

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

Evaluatie van de milieuprestaties van de voertuigvloten in 2018



© Net Brussel

AUGUSTUS 2019

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	3
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	7
5.4. Brandstoftype	8
5.5. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)	10
5.6. Milieuprestaties van het globale en nieuwe wagenpark (Ecoscore)	10
5.7. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	12
5.8. Voertuiggebruik	14
5.9. Aankoop versus Leasing	15
6. Vergelijking van de wagenparken in functie van het type overheidsinstelling	16
6.1. Voertuigcategorieën	16
6.2. Milieuprestaties wagenparken	18
6.3. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)	19
6.4. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	20
6.5. Batterij Elektrische Voertuigen	24
7. Conclusie	26



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 5e keer hebben overgemaakt in toepassing van het besluit. Het gaat dus om de samenstelling van de wagenparken op 31 december 2018 en de voertuigen die in 2018 in gebruik werden genomen. Het besluit is op dat moment reeds 4,5 jaar van kracht en dus goed gekend bij de betrokken overheden.

De gegevens uit dit evaluatierapport worden vergeleken 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 (elk jaar) hebben ingediend.

Aangezien sinds 01/01/2018 een Lage Emissiezone (LEZ) van kracht is op het volledige Brusselse grondgebied, wordt eveneens elk jaar de impact hiervan op de overheidsvloot geëvalueerd.

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 2018 aangeschaft werden, bedroeg de drempelecoscore 74, voor MPV's 67. Deze drempelwaarden stijgen in het algemeen met één punt per jaar.

Voor **bestel- en vrachtwagens** gelden geen drempelecoscores, 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 (klassen I, 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

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



die openbare dienst opdrachten 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 1 juni 2017 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 moest 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 80 overheidsinstellingen, verdeeld als volgt:

- Stad Brussel en de 18 gemeenten van het BHG;
- 19 OCMW's en 9 OCMW-associaties;
- 2 intercommunales;
- 22 gewestelijke instellingen;
- 8 kabinetten;
- Parlement van het BHG.

Wat betreft de **intercommunales**, vallen enkel Sibelga en de Intercommunale voor Crematie (Cremabru) onder het Besluit. Vivaqua en Brutélé zijn interregionale intercommunales, waardoor het Besluit voor hen niet van toepassing is. Door de fusie van Hydrobru met Vivaqua op 31/12/2017 valt ook Hydrobru weg bij de betrokken intercommunales. Daarnaast bestaan er nog 2 kleine intercommunales die echter niet over een wagenpark beschikken (Intercommunale voor Teraardebestelling en Brulabo).

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



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, Homegrade⁷ en het Herfinancieringsfonds Gemeentelijke Thesaurieën. Ook Research in Brussels beschikt sinds 2017 niet meer over een voertuigenpark. Deze instellingen zijn niet bij de 22 gewestelijke instellingen geteld. In 2017 zijn bovendien enkele regionale instellingen afgesplitst van het GOB, waardoor Brussel Fiscaliteit reeds als een aparte entiteit wordt meegenomen. Ook Perspective.brussels werd in 2017 opgestart en wordt als een afzonderlijke regionale instelling opgenomen. In 2018 kwamen hier ook MSI-SAU bij, Brussel Preventie en Veiligheid (BPV) en urban.brussels (Brussel Stedenbouw en Erfgoed).

Sinds 2018 maken Atrium, Brussels Invest & Export en Impulse bovendien deel uit van hub.brussels, het Brussels Agentschap voor de Ondersteuning van het Bedrijfsleven.

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 (vzw Sin-Energie en Ateliers des Tanneurs) aangegeven niet over een wagenpark te beschikken. Vanaf het huidige rapport (Vloot 2018) worden ook de Brusselse ziekenhuizen van het Iris-netwerk in deze groep opgenomen.

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

Van al deze instellingen valt 66% ook onder de verplichtingen van het bedrijfsvervoerplan.

4. RESPONS VAN DE BETROKKEN INSTELLINGEN

In totaal hebben we van 77 instellingen mét voertuigenpark het jaarlijks rapport m.b.t. de vloot van 2018 ontvangen. Van volgende instellingen hebben we echter geen rapport ontvangen:

- Gemeente Etterbeek
- Gemeente Sint-Agatha-Berchem
- Gemeente Elsene

Van de 77 instellingen waren er 44 (57%) die de deadline voor indiening van het rapport hebben gerespecteerd (ten laatste 31 januari 2019). Dit is gelijkaardig aan de vorige jaren.

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

- Een e-mail op 25/02/2019 en 06/05/2019;
- Een aangetekende brief op 27/03/2019;
- Een ministeriële brief op 21/05/2019.

De analyses van dit evaluatierapport hebben bijgevolg betrekking op 77 instellingen:

- 16 gemeenten van het BHG;
- 28 OCMW's en associaties;
- 2 intercommunales;
- 22 gewestelijke instellingen;
- 8 kabinetten;
- Parlement van het BHG.

Van de ontbrekende instellingen beschikken we wel over gegevens uit voorgaande jaren, waardoor deze vloten wel konden opgenomen worden in de analyses van dit rapport. Er zijn hierbij echter geen gegevens over de nieuwe voertuigen die er voor deze 3 gemeenten in het voorbije jaar bijkwamen, waardoor nog steeds dus nog steeds een (beperkte) onderschatting van het totale voertuigenpark van de Brusselse overheidsinstellingen wordt gemaakt.

⁴ Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

⁵ Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling

⁶ Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur

⁷ De vzw Homegrade ontstond in 2017 uit de fusie van de vzw's Stadswinkel en Energiehuis

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

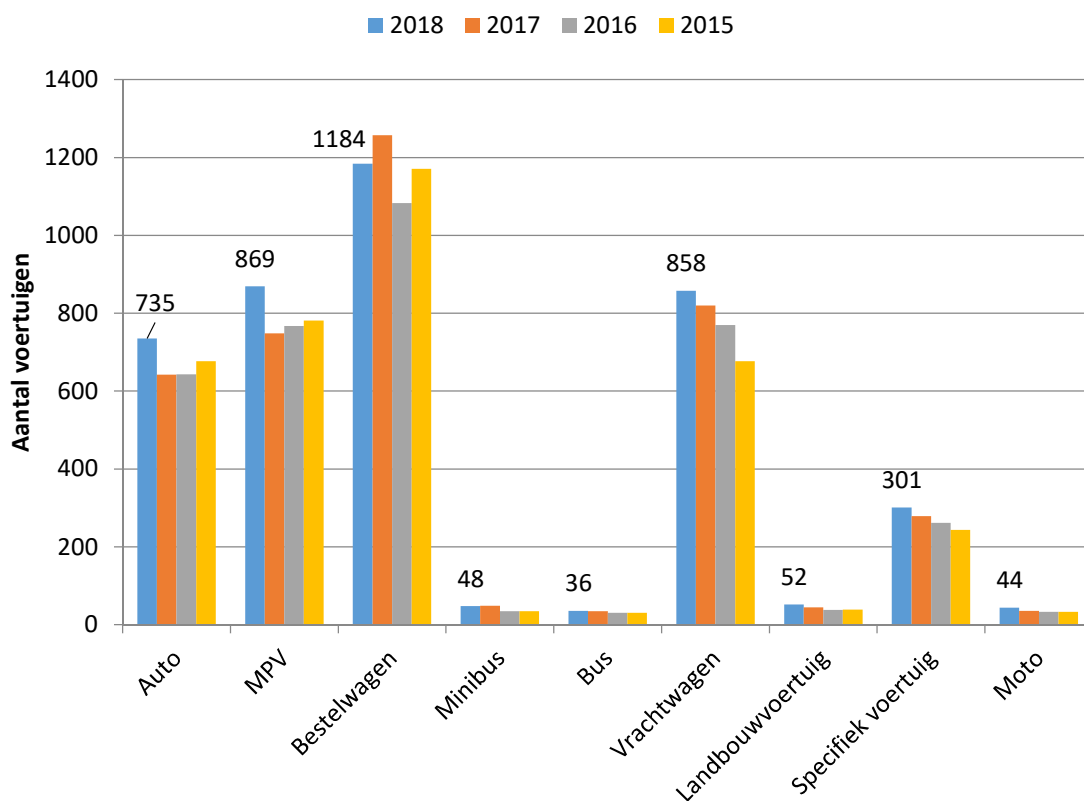


5. KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK

5.1. VOERTUIGCATEGORIEËN

Wanneer de wagenparken van alle betrokken instellingen gezamenlijk worden beschouwd, hebben we te maken met een (gekend⁹) park van 4127 voertuigen in totaal. Dit zijn 216 voertuigen (of 6% van dit totaal) meer dan in het voertuigenpark van 2017. Het jaar voordien was er een gelijkaardige toename waargenomen, maar dit was toen in belangrijke mate te wijten aan de opname van 2 bijkomende vloten (ongeveer 100 voertuigen). De toename in 2018 is ook toe te schrijven aan een uitbreiding met bijkomende overheden, meer bepaald met de 5 ziekenhuizen en het OCMW van Etterbeek, goed voor 151 bijkomende voertuigen. Buiten deze toevoegingen, gaat het dus om een toename van 65 bijkomende voertuigen ten opzichte van de vloot van 2017.

De samenstelling van de Brusselse overheidsvloot per voertuigcategorie is weergegeven in figuur 1. De personenwagens ('Auto') en MPV's maken samen de grootste groep uit, met 1604 'lichte' voertuigen. Daarnaast zijn er 1232 bestelwagens en minibussen, 946 'zware' voertuigen (vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen), 301 'specifieke' voertuigen en tenslotte nog 44 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 de vloot van de Brusselse overheden voor 2018, vergeleken met de voorgaande jaren.

Ter vergelijking: het globale park ingeschreven in het BHG¹⁰ telde in 2018 ongeveer 625.000 voertuigen, waarvan ongeveer 493.000 lichte voertuigen, 2000 bussen en 74.000 zware voertuigen. Het park van de Brusselse overheden vertegenwoordigt minder dan 1% van het ingeschreven Brusselse park.

⁹ Op basis van de wagenparken die in het laatste jaar ontvangen werden, ontbrekende instellingen zijn hierbij dus niet of onvolledig in opgenomen.

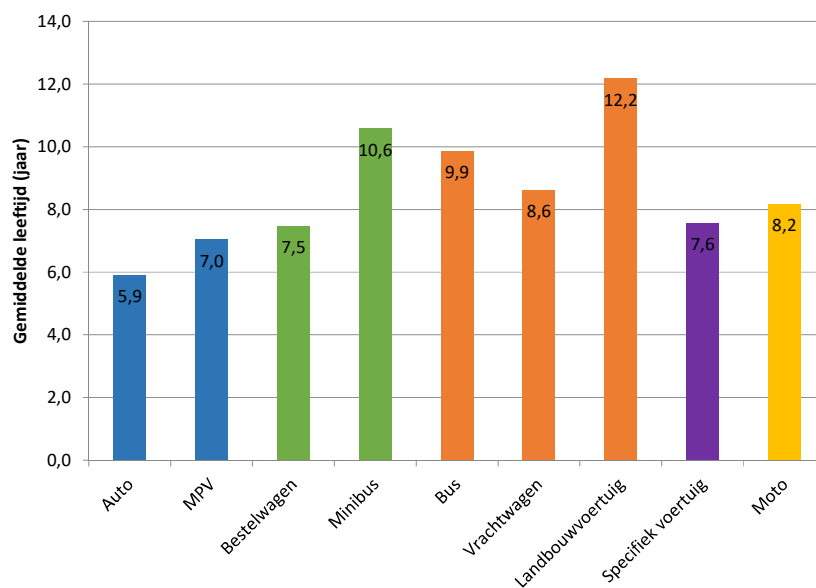
¹⁰ Motorvoertuigenpark op 01/08/2018 ingeschreven in het BHG; data afkomstig van FOD Economie. Hierbij worden de voertuigtypes echter verschillend gedefinieerd en gegroepeerd.



5.2. GEMIDDELDE LEEFTIJD

De gemiddelde leeftijd van het wagenpark van de Brusselse overheden in 2018 is 7,5 jaar en dit is sinds 2014 ook stabiel gebleven. Dit komt ongeveer overeen met de gemiddelde leeftijd van de bestelwagens, specifieke voertuigen en MPV's. De oudste voertuigen in de vloot zijn de landbouwvoertuigen (12 jaar), gevolgd door de minibussen, bussen, vrachtwagens en motorfietsen. Personenwagens zijn het jongste met gemiddeld 5,9 jaar.

