

## VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

Evaluatie van de milieuprestaties van de wagnvloten in 2014



OKTOBER 2015

# VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>3</b>
<b>2. HET BESLUIT ‘VOORBEELDGEDRAG’</b> .....	<b>3</b>
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
<b>3. BETROKKEN INSTELLINGEN</b> .....	<b>4</b>
<b>4. RESPONS VAN DE BETROKKEN INSTELLINGEN</b> .....	<b>5</b>
<b>5. KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK</b> .....	<b>5</b>
5.1. Voertuigcategorieën .....	5
5.2. Gemiddelde leeftijd en verdeling Euronomen .....	6
5.3. Brandstoftype .....	8
5.4. Milieuprestaties globale wagenpark (Ecoscore) .....	9
5.5. Milieuprestaties nieuwe wagens .....	9
5.6. Voertuiggebruik .....	10
5.7. Aankoop versus Leasing .....	11
<b>6. VERGELIJKING VAN DE WAGENPARKEN IN FUNCTIE VAN HET TYPE OVERHEIDSINSTELLING</b> ...	<b>12</b>
6.1. Voertuigcategorieën .....	13
6.2. Milieuprestaties wagenparken .....	15
6.3. Milieuprestaties nieuwe wagens .....	15
6.4. Elektrische en hybride voertuigen .....	16
<b>7. MILIEUCRITERIA IN DE BESTEKKEN</b> .....	<b>17</b>
<b>8. CONCLUSIE</b> .....	<b>17</b>



## 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.

Aangezien 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 besluit<sup>1</sup> aangenomen inzake het voorbeeldgedrag van de overheden. Dit besluit voorziet onder meer dat alle gewestelijke en lokale (gemeenten, OCMW's en intercommunales) overheden van het Brussels Gewest milieuprestatie-eisen vastleggen voor hun wagenpark.

Ze 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 formulier (in Excel) met de samenstelling van het wagenpark (op 31 december van het voorgaande jaar), waarbij voor elk voertuig een aantal technische kenmerken wordt meegegeven, de Ecoscore en het aandeel hernieuwbare energie dat wordt gebruikt;

2° Een formulier (in Word) 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).

Dit evaluatierapport heeft als doel een analyse op te maken van de gegevens die de Brusselse overheden voor de eerste keer hebben overgemaakt in toepassing van het besluit. Het gaat dus om de wagenparken op 31 december 2014: hun karakteristieken en milieuprestaties, alsook het voldoen aan de wettelijke criteria. Dit rapport heeft betrekking op een overgangsjaar, aangezien het besluit slechts in augustus 2014 in werking getreden is en een aantal aankoopbeslissingen door de lokale/gewestelijke overheden reeds voordien werden gemaakt. Dit rapport geeft dus eerder een stand van zaken omtrent de wagenparken van de Brusselse overheden. De evaluatierapporten van de volgende jaren zullen toelaten om na te gaan hoe de publieke vloeten evolueren, als gevolg van het besluit.

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

## 2. HET BESLUIT 'VOORBEELDGEDRAG'

Het Besluit van 15/05/2014 bevat verschillende bepalingen naargelang het gaat over de ingebruikname van een personenwagen, MPV ('Multi-Purpose Vehicle', vb. type Renault Kangoo), 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 2014 aangeschaft werden, bedroeg de drempelwagenscore 70, voor MPV's 63. Deze drempelwaarden stijgen met één punt per jaar.

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

### 2.2. Milieucriteria bij de gunning

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

<sup>1</sup> 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.



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 (CO<sub>2</sub>), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), niet-methaan-koolwaterstoffen (NMHC) en fijne stofdeeltjes (PM<sub>10</sub>).

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

### 2.3. Duurzaam vlootbeheer en elektrische wagens in het bedrijfsvervoerplan

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

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

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

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

Echter, gezien de timing van deze bepalingen, bevat dit evaluatierapport geen resultaten hieromtrent. We geven echter wel ter informatie aan hoeveel nieuwe elektrische wagens in 2014 in de vloten werden opgenomen (zie hoofdstuk 6.4).

## 3. BETROKKEN INSTELLINGEN

Het Besluit Voorbeeldgedrag heeft betrekking op 67 overheidsinstellingen, verdeeld als volgt:

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

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

Ook voor de **gewestelijke instellingen**, zijn er enkele die niet over een wagenpark beschikken. Het gaat hierbij om het Brussels Waarborgfonds, ESRBHG<sup>2</sup>, Evoliris, het Fonds voor het Waterbeleid, ATO<sup>3</sup>, GSOB<sup>4</sup>, ABEA<sup>5</sup> (Stadswinkel) en het Herfinancieringsfonds Gemeentelijke Thesaurieën. Deze instellingen zijn niet bij de 17 gewestelijke instellingen geteld.

