanging omwille van de LEZ (6% per jaar) op te vangen.



Niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse overheden						
	2018		2019		2020	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Gemeenten	7	1%	54	5%	180	17%
OCMW's	3	2%	8	4%	26	14%
Intercommunales	0	0%	0	0%	6	2%
Kabinetten	0	0%	0	0%	0	0%
Regionaal	2	0%	8	1%	86	10%
Totaal	12	0%	70	3%	298	12%

Indien we in onderstaande tabel specifiek kijken naar de vloten van de Brusselse gemeenten, zijn het vooral de bestelwagens en MPV's die de sterkste impact zullen ondervinden van de LEZ.

Totaal # niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse GEMEENTEN			
	2018	2019	2020
Auto	0	5	9
MPV	0	12	55
Bestelwagen	5	33	108
Minibus	1	2	4
Bus	1	2	4
Totaal	7	54	180
Aandeel	1%	5%	17%

6.4. CONFORMITEIT MET HET BESLUIT VOORBEELDGEDRAG

In 2016 werden er in totaal 50 nieuwe **personenwagens** in gebruik genomen bij de Brusselse overheden: 11 bij de gemeenten, 1 bij de kabinetten, 3 bij de OCMW's en 35 bij de regionale instellingen. Hiervan rijden er echter 2 wagens (4%) nog op diesel, die werden aangekocht bij de regionale instellingen. Daarnaast wordt de Ecoscore drempelwaarde bij 82% van de wagens gerespecteerd (32 wagens). De drempel werd niet gerespecteerd voor 3 wagens gekocht door de gemeenten en voor 6 personenwagens gekocht door de regionale instellingen.

Van de 59 nieuwe **MPV's** in 2016 werden er 13 aangekocht door de gemeenten, 1 door een OCMW en 45 door de regionale instellingen. Van al deze voertuigen is er geen enkele uitgerust met een dieselmotor. In het totaal zijn er 8 voertuigen die de Ecoscore drempelwaarde niet halen, hetgeen 14% van de nieuwe MPV's voorstelt. De nieuwe MPV van het OCMW, 1 van de MPV's van de gemeenten en 6 van de regionale instellingen respecteerde de drempel niet.

Een overzicht van deze gegevens per groep van overheidsinstellingen wordt in onderstaande tabel weergegeven.

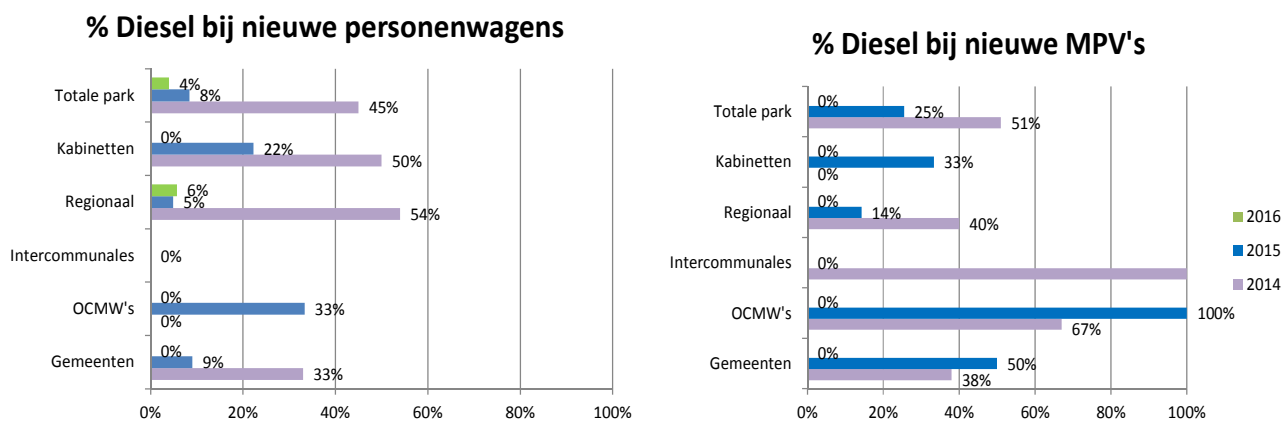
	Personenwagens					MPV's				
	# nieuw	Diesel		< Ecoscore drempel		# nieuw	Diesel		< Ecoscore drempel	
		#	%	#	%		#	%	#	%
Gemeenten	11	0	0%	3	27%	13	0	0%	1	8%
Intercommunales	0	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0%
Kabinetten en parlement	1	0	0%	0	0%	0	0	0%	0	0%
OCMW's	3	0	0%	0	0%	1	0	0%	1	100%
Regionale instellingen	35	2	6%	6	17%	45	0	0%	6	13%
Totale park	50	2	4%	9	18%	59	0	0%	8	14%