Voor de personenwagens zien we een verjonging optreden, aangezien deze in de vloot van 2014 nog gemiddeld 1,5 jaar ouder waren. De toenemende populariteit van leasingformules (57% in 2018 versus 31% in 2014) bij deze voertuigcategorie speelt hierbij een belangrijke rol.



Figuur 2 : Gemiddelde leeftijd per voertuigcategorie van de wagenparken van de Brusselse overheden in 2018.

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 2018 bedroeg 9,0 jaar¹¹. De 'lichte' voertuigen uit de Brusselse publieke vloot liggen hier dus ver onder (6,5 jaar).

In 2018 werden er in de Brusselse overheidsvloot in totaal 357 nieuwe voertuigen in gebruik genomen (waarvan 93 personenwagens, 53 MPV's, 70 bestelwagens, 85 vrachtwagens en 38 specifieke voertuigen). Dit zijn er in totaal iets minder dan het jaar voordien (390 nieuwe voertuigen). Enkel in 2016 lag de vernieuwing een stuk lager, met 249 nieuwe voertuigen.

Voor 2018 wilt dit zeggen dat 9% van de totale vloot vernieuwd werd, vergelijkbaar met 2017 en 2015 (10%) en 2% meer dan in 2016. In 2014 zagen we een vernieuwingsgraad van 8% (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.

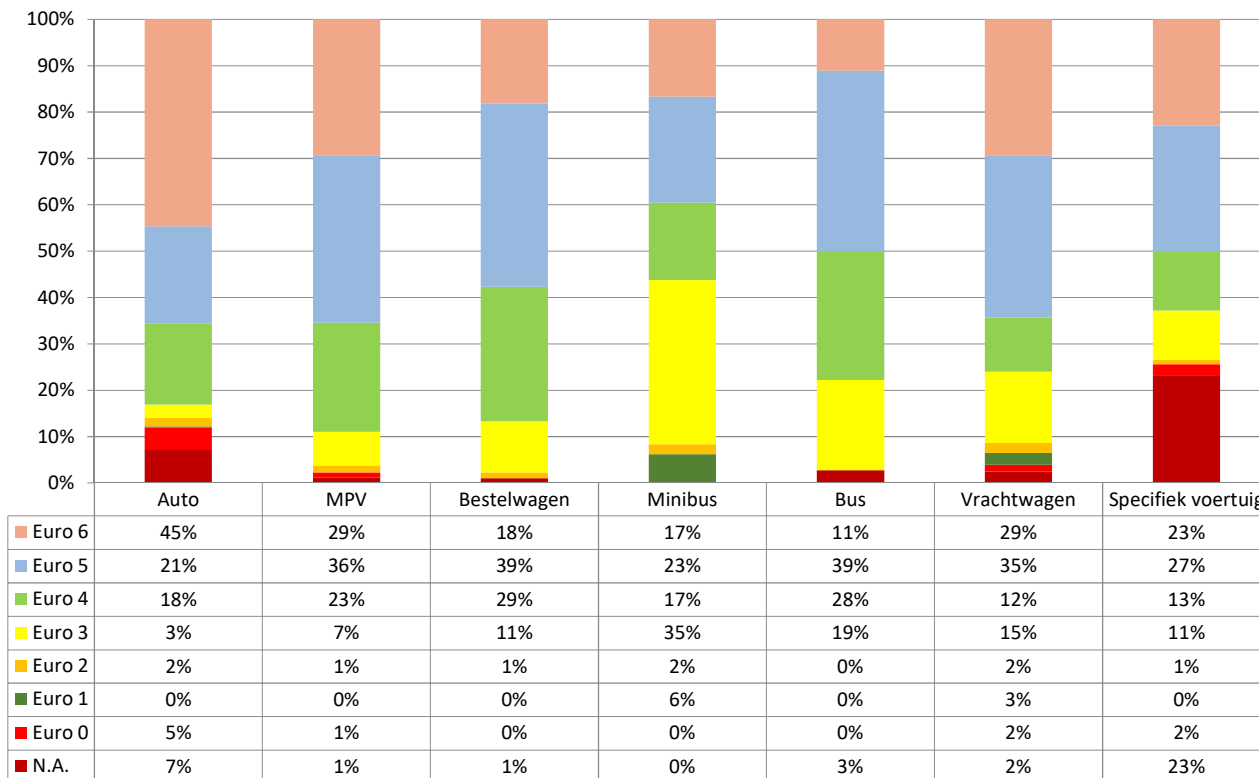
Onderstaande grafiek (figuur 3) geeft de verdeling van de Euronormen weer per voertuigcategorie voor het park van de Brusselse overheden¹². Voor de meeste categorieën – meer bepaald MPV's, bestelwagens, bussen, vrachtwagens en specifieke voertuigen - zien we dat ongeveer een derde van de voertuigen voldoet aan de Euro 5 norm. Enkel bij de personenwagens is Euro 6 het sterkst vertegenwoordigd, aangezien 45% aan deze norm voldoet; dit is maar liefst 31 % meer dan in het wagenpark van 2015. Ook bij de MPV's kent Euro 6 een sterke opmars, met een aandeel van 29% en een toename van 27% op 3 jaar tijd. Bij de vrachtwagens en specifieke

¹¹ Indicatoren online consulteerbaar via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches>

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.



voertuigen is het aandeel Euro 6 ook op 3 jaar tijd gestegen van resp. 6 en 9 % naar 29 en 23%. Bij de andere categorieën lijkt deze opname iets trager te verlopen. De bussen bestaan voornamelijk uit Euro 5 en 4 bussen (resp. 39 en 28% aandeel). Ook bij de bestelwagens en MPV's zien we een gelijkaardige verdeling tussen Euro 5 en Euro 4 voertuigen. De oudste Euroklassen Euro 0 (pre-Euronorm) en Euro 1 vinden we dan weer voornamelijk terug bij de personenwagens (5% Euro 0), minibussen (6% Euro 1) en vrachtwagens (2% Euro 0 en 3% Euro 1). Daarnaast zijn er ook voertuigen waarvoor geen Euronorm beschikbaar is, voornamelijk elektrische voertuigen en specifieke voertuigen (o.a. industriële voertuigen). Bij de specifieke voertuigen gaat het maar liefst om 23% waarvoor geen Euronorm van toepassing of beschikbaar is, bij de personenwagens is dit 7% (vnl. elektrische voertuigen).



Figuur 3 : Aandeel van de Euronormen per voertuigcategorie voor de voertuigenparken van de Brusselse overheden in 2018.

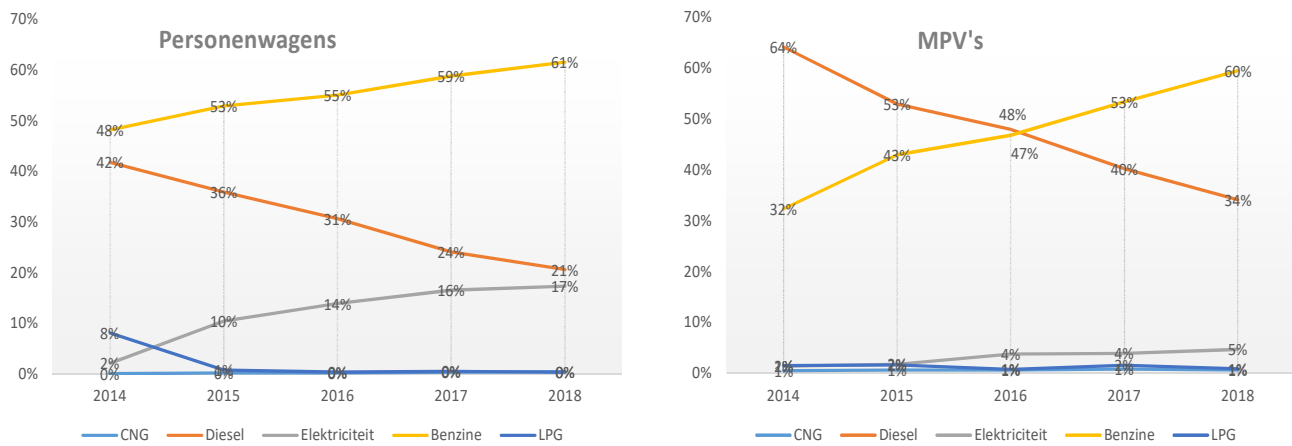
5.4. BRANDSTOFTYPE

Bij de **personenwagens** is benzine de belangrijkste brandstof (61%) en het aandeel is bovendien op 5 jaar tijd met 13% toegenomen (zie figuur 4). Het aandeel van diesel bij deze categorie is dan ook in dezelfde periode gedaald van 42 naar 21%. Hierbij is duidelijk te merken dat de publieke vloten reeds de overstap maken naar batterij elektrische wagens, met een aandeel van 17% van de personenwagens, terwijl dit in 2014 nog maar 2% was. In absolute cijfers gaat het om een totaal van 127 batterij elektrische personenwagens (101 in 2017). Daarnaast is 24% van de personenwagens een benzine hybride voertuig (180 in totaal). Dit is 2% meer dan vorig jaar en 13% meer dan in 2014.

Bij de **MPV's** is het overwicht van diesel van 64% in 2014 omgeslagen naar nog 34 % in 2018 (zie figuur 4). Het aandeel benzine is daarbij gestegen van 32% naar 60%. Ook bij de MPV's zien we de elektrische voertuigen opkomen, met een aandeel van 5% (41 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).



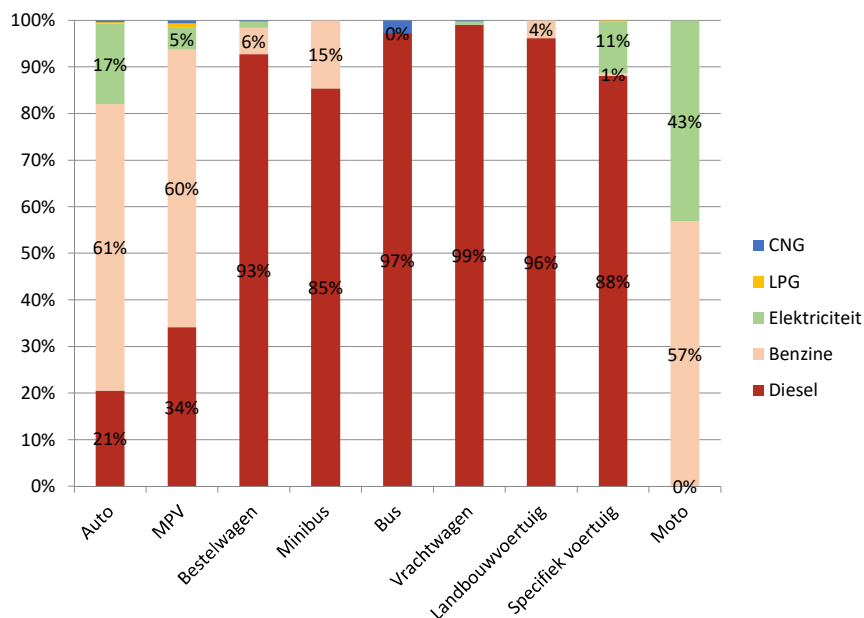


Figuur 4: Procentuele evolutie van het brandstoftype bij personenwagens (links) en MPV's (rechts), tussen 2014 en 2018.

Ter vergelijking: De 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) van de Brusselse overheden hebben een aandeel van 28% diesel (33% in 2017). In de volledige Brusselse vloot van 'lichte' voertuigen in 2018 was het aandeel dieselwagens 53%. Voor de wagens van particulieren in het BHG was dit 44% en voor de bedrijfswagens maar liefst 70%¹³.

Bestelwagens en **minibussen** rijden grotendeels op diesel, maar toch komen er 6% bestelwagens en 15% minibussen op benzine voor in de publieke vloten, waarbij deze verhoudingen lichtjes stijgen. Er zijn bovendien ook 16 volledig elektrische bestelwagens (type kleine utilitaire voertuigen) of 1% van het totaal van de bestelwagens. Ook zien we dat er 3 bestelwagens op CNG rondrijden (waarvan 1 sinds 2018).