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

<sup>2</sup> Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

<sup>3</sup> Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling

<sup>4</sup> Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur

<sup>5</sup> Brussels Energieagentschap



Van deze instellingen vallen er 66 % ook onder de verplichtingen van het bedrijfsvervoerplan.

#### **4. RESPONS VAN DE BETROKKEN INSTELLINGEN**

Bij het opstellen van dit evaluatierapport (augustus 2015) hadden we van 63 instellingen het rapport van 2014 ontvangen. De 4 instellingen waarvan we geen gegevens hebben ontvangen zijn de volgende:

- Gemeente Elsene
- OCMW van Vorst
- OCMW van Etterbeek
- Atrium

Van de 67 instellingen waren er maar 26 die het rapport op tijd hadden doorgestuurd (voor 31 januari 2015).

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

- Een e-mail op 19/02/2015
- Een brief op 27/02/2015
- Een aangetekende brief op 16/04/2015
- Een aangetekende brief op 06/07/2015

De analyses van dit evaluatierapport hebben bijgevolg betrekking op 63 instellingen:

- Stad Brussel en 17 gemeenten van het BHG
- 17 OCMW's
- 3 intercommunales
- 16 gewestelijke instellingen
- 8 kabinetten
- Parlement van het BHG

Van de 4 ontbrekende instellingen, hetgeen neerkomt op 6 % van de instellingen, kennen we echter niet de grootte van hun wagenparken en het aandeel dat deze vertegenwoordigen in het volledige park van Brusselse overheidsinstellingen.

#### **5. KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK**

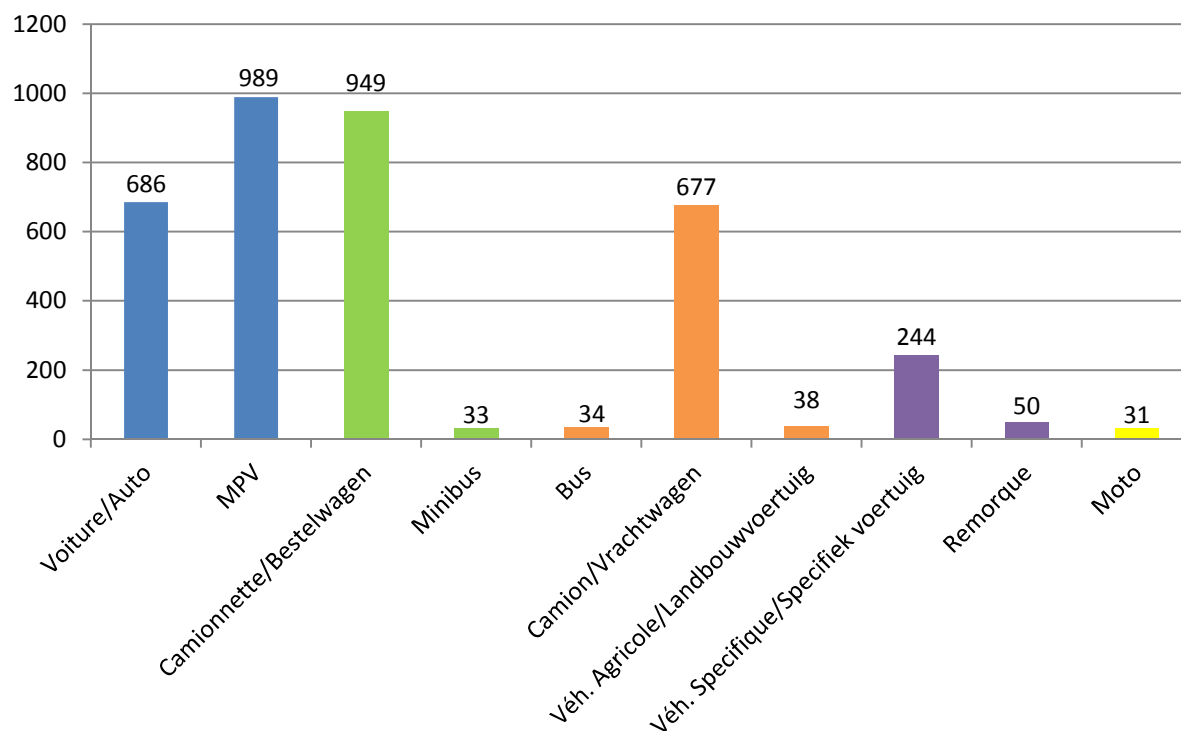
##### **5.1. Voertuigcategorieën**

Wanneer de wagenparken van alle betrokken instellingen gezamenlijk worden beschouwd, hebben we te maken met een wagenpark van 3731 voertuigen in totaal. De samenstelling per voertuigcategorie is weergegeven in onderstaande figuur. De personenwagens en MPV's maken samen de grootste groep uit, met 1675 'lichte' voertuigen. Daarnaast zijn er 982 bestelwagens en minibussen, 749 'zware' voertuigen (vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen), 244 'specifieke' voertuigen, 50 aanhangwagens ('remorques') en tenslotte nog 31 gemotoriseerde tweewielers (brom- en motorfietsen).