In vergelijking met de voorgaande jaren, wordt het verbod op dieselvoertuigen bij personenwagens en MPV's steeds beter nageleefd. In onderstaande figuren wordt deze evolutie voor de verschillende groepen van overheden uitgebeeld. Aangezien deze grafieken in percentages van de nieuwe voertuigen uitgedrukt zijn, moet er echter ook rekening gehouden worden met de aantallen.

Bij de nieuwe personenwagens was in 2014 nog 45% een dieselvoertuig, hetgeen gedaald is tot 4% in 2016. De verschillende groepen vertonen hierbij allen deze positieve tendens. Voor de nieuwe MPV's is het aandeel van



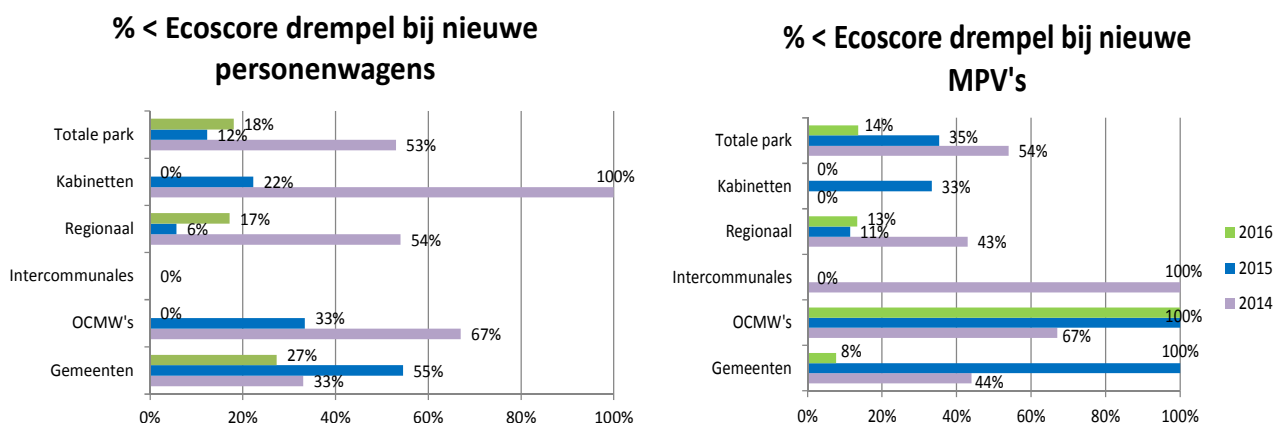
51% in 2014 zelfs volledig naar nul teruggevallen doordat in 2016 geen MPV's op diesel in gebruik werden genomen bij de Brusselse overheden.



Figuur 16: Evolutie van het aandeel dieselveertuigen bij de nieuw in gebruik genomen personenwagens (links) en MPV's (rechts) tussen 2014 en 2016.