Bussen, vrachtwagens en **landbouwvoertuigen** maken quasi uitsluitend gebruik van dieselbrandstof. Bij de **specifieke voertuigen** omvat dit ook het grootste deel (88%), al zijn er ook 33 elektrische (11%), 2 benzine- en 1 LPG-voertuig in deze categorie. Bij de **motorvoertuigen** rijdt 57% op benzine en 43% is volledig elektrisch aangedreven (19 voertuigen). Daarnaast rijden er ook 1 bus en 2 vrachtwagens op CNG rond, alsook 6 elektrische vrachtwagens.



Figuur 5 : Procentuele verdeling van de brandstoftypes per voertuigcategorie in de Brusselse publieke vloten van 2018.

¹³ Indicatoren online consulteerbaar via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches>



5.5. IMPACT VAN DE LAGE EMISSIEZONE (LEZ)

Sinds 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 dieselveertuigen. Voor de Brusselse overheden zijn er op basis van de meest actuele informatie vanuit het Besluit 'Voorbeeldgedrag' 2872 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 dieselveertuigen geen toegang meer tot de LEZ, vanaf 2019 komen hier ook de Euro 2 dieselveertuigen en Euro 0/1 benzinevoertuigen bij en vanaf 2020 ook de Euro 3 dieselveertuigen. Voor meer info over de LEZ, zie www.lez.brussels.

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

Totaal # niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse OVERHEDEN			
	2018	2019	2020
Auto	0	7	20
MPV	0	3	31
Bestelwagen	0	12	130
Minibus	2	4	17
Bus	0	0	7
Totaal	2	26	205
Aandeel	0%	1%	7%

Tabel 1 : Cumulatief aantal voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse overheden die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ in de fasen 2018-2019-2020.

Bij de invoering van de LEZ in 2018 bleken de meeste vloten zich reeds aangepast te hebben, aangezien nog slechts 2 minibussen van de Brusselse overheden niet meer toegelaten waren. Het is echter mogelijk dat hiervoor een afwijking werd bekomen (vb. uitrusting met een rolstoellift). In het vorige rapport bleek dat er eind 2017 in totaal 8 verboden voertuigen nog in de vloten voorkwamen, hetgeen dus gereduceerd werd tot 2.

Vanaf 2019 zijn ook bijkomend de Euro 1 en pre-Euro benzinevoertuigen (incl. LPG- en CNG-voertuigen), alsook Euro 2 diesel, verboden tot het verkeer. Dit verhoogt het aantal verboden voertuigen tot een totaal van 26 (1% van de betrokken voertuigen), voornamelijk bestel- en personenwagens. In de vloten van 2017 ging het hierbij om een totaal van 52 voertuigen.

Pas vanaf de beperkingen ingevoerd in 2020 (Euro 3 diesel verboden) zal de impact vergroten tot een totaal aandeel van 7% van de voertuigen (205 voertuigen in totaal). Dit zijn er 59 minder dan in de vloten eind 2017. Toen was 10% van de betrokken categorieën niet meer toegelaten met de restricties van 2020. 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.

We stellen vast dat de overheden hun voertuigvloten aanpassen om de Brusselse LEZ te respecteren. Deze reacties lijken bovendien proactief te gebeuren sinds het begin van de invoering van deze maatregel, waarbij ook voertuigen die in de volgende jaren zullen verboden worden reeds grotendeels worden vervangen of verwijderd.

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

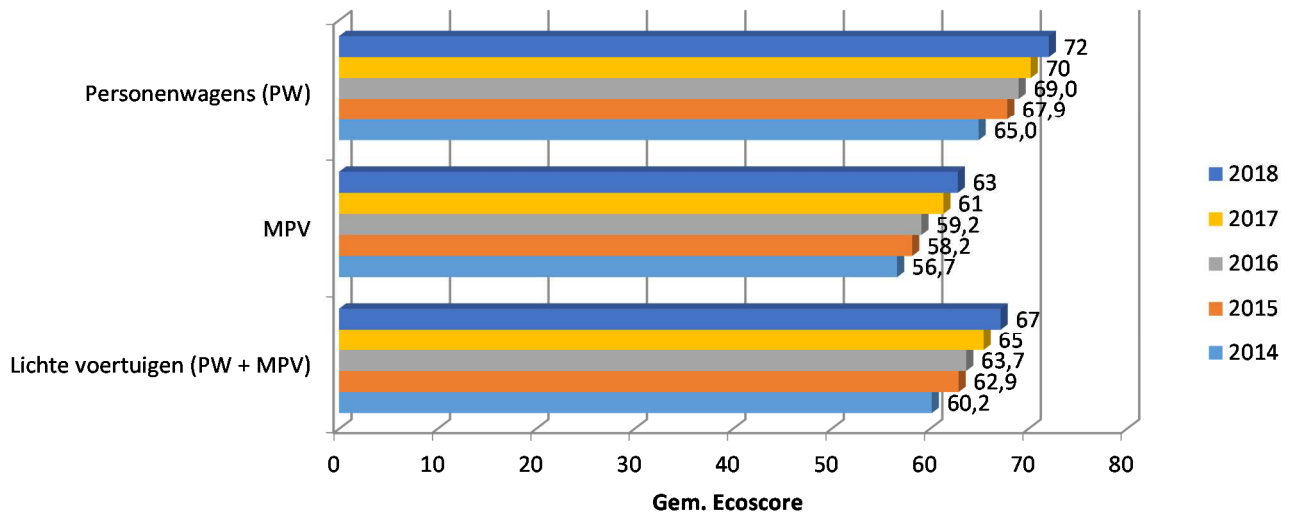
De milieuprestaties van een voertuig en een vloot kunnen het best weergegeven worden aan de hand van de Ecoscore. De Ecoscore databank (www.ecoscore.be) bevat de Ecoscores van alle personenwagens en MPV's die op de Belgische markt beschikbaar zijn (alsook enkele bestelwagens). Voor de nieuw in gebruik genomen 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 67, een stijging van 2 punten ten opzichte van het voorgaande jaar en 7 punten ten opzichte van 2014 (zie figuur 6). Bij de personenwagens is de gemiddelde Ecoscore



toegenomen van 65 in 2014 naar 72 in 2018, bij de MPV's van 57 naar 63. In het algemeen lijkt een gemiddelde toename van +1 punt per jaar te worden gevolgd, met uitzondering van 2015 en het meest recente jaar, 2018.

Globale park Brusselse overheden



Figuur 6: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van het globale park van lichte voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2018).

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 5,5 punten meer (cf. gem. Ecoscore van 61,5 voor het volledige gewest)¹⁴.

Bij de **nieuw in gebruik genomen wagens** in de vloot van 2018, ligt de gemiddelde Ecoscore natuurlijk hoger dan voor het globale park (zie figuur 7). De **nieuwe 'lichte voertuigen'** hebben een gemiddelde Ecoscore van 75. Dit is 1 punt meer dan het jaar voordien, en maar liefst 11 punten meer dan bij de nieuwe voertuigen uit 2014.

De nieuwe personenwagens apart hebben een gemiddelde Ecoscore van 78 (9 punten meer dan in 2014); de nieuwe MPV's een gemiddelde van 71. Dit is 10 punten meer dan in 2014, maar wel 1 punt minder dan in 2016.

De opname van BEVs (met hoge Ecoscores) in het wagenpark heeft een belangrijke impact op de gemiddelde Ecoscore. Indien er een jaar dan ook minder BEVs bijkomen, geeft dit dan ook een minder grote stijging in de globale Ecoscore van de vloot.

In 2018 werd een verbetering van de milieuprestaties van het wagenpark waargenomen, al blijkt het geen jaar met een uitzonderlijke toename.

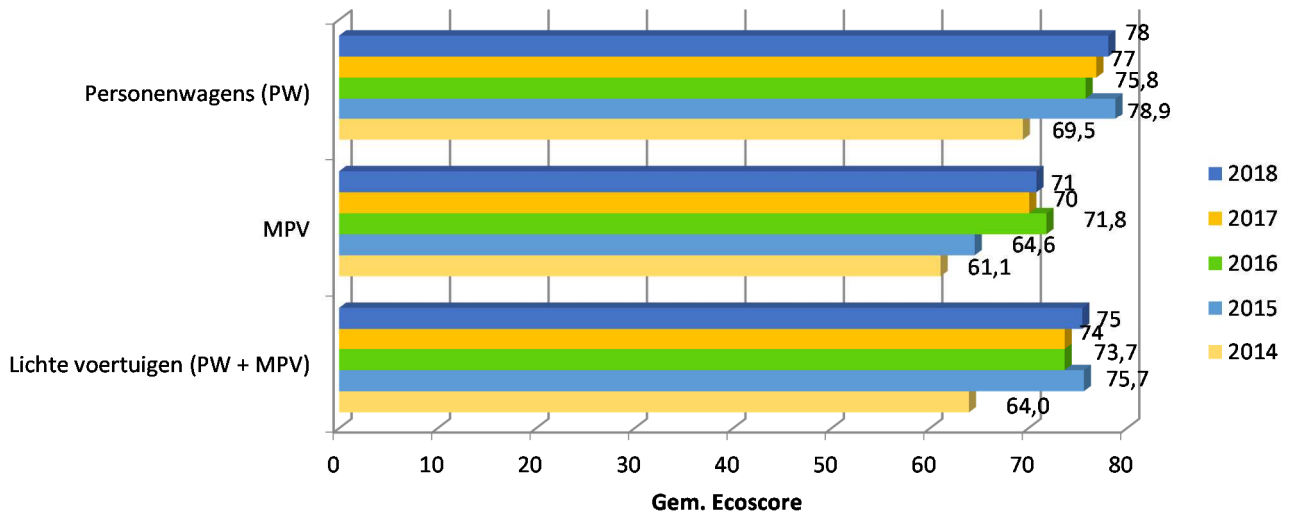
Ter vergelijking: De nieuw ingeschreven 'lichte' voertuigen van het volledige Brusselse gewest¹⁵ hadden in 2018 een gemiddelde Ecoscore van 68,0. De Brusselse overheden zitten hier dus met 7 punten boven en doen het dus gemiddeld gezien een pak beter.

¹⁴ Indicatoren online consulteerbaar via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches>

¹⁵ Indicatoren online consulteerbaar via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2019, « Analysis of the Belgian car new registrations (2008-2018) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2019.", <http://ecoscore.be/en/fiches/new>



Nieuwe voertuigen Brusselse overheden



Figuur 7: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van de nieuw in gebruik genomen voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2018).

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 2018 in gebruik werden genomen moeten minstens een Ecoscore van 74 halen, de MPV's minstens 67. Deze voertuigen mogen bovendien niet uitgerust zijn met een dieselmotor (met uitzondering van de ministeriële voertuigen, waarvoor ook een lagere drempelwaarde van toepassing is).