De categorie 'specifieke voertuigen' omvat onder meer veegwagens, ziekenwagens, lijkwagens, takelwagens, kranen, liften, brandweerwagens, industriële voertuigen, enz. Fietsen werden niet in de analyses opgenomen, aangezien deze niet verplicht moesten weergegeven worden in het jaarlijks rapport en we daardoor over onvolledige informatie beschikken.



## 2014 - Aantal voertuigen per categorie



### 5.2. Gemiddelde leeftijd en verdeling Euronomen

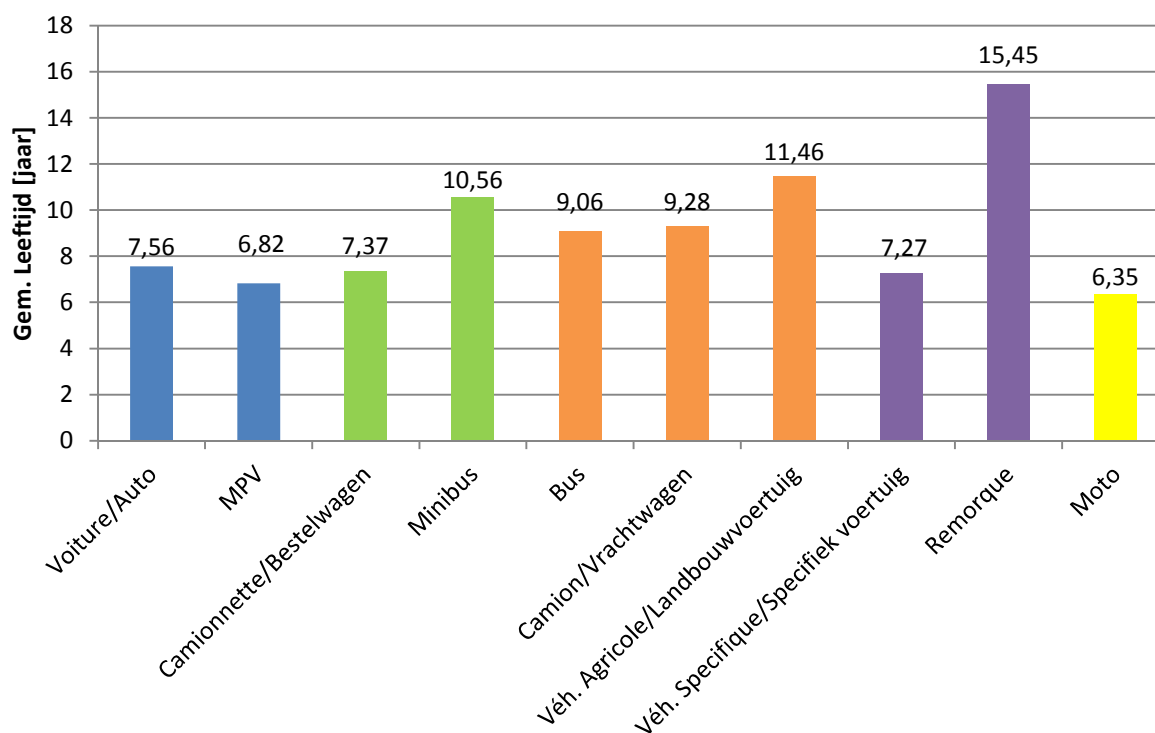
De gemiddelde leeftijd van het volledige wagenpark in 2014 was 7,8 jaar. Dit komt ongeveer overeen met de gemiddelde leeftijd van de personenwagens (7,6 jaar gemiddeld). De oudste voertuigen in de vloot zijn de aanhangwagens (15,5 jaar), gevolgd door landbouwvoertuigen (11,5 jaar) en minibussen (10,6 jaar). Ook de vrachtwagens en bussen blijven langer in de vloot dan het globale gemiddelde, met ongeveer 9 jaar. De bestelwagens, specifieke voertuigen en MPV's hebben een gemiddelde leeftijd van 7 jaar.