Het respecteren van de Ecoscore drempelwaarde voor de nieuwe aankopen vertoont eveneens een positieve trend tussen 2014 en 2016. Bij de personenwagens respecteerde in 2014 in totaal 53% van de voertuigen de drempelwaarde niet, terwijl dit in 2016 gedaald is tot 18%. Dit aandeel ligt echter hoger dan in 2015 (12%) door een stijging bij de regionale overheden. Wanneer we echter naar de absolute aantallen kijken, waren er in 2016 in totaal 9 personenwagens die deze drempel niet halen (op 50 nieuwe personenwagens), terwijl dit in 2015 ging om een totaal van 19 (op 155 nieuwe personenwagens).

Bij de nieuwe MPV's behaalde in 2014 54% van de voertuigen de drempelwaarde niet, in 2016 is dit gedaald naar 14%.



Figuur 17: Evolutie van 2014 tot 2016 van het aandeel nieuwe personenwagens (links) en MPV's (rechts) dat de Ecoscore drempelwaarde niet haalt.

De evolutie in absolute aantallen van voertuigen die uitgerust zijn met een dieselmotor en de Ecoscore drempelwaarde niet halen is weergegeven in onderstaande tabellen. Deze aantallen nemen af voor alle overheidsgroepen en geven dus eveneens de positieve evolutie weer van de naleving van de milieucriteria in het Besluit 'Voorbeeldgedrag'.



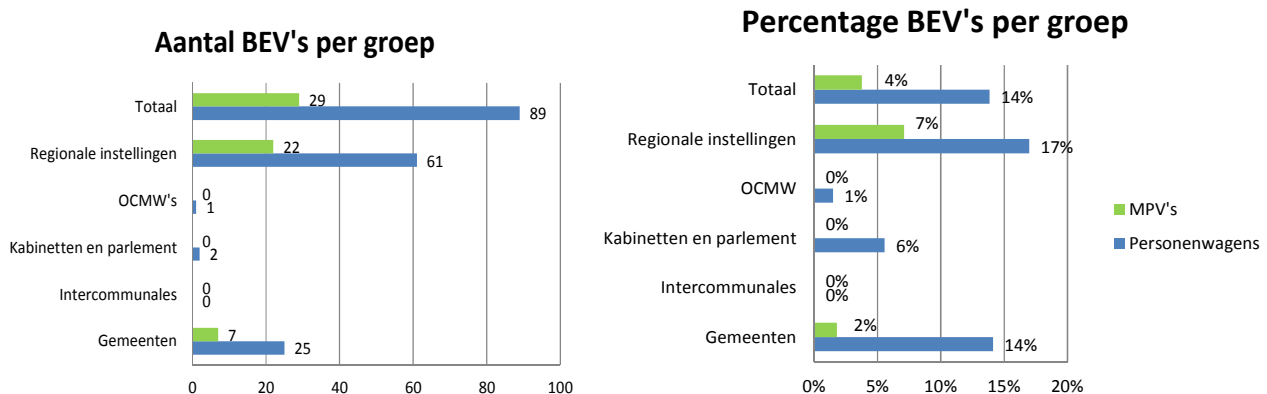
Personenwagens	Aantal Diesel			Aantal < Ecoscore drempel		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Gemeenten	2	1	0	2	6	3
OCMW's	0	4	0	2	4	0
Intercommunales	0	0	0	0	0	0
Regionaal	15	6	2	15	7	6
Kabinetten	1	2	0	2	2	0
Totale park	18	13	2	21	19	9

MPV's	Aantal Diesel			Aantal < Ecoscore drempel		
	2014	2015	2016	2014	2015	2016
Gemeenten	6	6	0	7	12	1
OCMW's	6	1	0	6	1	1
Intercommunales	11	0	0	11	0	0
Regionaal	16	5	0	17	4	6
Kabinetten	0	1	0	0	1	0
Totale park	39	13	0	41	18	8

6.5. BATTERIJ ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

De Brusselse overheden hebben in hun volledige voertuigenpark een totaal van 147 volledig elektrische voertuigen (exclusief fietsen) in gebruik, oftewel 4% van het park. Deze Batterij Elektrische Voertuigen (BEVs) zijn vooral terug te vinden bij de personenwagens en MPV's (resp. 89 en 29 wagens), maar er zijn ook motorfietsen, bestelwagens en specifieke voertuigen die volledig elektrisch rijden.