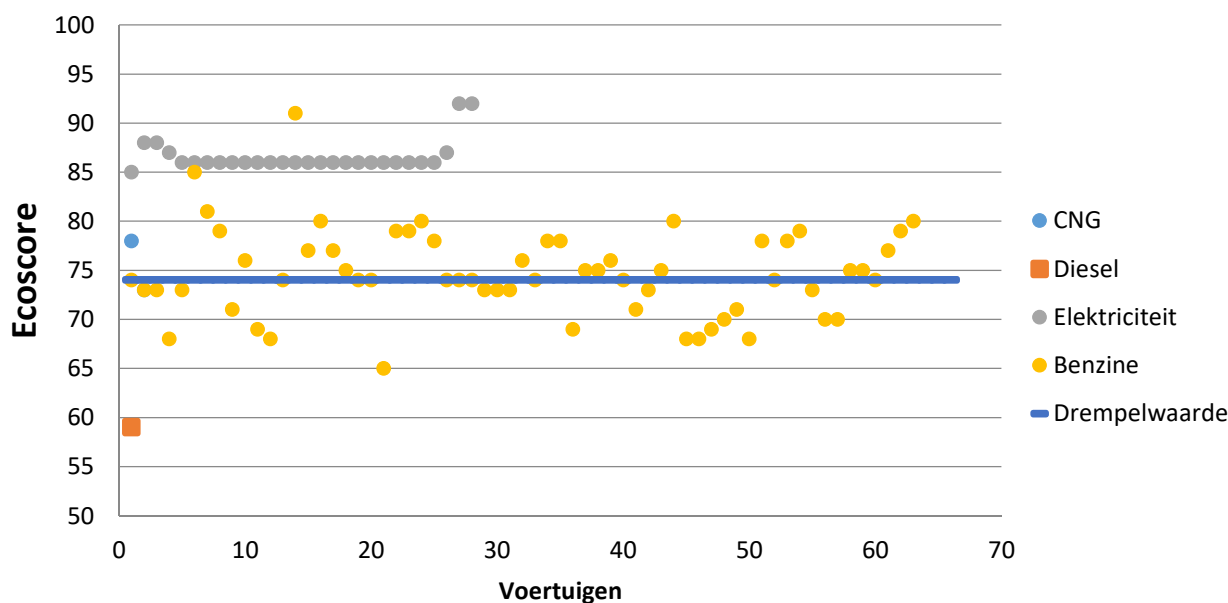
Toch zien we dat, van de 93 nieuwe **personenwagens** die in 2018 voor het eerst in gebruik genomen werden:

- 1 wagen (1%) uitgerust is met een dieselmotor (2 in 2017 en 2016, 13 in 2015);
- 26% (24 wagens) een Ecoscore onder de drempelwaarde heeft (gelijkaardig als in 2017 (31%), 18% in 2016 en 12% in 2015).

Daarnaast zien we dat bij de nieuwe personenwagens zich 28 elektrische wagens bevinden (30%). De meeste EV's werden opgenomen door Net Brussel (22 in totaal). In 2017 ging het over een aandeel van 27% van de nieuwe personenwagens. Het jaar 2015 was hiervoor uitzonderlijk, aangezien in totaal 62 batterij elektrische voertuigen werden ingezet (39% van de nieuwe personenwagens).

In figuur 8 kan de verdeling van de Ecoscores bij de nieuwe personenwagens vergeleken worden met de Ecoscore drempelwaarde (74 voor 2018). Hierbij is op te merken dat van de 24 wagens die de drempelwaarde niet respecteren, de meesten toch nog minstens een Ecoscore van 70 behalen (14 wagens). Slechts 10 wagens (of 11% van de nieuwe personenwagens) heeft een Ecoscore lager dan 70, waaronder ook de dieselwagen.

Nieuwe personenwagens



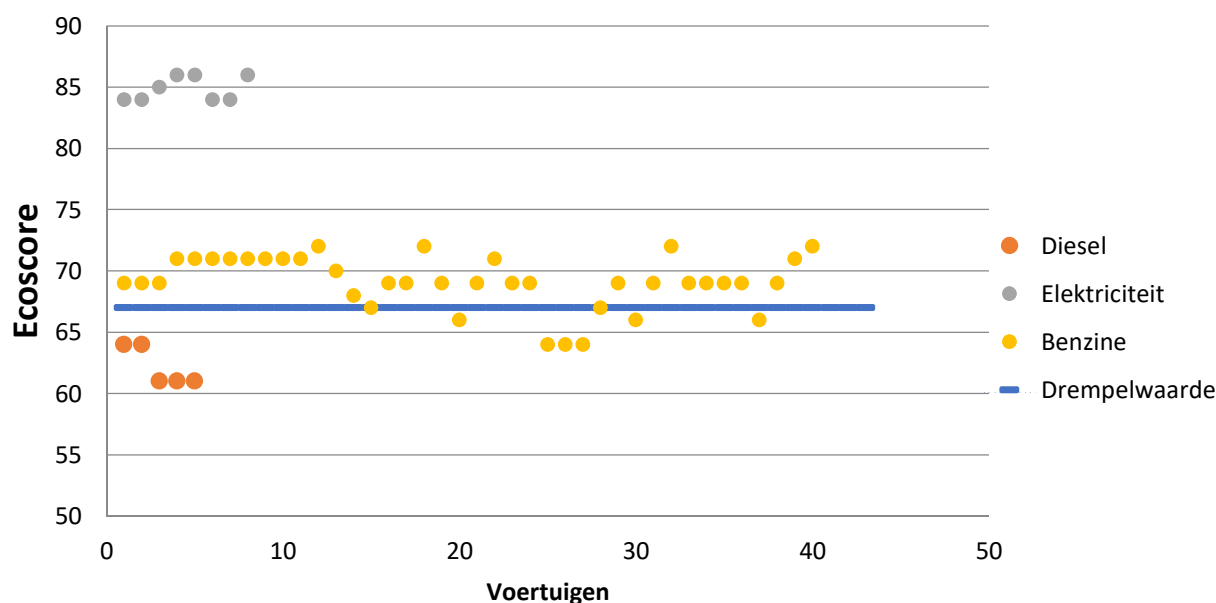
Figuur 8: Individuele Ecoscores van de nieuw in gebruik genomen personenwagens in 2018.

Van de 53 nieuw in gebruik genomen **MPV's** in 2018:

- Zijn 5 voertuigen (9%) uitgerust met een dieselmotor (vs. 4% in 2017, 0 in 2016 en 25% in 2015)
- Respekteert 21% (11 voertuigen) de Ecoscore drempelwaarde niet (vs. 6% in 2017, 14% in 2016 en 35% in 2015).

Bij de nieuw in gebruik genomen MPV's bevinden zich verder ook 8 batterij elektrische voertuigen. Dit is 15% van de nieuwe MPV's (tegenover 6 % in 2017). De verdeling van de Ecoscores van deze nieuwe voertuigen wordt weergegeven in figuur 9.

Nieuwe MPV's

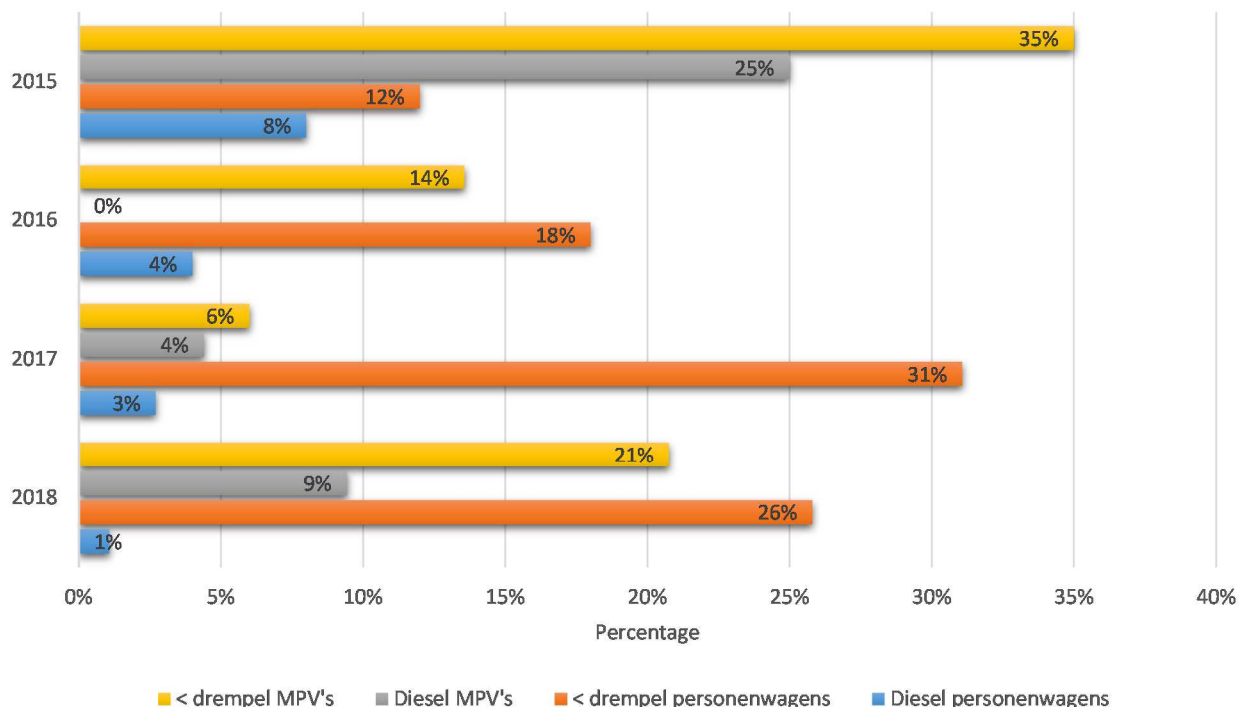


Figuur 9 : Individuele Ecoscores van de nieuw in gebruik genomen MPV's in 2018.



Onderstaande figuur 10 geeft de evolutie weer tussen 2015 en 2018 wat betreft het aandeel van nieuwe voertuigen die niet beantwoorden aan de milieucriteria van het Besluit. Bij personenwagens wordt het niet aankopen van dieselmotoren steeds beter gerespecteerd, maar er is een opmerkelijke achteruitgang in het respecteren van de Ecoscore drempel in 2017 en ook nog 2018. Dit geeft aan dat de verstrenging van de drempelwaarde voor personenwagens minder goed opgevolgd wordt. Ook bij de MPV's wordt de drempelwaarde in het laatste jaar minder goed nageleefd. Dit is ook het geval voor het dieselverbod, al blijft het hier wel over zeer kleine aantallen gaan.

Non-conformiteit nieuwe voertuigen



Figuur 10: Non-conformiteit van personenwagens en MPV's tussen 2015 en 2018.

5.8. VOERTUIGGEBRUIK

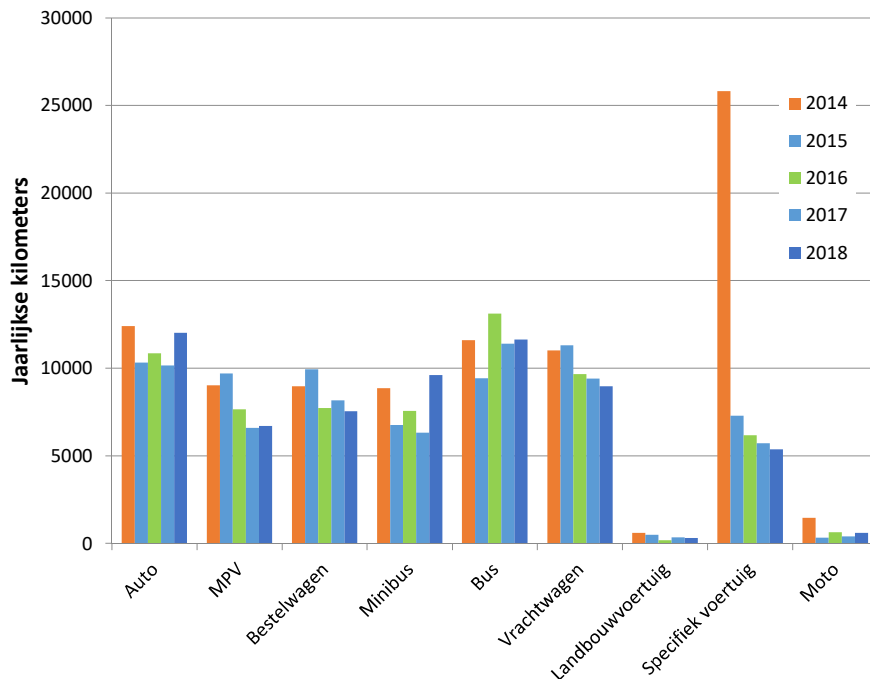
Om een idee te krijgen van het gebruik van de voertuigvloot, werd gevraagd om in het jaarlijks rapport voor elk voertuig de afgelegde kilometers in te vullen op jaarbasis voor 2018. Deze informatie ontbrak voor nog 4% van alle voertuigen (komende van 11% in 2017 en 21% in 2015). Vooral bij de motorfietsen (54%), landbouwvoertuigen (48%) en de specifieke voertuigen (15%) worden de jaarlijkse kilometers niet altijd ingevuld in het jaarlijks rapport. Voor landbouw- en ook industriële voertuigen wordt bovendien niet het aantal kilometers maar de gewerkte uren gemeten, waardoor deze statistiek minder relevant is voor deze categorieën. Hiermee moet bijgevolg rekening gehouden worden bij het interpreteren van onderstaande grafiek (figuur 11).