*Ter vergelijking: de gemiddelde leeftijd van de totale vloot van het BHG (ingeschreven personenwagens en MPV's door particulieren, bedrijven en de publieke sector) in 2014 bedroeg 8,5 jaar<sup>6</sup>. De 'lichte' voertuigen uit de publieke vloten liggen hier dus nog onder (7,1 jaar).*

<sup>6</sup> Beckx & Michiels, 2015, « Analysis of the Belgian car fleet 2014 », Final Report, VITO



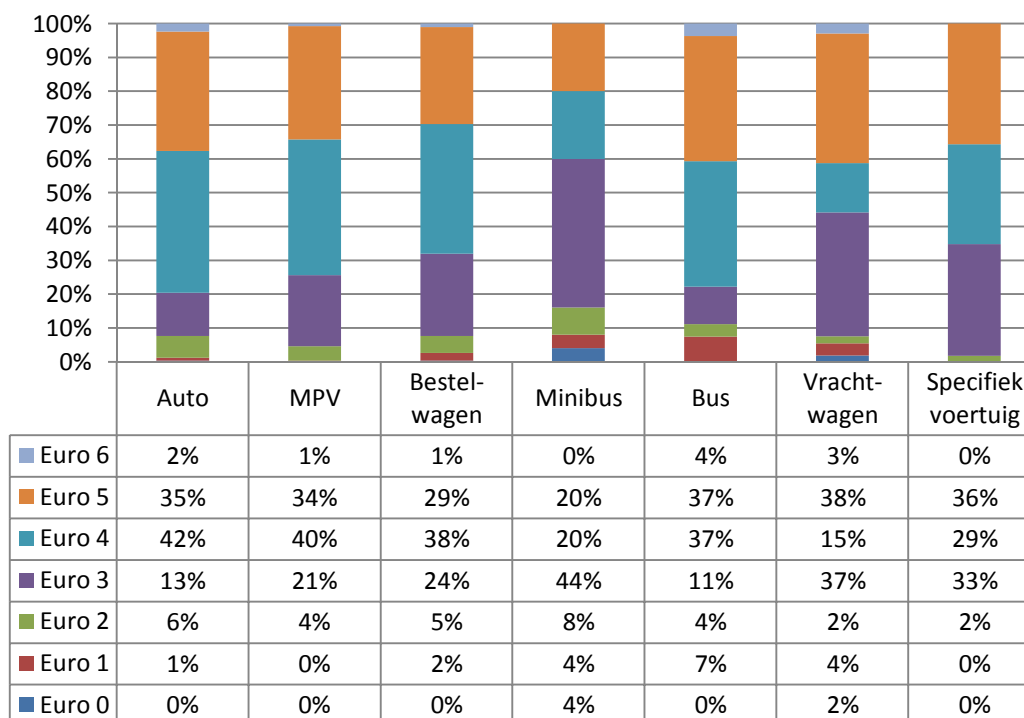
## 2014 - Gemiddelde leeftijd per categorie



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

Onderstaande grafiek geeft de verdeling van de Euronormen weer per voertuigcategorie. Bij de 'lichte' voertuigen en bestelwagens bestaat het grootste deel uit Euro 4 voertuigen (ongeveer 40 %), gevolgd door Euro 5. Bij de bussen, vrachtwagens en specifieke voertuigen is Euro 5 de grootste groep, maar deze is voor deze categorieën dan ook al langer verplicht.

## 2014 - % voertuigen per categorie en per Euronorm





### 5.3. Brandstoftype

Bij de personenwagens zien we dat benzine wel al de belangrijkste brandstof is (48 %), maar dat het toch kort gevolgd wordt door diesel (42 %). Onder de alternatieve technologieën, wordt LPG bij 8 % van de wagens gebruikt en 2% rijdt volledig elektrisch. 11 % van de wagens is bovendien een (benzine) hybride.

Bij de MPV's is het zo dat de meerderheid op diesel rijdt (64 %) en slechts 32 % op benzine. De alternatieve technologieën zijn weinig gebruikt binnen deze categorie (2 % LPG, 1 % CNG, 1 % elektrisch).