Onderstaande figuur 18 geeft het aantal BEVs voor de personenwagens en MPV's weer voor de verschillende groepen van overheidsinstellingen (links in aantallen, rechts in percentages). Vooral de regionale instellingen en de gemeenten hebben een groot aantal BEV's in hun vloot. Voor de regionale instellingen betekent dit dat 7% van zijn MPV's elektrisch is en 17% van hun personenwagens. Van de personenwagens van de gemeenten rijdt 14% volledig elektrisch en 2% van de MPV's. In het totaal is 14% van de personenwagens volledig elektrisch en 4% van de MPV's.



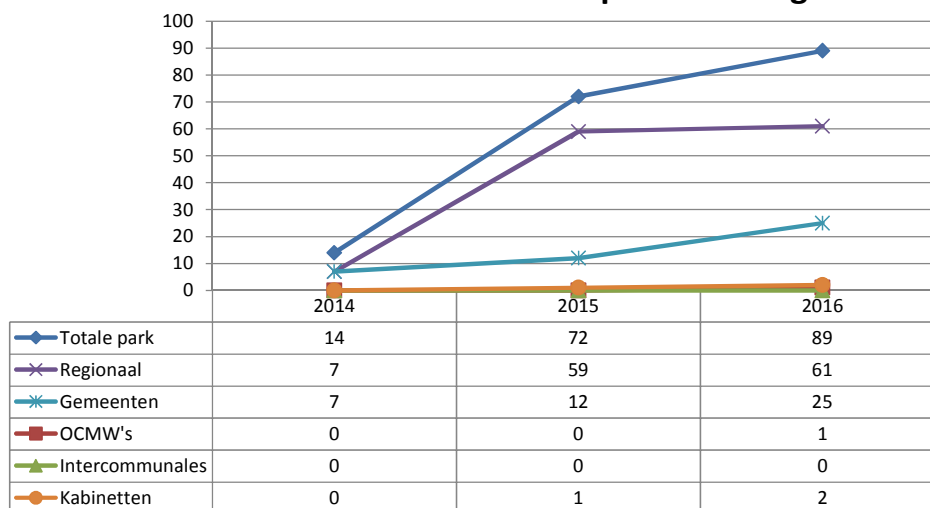
Figuur 18: Aantallen (links) en percentages (rechts) aan Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) per groep van overheden in 2016.

Ter vergelijking: Het Brussels Gewest telde eind 2016 in totaal 709 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 8% in 2016 (voor de categorieën personenwagens en MPV's samen).

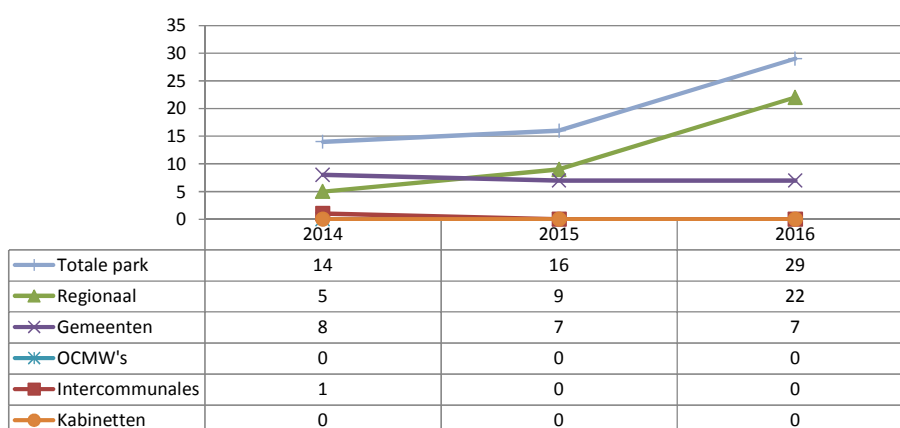
Sinds 2014 is het aantal BEVs bij de Brusselse overheden sterk toegenomen. Bij de personenwagens waren er in 2014 maar 14 elektrische voertuigen, in 2016 is dit aantal 6x groter (89 totaal). Vooral de regionale overheidsinstellingen hebben in 2015 een groot aantal in hun vloot opgenomen, waardoor toen de sterkste stijging werd waargenomen. Bij de MPV's is de toename dan weer het grootst in 2016, eveneens door een belangrijke opname van elektrische voertuigen bij de regionale overheden. Sinds 2014 werd het aantal elektrische MPV's verdubbeld (van 14 naar 29 in totaal).