Het gemiddelde gebruik van het voertuigenpark van de Brusselse overheden bedraagt 8201 km per jaar. Tegenover het vorige jaar is redelijk stabiel gebleven (+63 km/jaar gemiddeld), maar de voorgaande jaren lag dit wel hoger (10.172 km per jaar in 2015). De personenwagens, bussen, minibussen en vrachtwagens leggen gemiddeld meer kilometers af dan het gemiddelde. De bestelwagens, MPV's en specifieke voertuigen liggen hier dan weer onder.

In vergelijking met het voorgaande jaar worden vooral de minibussen en personenwagens meer ingezet, al tekenen ook de MPV's en bussen een lichte stijging op. Bij de overige categorieën (bestelwagens, vrachtwagens, specifieke voertuigen) is er een daling waar te nemen doordat deze voertuigen minder werden ingezet of kortere afstanden aflegden dan voordien.

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.



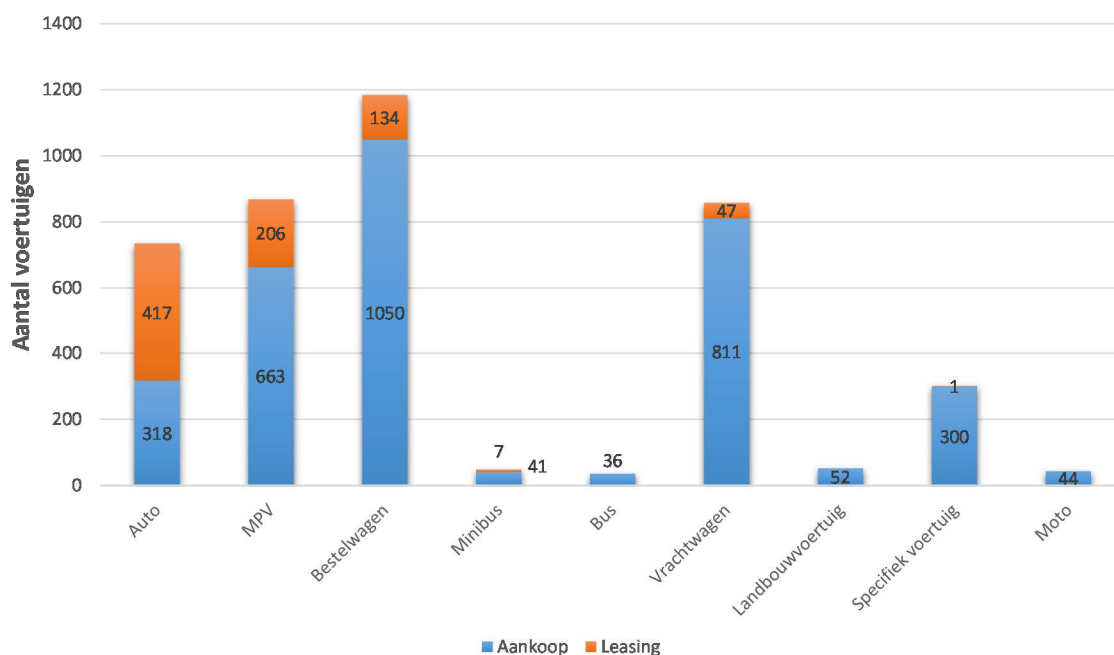


Figuur 11: Evolutie van de gemiddelde jaarlijks afgelegde kilometers per voertuigcategorie voor de Brusselse overheden, van 2014 tot 2018.

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 (80% van het totale park) aangekocht wordt, vooral de ‘specifieke’ en ‘zware’ voertuigen.

Leasing wordt het meest en steeds vaker toegepast voor het verwerven van personenwagens, meer bepaald voor 57% van dit type voertuigen (t.o.v. 47% in 2017 en 31% in 2014). Bij MPV’s en bestelwagens/minibussen is dit respectievelijk 24 en 11%. Voor vrachtwagens gebeurt dit bij 5% van het totaal. Deze aandelen zijn weinig gewijzigd tegenover de vorige jaren.



Figuur 12: Aantal voertuigen in aankoop versus in leasing in 2018.



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 worden de wagenparken dan ook geanalyseerd 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 (366 actieve voertuigen). Cremabru heeft daarentegen een zeer beperkt wagenpark van slechts 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 22 gewestelijke instellingen die over een wagenpark beschikken. Van deze 22 instellingen, zijn er 5 die over een vloot van meer dan 100 voertuigen beschikken, meer bepaald:

- Agentschap Net Brussel (792 voertuigen);
- MIVB¹⁶ (317 voertuigen – exclusief de bussen, trams en metro's);
- DBDMH¹⁷ (205 voertuigen);
- Leefmilieu Brussel (117 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

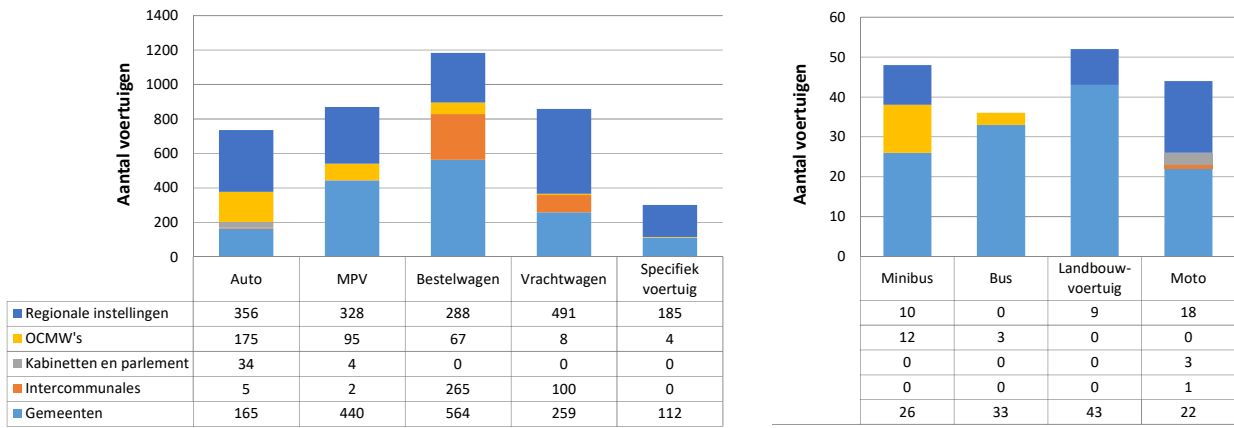
De regionale instellingen en gemeenten hebben de grootste voertuigvloten die bovendien zeer vergelijkbaar zijn in grootte, meer bepaald 1685 en 1664 voertuigen respectievelijk. De overige groepen zijn veel kleiner, meer bepaald 373 voertuigen bij de intercommunales, 364 bij de OCMW's en hun associaties, en 41 bij de kabinetten. Deze aantallen zijn in het algemeen zeer stabiel gebleven tegenover de voorgaande jaren, met een variatie tussen -2% en +3%. De uitzondering hierop zijn de OCMW's en hun associaties met een toename van 65% sinds vorig jaar, aangezien hier voor de eerste maal de Iris-ziekenhuizen bij opgenomen werden, alsook het OCMW van Etterbeek (151 voertuigen in totaal).

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, 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 13 voor de concrete aantallen van de verschillende voertuigcategorieën per groep).

¹⁶ Maatschappij voor het Intercommuniaal Vervoer te Brussel (MIVB)

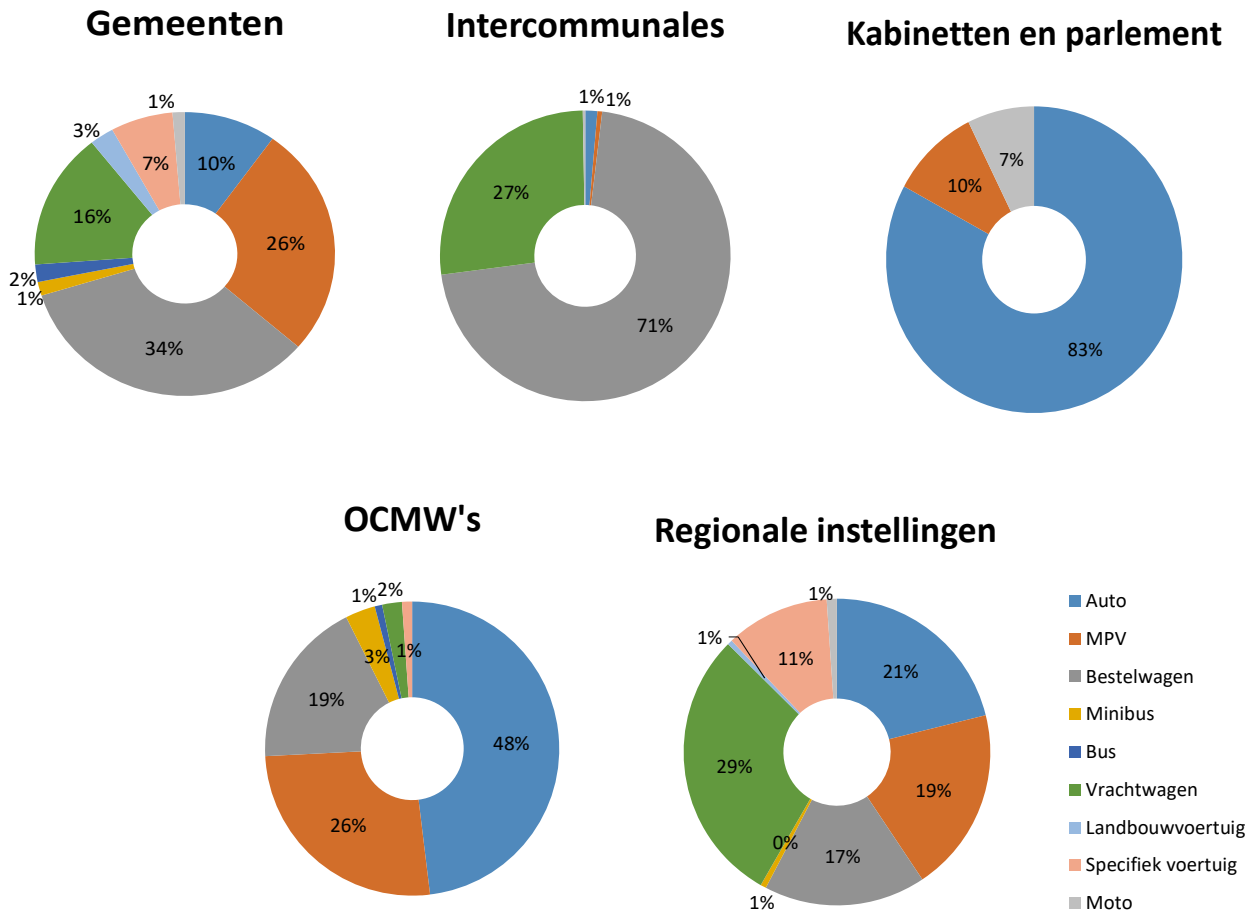
¹⁷ Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)





Figuur 13: Aantal voertuigen per voertuigcategorie en type overheidsinstantie voor het wagenpark in 2018.

Onderstaande figuren geven de verschillen in de samenstelling van de wagenparken voor de verschillende groepen 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 een aandeel bestelwagens van maar liefst 71% en daarnaast 27% vrachtwagens. Binnen de OCMW's en hun associaties bestaat het wagenpark uit bijna de helft personenwagens (48%), en verder 26% MPV's en 19% bestelwagens. Bij de kabinetten en het parlement wordt het wagenpark gedomineerd door personenwagens, namelijk 83%. De regionale instellingen hebben in belangrijke aantallen een grotere verscheidenheid aan voertuigcategorieën in hun wagenpark. Het grootste aandeel is voor de vrachtwagens (29%), waarna de personenwagens, MPV's en bestelwagens ieder ongeveer 20% uitmaken. Ook specifieke voertuigen vormen een belangrijk onderdeel van de vloten met 11% van de voertuigen. Denk hier bijvoorbeeld aan Net Brussel (afvalophaling) en brandweer (DBDMH) die hier deel van uitmaken. Deze verhoudingen zijn bovendien (bijna) ongewijzigd gebleven over de geëvalueerde jaren heen (met uitzondering opnieuw van de groep 'OCMW's').