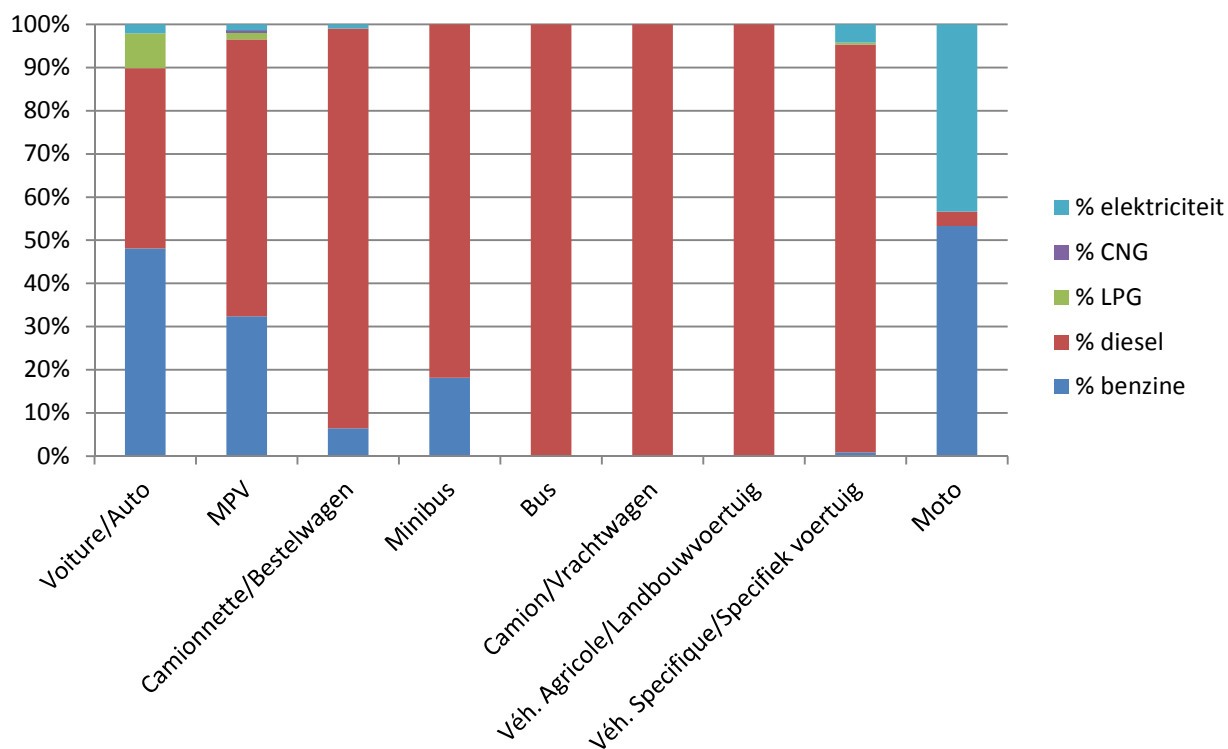
*Ter vergelijking, in de volledige Brusselse vloot van 'lichte' voertuigen in 2014 was het aandeel dieselwagens 61 % (echter zonder onderscheid tussen personenwagens en MPV's). Voor de wagens van particulieren in het BHG was dit 57 % en voor de bedrijfswagens maar liefst 86 %<sup>7</sup>.*

Op termijn zal het verbod op diesel voor deze voertuigcategorieën dus een belangrijke verandering teweeg brengen.

Bestelwagens en minibussen rijden grotendeels op diesel, maar toch komen er 6 % bestelwagens en 18 % minibussen op benzine voor in de publieke vloten. Er zijn bovendien ook 9 elektrische bestelwagens (type kleine utilitaire voertuigen) of 1 % van het totaal van de bestelwagens.

Bussen, vrachtwagens en landbouwvoertuigen maken uitsluitend gebruik van dieselbrandstof. Bij de specifieke voertuigen omvat dit ook het grootste deel, al zijn er ook 10 elektrische en 2 benzinevoertuigen in deze categorie. Bij de tweewielers hebben we iets meer benzine- dan elektrische voertuigen (en ook 1 dieselvoertuig).

### 2014 - % voertuigen per categorie en per brandstoftype



<sup>7</sup> Beckx & Michiels, 2015, « Analysis of the Belgian car fleet 2014 », Final Report, VITO





Aantal voertuigen per categorie	Benzine	Diesel	LPG	CNG	Electriciteit
Auto	328	285	55		14
MPV	319	633	15	5	14
Bestelwagen	61	878			9
Minibus	6	27			0
Bus		34			0
Vrachtwagen		671			0
Landbouwvoertuig		38			0
Specifiek voertuig	2	225	1		10
Moto	16	1			13
<b>Totaal</b>	<b>732</b>	<b>2792</b>	<b>71</b>	<b>5</b>	<b>65</b>

#### 5.4. Milieuprestaties globale 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](http://www.ecoscore.be)) bevat de Ecoscores van (nagenoeg) alle personenwagens en MPV's die op de Belgische markt beschikbaar zijn. Voor de nieuw verworven wagens en MPV's zijn er Ecoscore drempelwaarden opgenomen in het Besluit Voorbeeldgedrag.

De 'lichte' voertuigen (personenwagens en MPV's samen) in het globale wagenpark van de Brusselse overheden hebben een gemiddelde Ecoscore van 60, oftewel 65 voor de personenwagens en 57 voor de MPV's.