Evolutie aantal BEV personenwagens



Evolutie aantal BEV MPV's

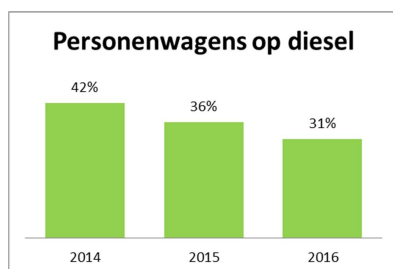


Figuur 19: Evolutie van de aantallen aan Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) per groep van overheden tussen 2014 en 2016.

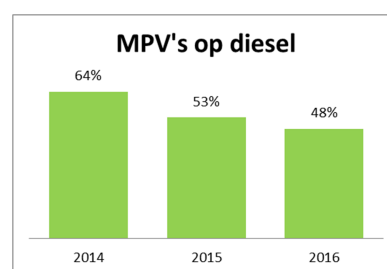
7. CONCLUSIE

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 wagenvloten van de Brusselse overheden en van de door hen in 2016 nieuw in gebruik genomen voertuigen, alsook een vergelijking met de toestand in 2015 en 2014. Deze gegevens zijn gebaseerd op de verslagen die de overheden in januari 2017 moesten overmaken aan Leefmilieu Brussel, in het kader van de uitvoering van het Besluit Voorbeeldgedrag. Van 5 instellingen werden echter geen gegevens ontvangen, waardoor deze informatie niet kon opgenomen worden in dit evaluatierapport.



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 40% uit dieselwagens. In het Brussels Gewest ligt de leeftijd op gemiddeld 9 jaar en



zijn er 58% dieselwagens. We zien een duidelijke evolutie naar het minder dieselwagens meer benzine. Dit geldt zowel voor personenwagens als MPV's.



Daarnaast hebben de Brusselse overheden ook betere milieuprestaties met een gemiddelde Ecoscore van 64 (tegenover 59 voor het BHG). Bij de nieuwe lichte voertuigen is de Ecoscore gemiddeld met 10 punten toegenomen sinds 2014 tot een gemiddelde van 74 (tegenover 67 voor het BHG). Bovendien is maar liefst 20% van de nieuwe personenwagens en 22% van de nieuwe MPV's volledig elektrisch.

Er is echter wel al een duidelijk positief effect op te merken van de invoering van het Besluit bij de Brusselse overheden. Van de 50 nieuwe personenwagens in 2016 rijden er slechts 4% op diesel (2 voertuigen) en haalt 18% de Ecoscore drempel (9 voertuigen) niet. Bij de 59 nieuwe MPV's werd er geen enkele dieselwagen aangekocht en respecteert 14% (8 voertuigen) de drempelwaarde niet. Dit wilt zeggen dat 83% van de nieuwe personenwagens en MPV's samen al conform de bepalingen van het besluit is.

Om de overheden bij de omschakeling naar milieuvriendelijkere wagens te begeleiden, biedt Leefmilieu Brussel specifieke vormingen aan en wordt regelmatig 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 bereidt ook een opdrachtcentrale 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, E. Vandezande

Leescomité: E. Vandezande, A. Gerard

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