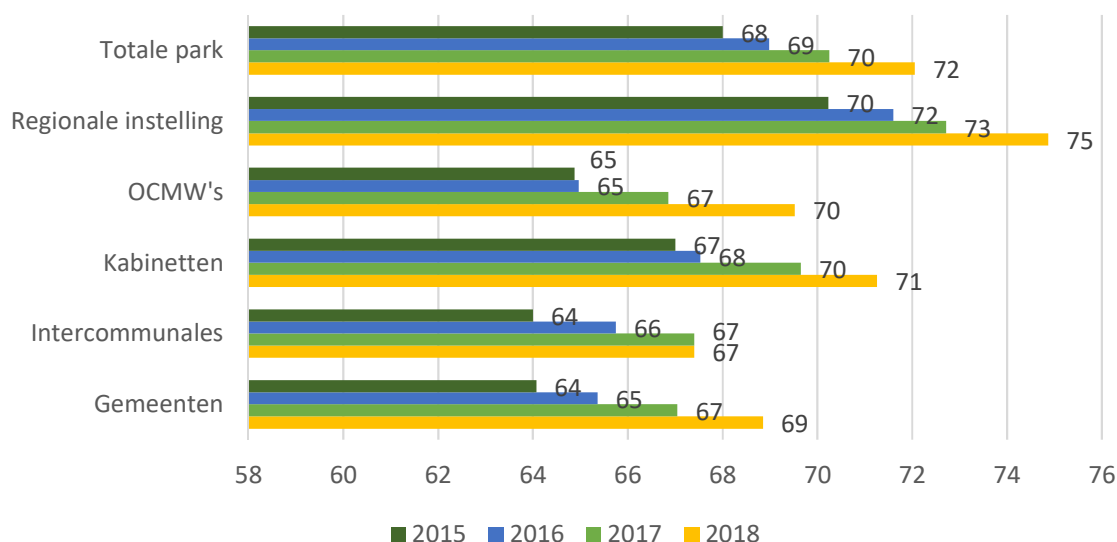
Figuur 14: Procentuele verdeling van de voertuigcategorieën in de wagenparken van de verschillende groepen in 2018.

6.2. MILIEUPRESTATIES WAGENPARKEN

In vergelijking met de gemiddelde Ecoscore van de **personenwagens** van alle Brusselse overheden samen (72), doen enkel de wagens van de regionale overheden het gemiddeld beter (Ecoscore 75). Onder dit gemiddelde bevinden zich de wagens van de kabinetten, OCMW's, gemeenten en intercommunales (zie figuur 15). Bij elke groep van overheidsinstellingen is er een verbetering van de gemiddelde Ecoscore op te merken, van 1 à 2 punten per jaar. Door de toevoeging van de Iris-ziekenhuizen bij de groep van de OCMW's is de gem. Ecoscore sterk gestegen met gemiddeld 3 punten op één jaar tijd (tot Ecoscore 70). Bij de intercommunales zijn geen nieuwe personenwagens bijgekomen en is de gemiddelde Ecoscore dan ook constant gebleven (67).



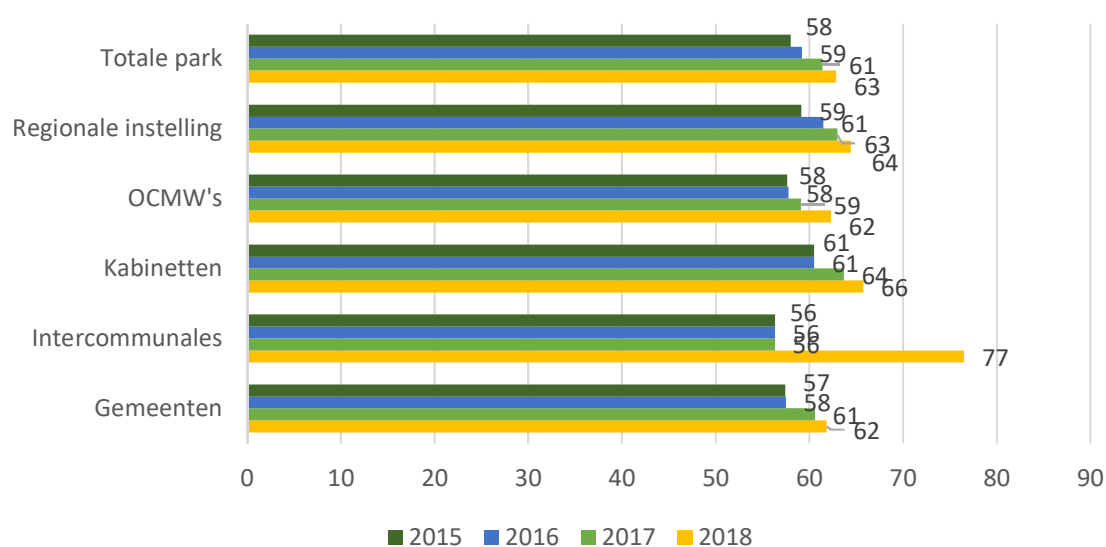
Gemiddelde Ecoscore personenwagens



Figuur 15: Gemiddelde Ecoscore van de personenwagens per groep van 2015 tot 2018.

De gemiddelde Ecoscore voor de **MPV's** bedraagt 63, een toename van 2 punten tegenover 2017. De intercommunales doen het een pak beter dan dit gemiddelde, met een gem. Ecoscore van 77, hetgeen te verklaren is doordat ze slechts over 2 MPV's beschikken, een elektrisch en een benzinevoertuig. Ook de kabinetten (66) en regionale instellingen (64) doen het beter dan het algemeen gemiddelde, de OCMW's en gemeenten liggen er allebei net onder (62). In het algemeen neemt de gem. Ecoscore hier elk jaar met 1 à 3 punten toe (de intercommunales betreffen hier een uitzondering). In vergelijking met 2015 heeft de vloot van de MPV's een belangrijke stap gezet naar betere milieuprestaties (zie figuur 16).

Gemiddelde Ecoscore MPV's



Figuur 16: Gemiddelde Ecoscore van de MPV's per groep van 2015 tot 2018.

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 overheidsvloeten. Onderstaande tabel 2 toont aan dat het vooral de voertuigen van de gemeenten zijn die de sterkste impact zullen ondervinden. In 2018 gaat het in totaal om nog 2 voertuigen (beiden Euro 1 minibussen op diesel, bij een gemeente en een OCMW) die al vorig jaar niet



meer toegelaten waren, maar nog steeds in de vloten voorkomen. Sinds 2019 (verbod op Euro 2 diesel en Euro 0/1 benzine/LPG/CNG) betreft het een totaal van 26 voertuigen of 1 % van de betrokken voertuigen bij de Brusselse overheden. Hiervan maken 21 voertuigen deel uit van de gemeentevloten, 2 bij de OCMW's en 3 bij de regionale overheden. In 2020 nemen deze aantallen sterker toe, wanneer ook de Euro 3 dieselvoertuigen zullen verboden worden en er in totaal 205 voertuigen of 7% van de betrokken voertuigen niet meer mogen rondrijden. Bij de gemeenten gaat het dan om 121 voertuigen of 10% van hun vloten, bij de regionale instellingen 65 voertuigen of 7% van de vloten en 18 voertuigen (5%) bij de OCMW's.

Hierbij moet wel opnieuw opgemerkt worden dat deze analyse gebaseerd is op de samenstelling van de overheidsvloten eind 2018, 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). Daarnaast is het ook mogelijk dat voor bepaalde 'verboden' voertuigen een afwijking werd verkregen, informatie waarover Leefmilieu Brussel echter niet beschikt.

In principe zal echter de 'natuurlijke vervangingsgraad' in de Brusselse overheidsvloten (7 à 10%) volstaan om de 'verplichte' vervanging omwille van de LEZ in de eerste jaren op te vangen.

In vergelijking met de analyses op de vloten van 2017, zien we dat het aantal 'verboden' voertuigen van 2019 gehalveerd is, van 52 naar 26. Voor de verbodsfase in 2020 is het aantal 'verboden' voertuigen afgenomen van 264 naar 205, een daling van 22%.

Niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse overheden						
	2018		2019		2020	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Gemeenten	1	0%	21	2%	121	10%
OCMW's	1	0%	2	1%	18	5%
Intercommunales	0	0%	0	0%	0	0%
Kabinetten	0	0%	0	0%	1	3%
Regionaal	0	0%	3	0%	65	7%
Totaal	2	0%	26	1%	205	7%

Tabel 2 : Cumulatief aantal voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse overheden die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ in de fasen 2018-2019-2020.

Indien we in onderstaande tabel 3 specifiek kijken naar de vloten van de Brusselse gemeenten, zijn het vooral de bestelwagens en MPV's die de sterkste impact ondervinden van de LEZ.

Totaal aantal niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse GEMEENTEN			
	2018	2019	2020
Auto	0	5	7
MPV	0	3	22
Bestelwagen	0	10	77
Minibus	1	3	8
Bus	0	0	7
Totaal	1	21	121
Aandeel	0%	2%	10%

Tabel 3 : Cumulatief aantal voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse GEMEENTEN die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ in de fasen 2018-2019-2020.

6.4. CONFORMITEIT MET HET BESLUIT VOORBEELDGEDRAG

In 2018 werden er in totaal 93 nieuwe **personenwagens** in gebruik genomen bij de Brusselse overheden: 7 bij de gemeenten, geen bij de intercommunales, 7 bij de kabinetten, 37 bij de OCMW's en hun associaties en 42 bij de regionale instellingen. Hiervan rijdt er echter één wagen (1%) nog op diesel¹⁸. Daarnaast wordt de Ecoscore

¹⁸ Deze werd aangekocht bij de stad Brussel.



drempelwaarde bij 74% van de wagens gerespecteerd (69 wagens). De drempelwaarde werd beter gerespecteerd dan in 2017, toen 69% van de nieuwe wagens hiermee in orde was, maar nog steeds minder goed dan in 2016 toen het door 82% wel behaald werd. De verstrenging van de Ecoscore bleek dit jaar opnieuw moeilijk te volgen voor de verschillende groepen van overheden in vergelijking met de eerste paar jaren van de verplichting.

Van de 53 nieuwe **MPV's** in 2018 werden er 33 aangekocht door de gemeenten, 10 door de OCMW's en 10 door de regionale instellingen (geen door de intercommunales of kabinetten). Van al deze voertuigen zijn er nog 5 (9%) uitgerust met een dieselmotor¹⁹. In het totaal zijn er 11 voertuigen die de Ecoscore drempelwaarde niet halen, hetgeen 21% van de nieuwe MPV's voorstelt. In vergelijking met de vorige jaren wordt de Ecoscore minder goed gerespecteerd (in 2017 haalden 4 MPV's of 4% de drempelwaarde niet, in 2016 was dit 14%), en werden opnieuw meer diesels ingezet (0 in 2016!).

Een overzicht van deze gegevens per groep van overheidsinstellingen wordt in tabel 4 weergegeven.