Indien we deze scores vergelijken met het gemiddelde van de volledige Brusselse vloot (ingeschreven wagens door particulieren en bedrijven), zien we dat het wagenpark van de Brusselse overheden het gemiddeld beter doet, met 3 punten meer (cf. gem. Ecoscore van 57 voor het volledige gewest)<sup>8</sup>.

#### 5.5. Milieuprestaties nieuwe wagens

Nieuw in gebruik genomen voertuigen moeten, sinds het in voege treden van het Besluit in augustus 2014, voldoen aan een Ecoscore drempelwaarde. De personenwagens moeten minstens 70 halen, de MPV's minstens 63. Ze mogen bovendien niet uitgerust zijn met een dieselmotor (met uitzondering van de ministeriële voertuigen, waarvoor ook lagere drempelwaarden van toepassing zijn).

Toch zien we dat, van de 40 nieuwe personenwagens die in 2014 in gebruik genomen werden:

- 45 % (18 wagens) uitgerust is met een dieselmotor;
- 53 % (21 wagens) een Ecoscore lager dan de drempelwaarde heeft.

Daarnaast zien we dat bij de nieuwe personenwagens zich 4 elektrische wagens bevonden, wat betekent dat 10 % van de nieuw aangekochte personenwagens in 2014 reeds elektrisch was, zonder dat daar al een verplichting voor van kracht was.

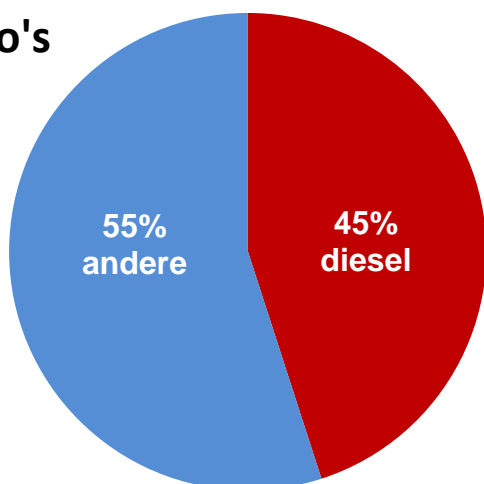
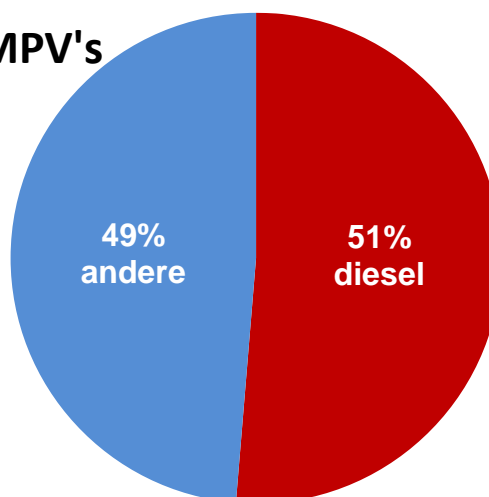
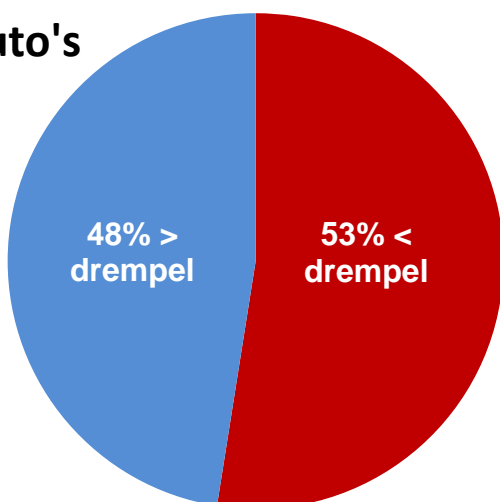
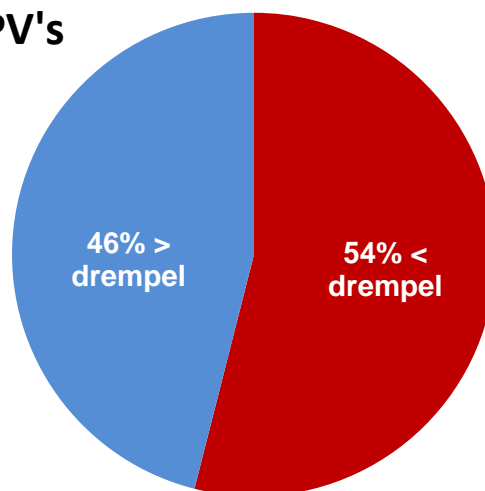
Van de 76 nieuw in gebruik genomen MPV's in 2014 is het aandeel dat niet-conform met het besluit is nog een beetje hoger:

- 51% is uitgerust met een dieselmotor (39 voertuigen);
- 54 % respecteert de drempelwaarde niet (41 voertuigen).

Bij de nieuw in gebruik genomen MPV's bevond zich verder één elektrisch voertuig.

<sup>8</sup> Bron: Beckx & Michiels, 2015, « Analysis of the Belgian car fleet 2014 », Final Report, VITO.



**Auto's****MPV's****Auto's****MPV's**

Voor beide criteria (Ecoscore drempelwaarde en verbod op diesel) zien we dus dat zowel bij de personenwagens als de MPV's ongeveer de helft van de voertuigen nog niet conform is met de bepalingen het Besluit Voorbeeldgedrag. Slechts 36 % van de nieuw aangekochte voertuigen was zo volledig conform het Besluit.

Kijken we naar de overheden, dan zien we dat van alle overheden die in 2014 nieuwe personenwagens of MPV's in gebruik genomen hebben (30 instellingen), zijn er 13 (43 %) die beide criteria in acht hebben genomen.

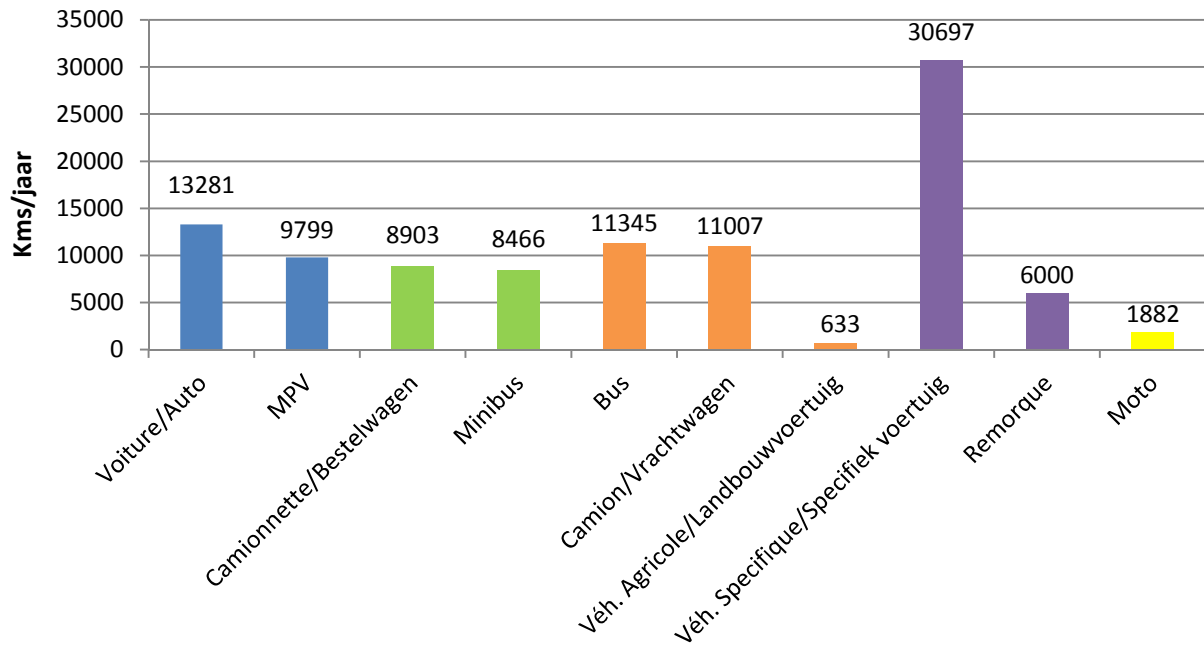
*Hierbij is het echter belangrijk op te merken dat we geen onderscheid konden maken tussen de voertuigen die in gebruik genomen werden vóór augustus 2014, toen het Besluit nog niet van kracht was, en erna. Voor de eerste groep van voertuigen golden de bepalingen van het besluit immers nog niet. Er is ook een zekere overgangperiode nodig om de aankoopprocedures aan te passen.*

## 5.6. 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 2014. Deze informatie ontbrak echter voor 25 % van alle voertuigen of moest gecorrigeerd worden. Voor sommige voertuigcategorieën was dit zelfs niet ingevuld voor meer dan de helft van de voertuigen (vooral voor de moto's, bussen, landbouwvoertuigen en specifieke voertuigen). De resultaten in onderstaande figuur moeten daarom ook enkel als indicatief beschouwd worden, op basis van partiële gegevens.