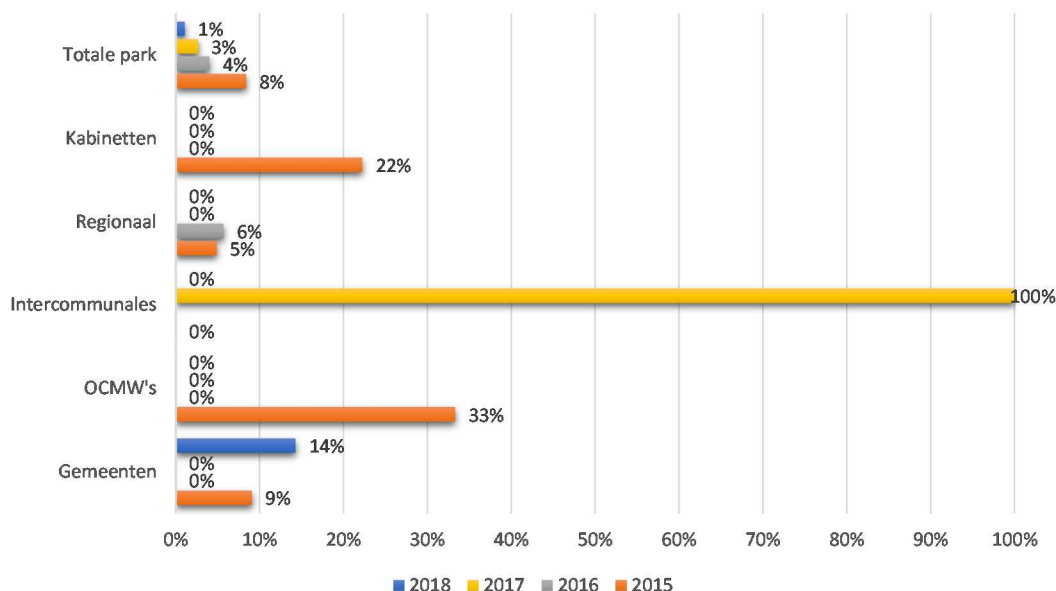
	Personenwagens					MPV's				
	# nieuw	Diesel		< Ecoscore drempel		# nieuw	Diesel		< Ecoscore drempel	
		#	%	#	%		#	%		
Gemeenten	7	1	14%	4	57%	33	0	0%	3	9%
Intercommunales	0	0	--	--	--	0	0	--	0	--
Kabinetten	7	0	0%	1	14%	0	0	--	--	--
OCMW's	37	0	0%	14	38%	10	3	30%	6	60%
Regionale instellingen	42	0	0%	5	12%	10	2	20%	2	20%
Totale park	93	1	1%	24	26%	53	5	9%	11	21%

Tabel 4 : Overzicht van conformiteit van de nieuwe personenwagens en MPV's aan het dieselverbod en de Ecoscore drempelwaarde voor 2018.

In vergelijking met de voorgaande jaren, wordt het verbod op dieselveertuigen bij personenwagens en MPV's steeds beter toegepast. 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 specifieke aantallen.

Bij de nieuwe personenwagens was in 2015 nog 8% een dieselveertuig, hetgeen gedaald is tot 1% in 2018. De verschillende groepen vertonen algemeen deze positieve tendens. Voor de nieuwe MPV's is het aandeel diesel van 25% in 2015 gezakt naar 9% in 2018.

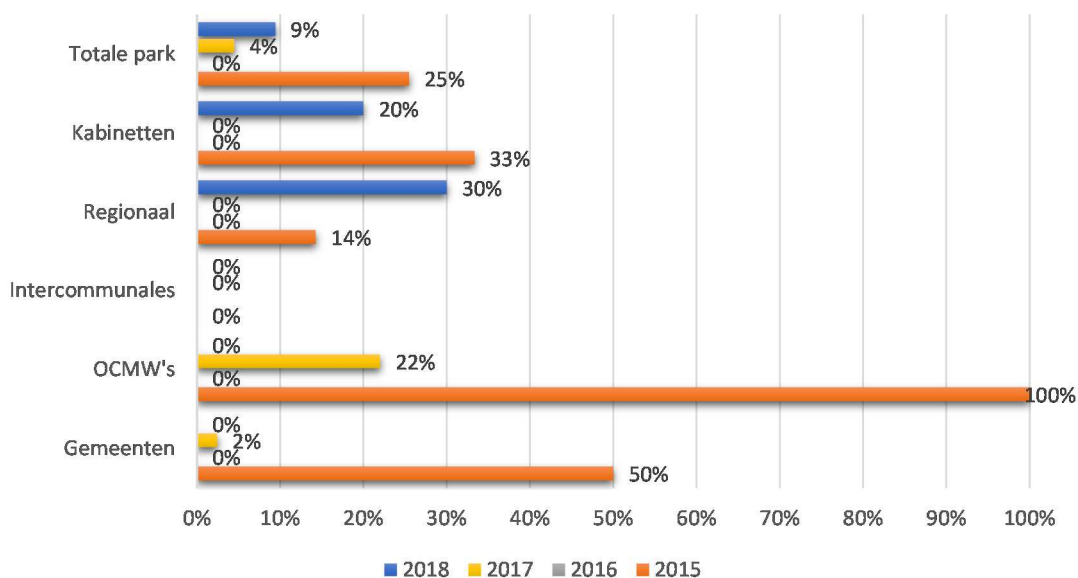
% Diesel bij nieuwe personenwagens



¹⁹ 2 bij de MIVB en 3 bij Restobru (OCMW-associatie)



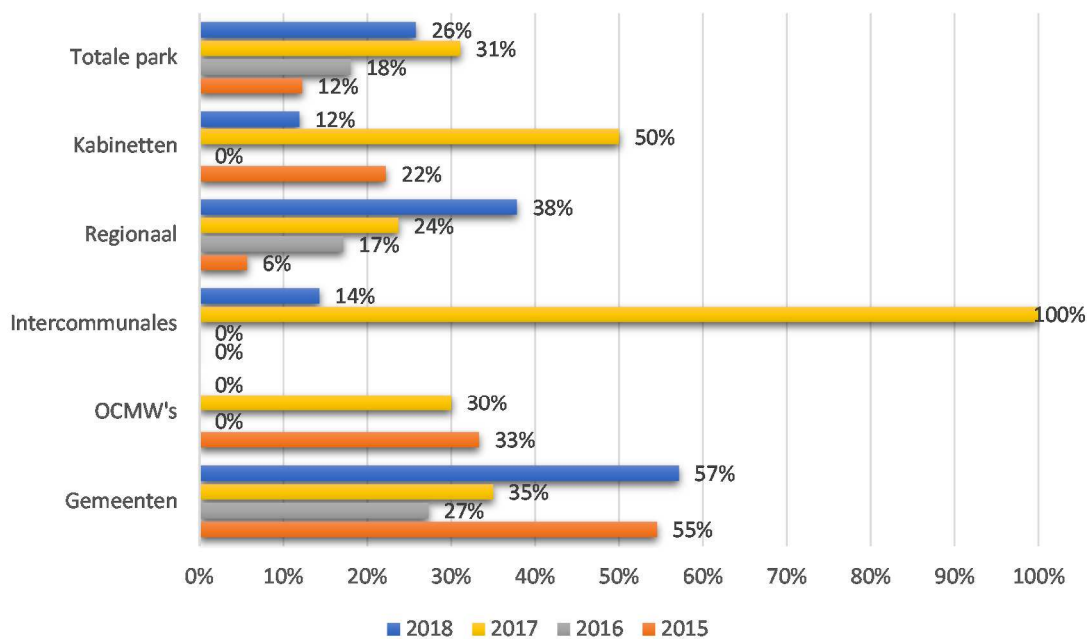
% Diesel bij nieuwe MPV's



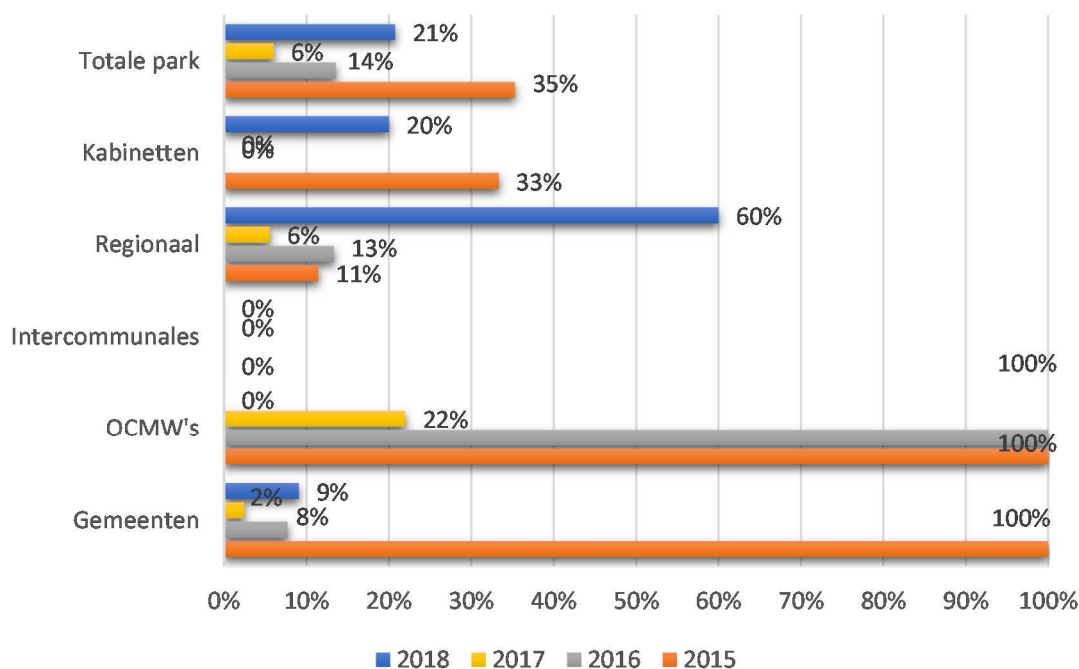
Figuur 17: Evolutie van het aandeel dieselveertuigen bij de nieuw in gebruik genomen personenwagens (boven) en MPV's (onder) tussen 2015 en 2018.

Het respecteren van de Ecoscore drempelwaarde voor de nieuwe aankopen is daarentegen eerder een wisselend succes. Door het jaarlijks verstrengen van deze drempelwaarde blijkt het minder evident om dit criterium elk jaar even goed te respecteren. Zo haalden in 2015 globaal genomen 12% van de nieuwe personenwagens de drempel niet, in 2018 is dit gestegen tot 26%, al is dit wel een verbetering tegenover 2017 (31%). Bij de nieuwe MPV's is dit aandeel tussen 2015 en 2017 gedaald van 35 tot 6% die de drempel niet haalden, maar is het in het meest recente jaar ook opnieuw gestegen tot 21%.

% < Ecoscore drempel bij nieuwe personenwagens



% < Ecoscore drempel bij nieuwe MPV's



Figuur 18: Evolutie van 2015 tot 2018 van het aandeel nieuwe personenwagens (boven) en MPV's (onder) dat de Ecoscore drempelwaarde niet haalt.

Wanneer we naar de absolute aantallen kijken (Tabel 5), zien we dat wat betreft de nieuwe dieselveertuigen, de trend ook in absolute aantallen duidelijk dalend is en het verbod behoorlijk goed gevolgd wordt. Bij de voertuigen die de Ecoscore drempel niet halen, lijkt het vooral bij de personenwagens te stagneren rond 20 voertuigen (met uitzondering van het jaar 2016) en dus moeilijker te respecteren. De MPV's lijken deze drempels wel beter te halen, waarbij echter wel 2018 terug slechter doet.

De evolutie in absolute aantallen van voertuigen die uitgerust zijn met een dieselmotor en de Ecoscore drempelwaarde niet halen is weergegeven in onderstaande tabellen.

Personenwagens	Aantal Diesel					Aantal < Ecoscore drempel				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Gemeenten	2	1	0	0	1	2	6	3	7	4
OCMW's	0	4	0	0	0	2	4	0	3	0
Intercommunales	0	0	0	2	0	0	0	0	2	1
Regionaal	15	6	2	0	0	15	7	6	9	14
Kabinetten	1	2	0	0	0	2	2	0	2	5
Totale park	18	13	2	2	1	21	19	9	23	24

MPV's	Aantal Diesel					Aantal < Ecoscore drempel				
	2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Gemeenten	6	6	0	1	0	7	12	1	1	3
OCMW's	6	1	0	2	0	6	1	1	2	0
Intercommunales	11	0	0	0	0	11	0	0	0	0
Regionaal	16	5	0	0	3	17	4	6	1	6
Kabinetten	0	1	0	0	2	0	1	0	0	2
Totale park	39	13	0	3	5	41	18	8	4	11

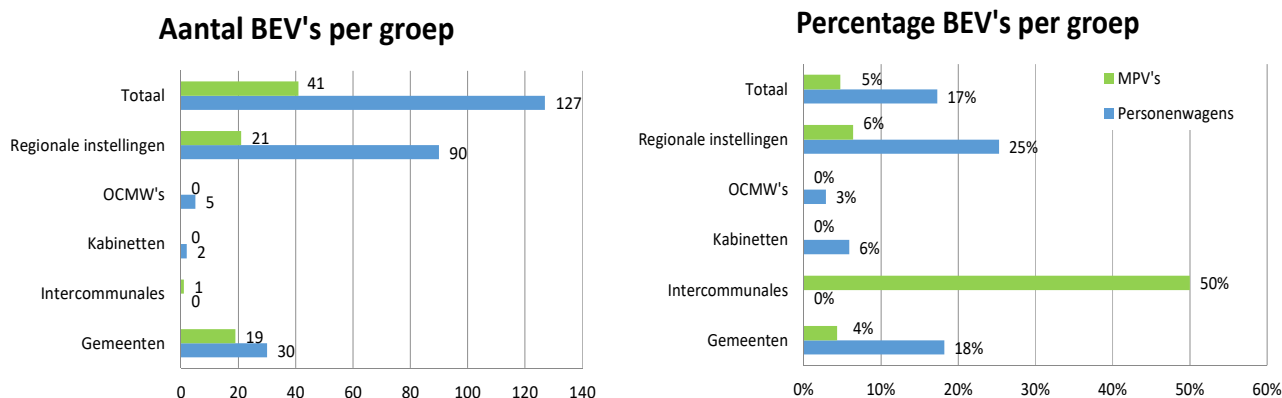
Tabel 5 : Aantal nieuwe personenwagens (boven) en MPV's (onder) die niet voldoen aan het dieselverbod en de Ecoscore drempelwaarde voor de vloten tussen 2014 en 2018.



6.5. BATTERIJ ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

De Brusselse overheden hebben in hun volledige voertuigenpark een totaal van 242 volledig elektrische voertuigen (exclusief fietsen) in gebruik, oftewel 6% van het park. Deze Batterij Elektrische Voertuigen (BEVs) zijn vooral terug te vinden bij de personenwagens en MPVs (resp. 127 en 41 wagens), maar er zijn ook motorfietsen (19), bestelwagens (16) en specifieke voertuigen (33) die volledig elektrisch rijden. Ten opzichte van 2017 zijn er in totaal 51 BEVs bijgekomen.

Onderstaande figuur 19 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 belangrijk aantal BEV's in hun vloot. Voor de regionale instellingen betekent dit dat 6% van hun MPV's elektrisch is en 25% van hun personenwagens. Van de personenwagens van de gemeenten rijdt 18% volledig elektrisch en 4% van de MPV's. In het totale park is 17% van de personenwagens volledig elektrisch en 5% van de MPV's, voor allebei is dit +1% tegenover het vorige jaar.



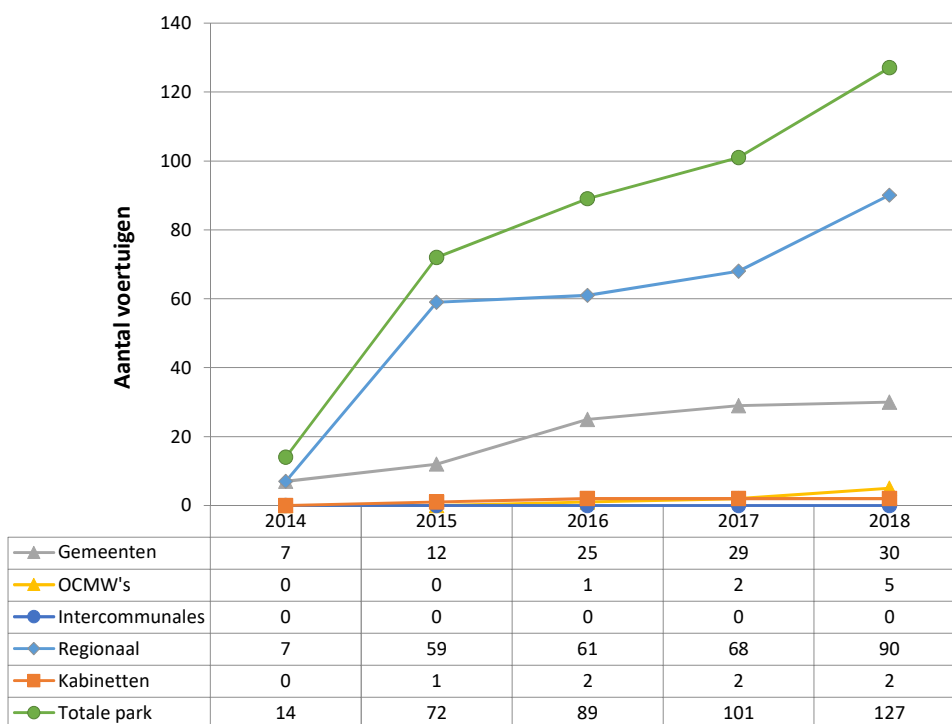
Figuur 19: Aantallen (links) en percentages (rechts) aan Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) per groep van overheden in 2018.

Ter vergelijking: Het Brussels Gewest telde eind 2018 in totaal 1304 ingeschreven BEV's (dit zijn zowel personenwagens als MPV's) of 0,3% van het totale park. De Brusselse overheidsinstellingen behalen voor deze voertuigcategorieën een aandeel van 10% in 2018 (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 2018 is dit aantal 9x groter (127 totaal). Vooral de regionale overheidsinstellingen hebben in 2015 en ook 2018 een groot aantal in hun vloot opgenomen, waardoor op die momenten een sterke stijging is waargenomen. Bij de MPV's was 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 verdrievoudigd (van 14 naar 41 in totaal).

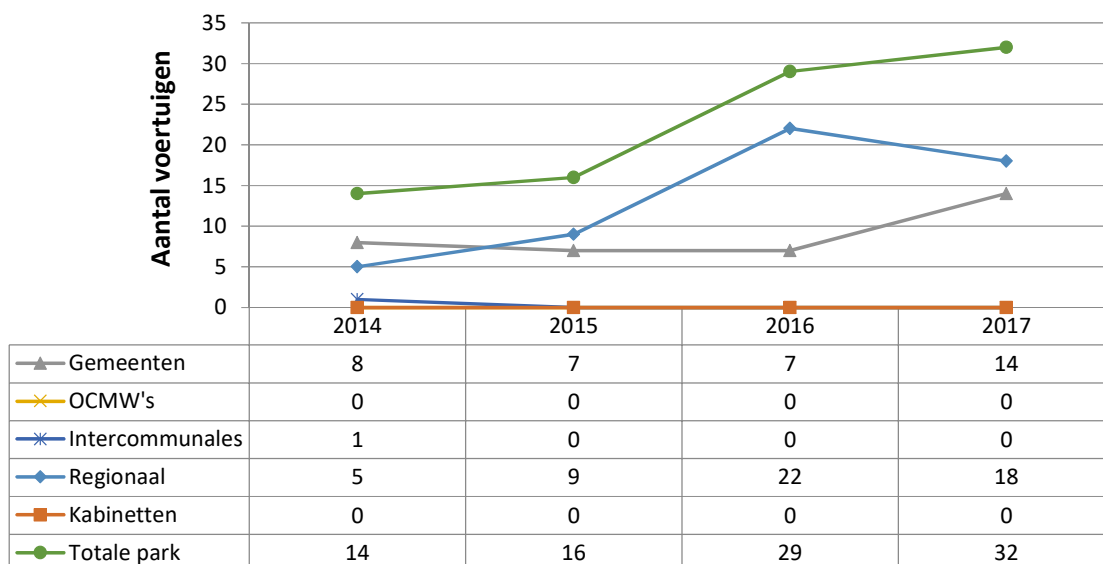


Evolutie aantal BEV personenwagens



Figuur 20 : Evolutie van het totaal aantal Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) – personenwagens - per groep van overheden tussen 2014 en 2018.

Evolutie aantal BEV MPV's

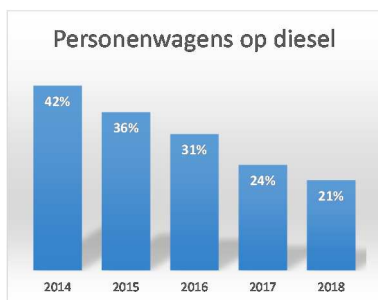


Figuur 21: Evolutie van het totaal aantal Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) – MPV's - per groep van overheden tussen 2014 en 2018.

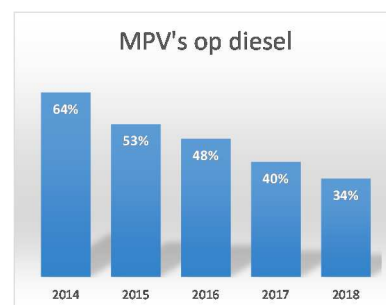


7. CONCLUSIE

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 wagnvloten van de Brusselse overheden en van de door hen in 2018 nieuw in gebruik genomen voertuigen, alsook een vergelijking met de toestand in 2017, 2016, 2015 en 2014. Deze gegevens zijn gebaseerd op de verslagen die de overheden in januari 2019 moesten overmaken aan Leefmilieu Brussel, in het kader van de uitvoering van



het Besluit Voorbeeldgedrag. Van drie gemeenten werden geen nieuwe gegevens ontvangen, anderzijds werden voor de eerste maal ook de Iris-ziekenhuizen opgenomen in de analyses.

De Brusselse overheidsinstellingen maken met 4127 voertuigen minder dan 1% van het totale Brusselse voertuigenpark uit. De 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's) hebben een gemiddelde leeftijd van 6,5 jaar en bestaan voor 28% uit dieselwagens. In het Brussels Gewest ligt de leeftijd op gemiddeld 9,6 jaar en zijn er 53% dieselwagens. We zien een duidelijke evolutie naar minder dieselwagens en meer benzine. Dit geldt zowel voor personenwagens als MPV's.

Gem. globale Ecoscore

Personenwagens: 72

MPV's: 63

Daarnaast hebben de Brusselse overheden ook betere milieuprestaties met een gemiddelde Ecoscore van 67 (tegenover 62 voor het BHG – personenwagens en MPV's samen). Bij de nieuwe lichte voertuigen is de Ecoscore gemiddeld met 11 punten toegenomen sinds 2014 tot een gemiddelde van 75 (tegenover 68 voor het BHG). Bovendien is maar liefst 30% van de nieuwe personenwagens en 15% van de nieuwe MPV's volledig elektrisch.

Er is al een duidelijk positief effect op te merken van de invoering van het Besluit bij de Brusselse overheden. Van de 93 nieuwe personenwagens in 2018 rijdt er nog 1 voertuig op diesel en haalt 26% (24 voertuigen) de Ecoscore drempel niet. Bij de 53 nieuwe MPV's werden er 5 dieselwagens aangekocht en respecteert 21% (11 voertuigen) de drempelwaarde niet. Het dieselvebod wordt goed gerespecteerd (maar nog wel beter bij de personenwagens dan de MPV's), maar het respecteren van de Ecoscore drempelwaarden blijkt net als vorig jaar moeilijk te zijn, al lijkt er een lichte verbetering gaande bij de personenwagens.

Batterij Elektrische Voertuigen

30% nieuwe PW

17% totale PW

Sinds 1 januari 2018 geldt er een Lage-emissiezone (LEZ) op het Brusselse grondgebied. Eind 2018 waren er nog 2 voertuigen (minibussen) in gebruik die in 2018 niet meer toegelaten waren tot het verkeer (maar waarvoor mogelijk een afwijking geldt). Met de verstrenging van de toegangscriteria in 2019 zijn er in totaal 26 voertuigen (of 1% van de betrokken voertuigen van de Brusselse overheden) niet meer toegelaten, hetgeen zal toenemen tot 205 voertuigen (7 %) in 2020. De natuurlijke vervanging van de overheidsvloot kan deze verschuiving voorlopig opvangen, maar het is belangrijk dat de overheden de toekomstige toegangscriteria, alsook de aankondiging van een dieselluitstap tegen 2030, zeker in rekening brengen bij de volgende voertuigaankopen.

Om de overheden bij de omschakeling naar milieuvriendelijkere voertuigen te begeleiden, biedt Leefmilieu Brussel specifieke vormingen aan en wordt regelmatig een 'EV Roadshow' georganiseerd (deze vonden plaats in 2015-2016-2017). 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 startte in 2018 ook met een opdrachtcentrale voor de leasing van elektrische en hybride 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 is en dat Leefmilieu Brussel verder wilt ontwikkelen.





INFO



02 775 75 75
WWW.LEEFMILIEU.BRUSSELS

Redactie: N. Sergeant

Leescomité: E. Vandezande, A. Gerard

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