## 2014 - Afgelegde kilometers per jaar en per categorie



De personenwagens in de publieke vloten leggen jaarlijks gemiddeld ongeveer 13.300 km af, bij de MPV's is dit lager met een gemiddelde van bijna 10.000 km/jaar. Bestelwagens en minibussen zitten daar maar iets onder met bijna 9000 km/jaar, bussen en vrachtwagens erboven met gem. 11.000 km/jaar. Een opmerkelijk gegeven is het hoge gebruik van de specifieke voertuigen, met een gemiddelde van 31.000 km/jaar. Dit wordt echter sterk beïnvloed door de vele kilometers die afgelegd worden door de brandweervoertuigen.

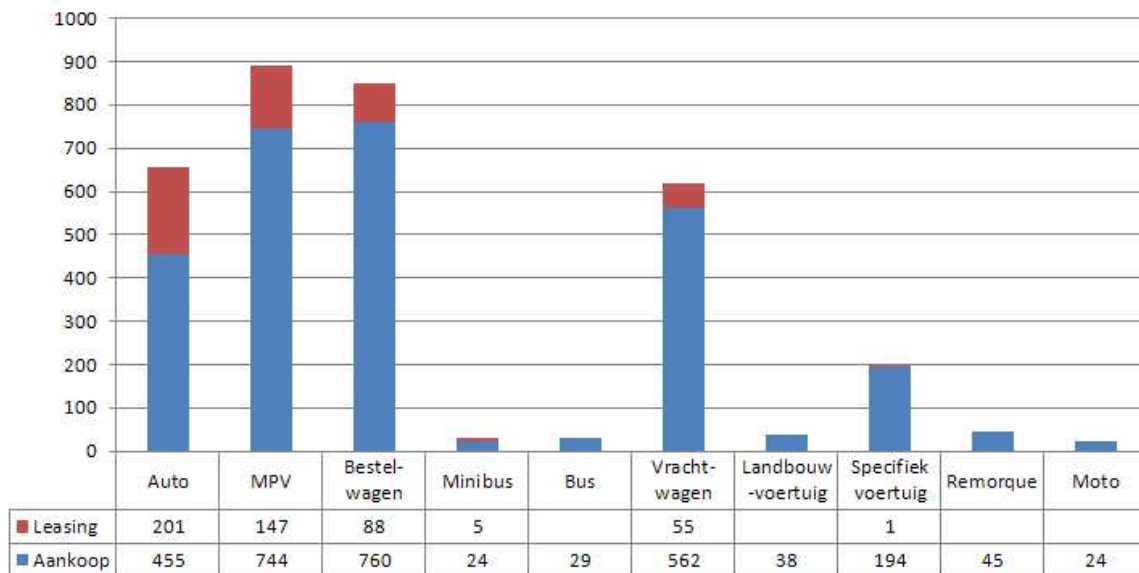
### 5.7. Aankoop versus Leasing

In het 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 vaakst toegepast voor het verwerven van personenwagens, meer bepaald voor 31 % van dit type voertuigen. Bij MPV's en bestelwagens is dit respectievelijk 16 en 10 %. Voor vrachtwagens gebeurt dit bij 9 % van het totaal en bij minibussen bij 17 % (maar dit komt overeen met slechts 5 voertuigen).



## 2014 - Aantal voertuigen per categorie en per aankoop of leasing



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

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

- Gemeenten en Stad Brussel ('Gemeenten')
- OCMW's
- 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. Bij de intercommunales en gewestelijke instellingen zijn de toepassingen meestal wel vergelijkbaar, maar de wagenparken kunnen sterk verschillen in grootte. 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 (385 voertuigen). Hydrobru en Cremabru hebben een zeer beperkt wagenpark van respectievelijk 4 en 2 voertuigen. Het wagenpark van Sibelga bevat echter geen bedrijfswagens, aangezien die zijn ingeschreven op naam van 'Brussels Network Operations' (BNO), dat niet valt onder het Besluit Voorbeeldgedrag. Dit verklaart dan ook waarom er geen enkele personenwagen voorkomt in het wagenpark van Sibelga en het hier bijna uitsluitend 'utilitaire' en zware voertuigen betreft.

#### Gewestelijke instellingen

In het Brussels Gewest zijn er 17 gewestelijke instellingen die over een wagenpark beschikken. Slechts van één instelling, Atrium, hebben we geen rapport ontvangen, maar we verwachten dat dit weinig invloed uitoefent op de globale resultaten.

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

- Agentschap Net Brussel (716 voertuigen)
- MIVB<sup>9</sup> (279 voertuigen – exclusief de bussen, trams en metro's)
- DBDMH<sup>10</sup> (210 voertuigen)
- Leefmilieu Brussel (148 voertuigen)
- Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB – 148 voertuigen)

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

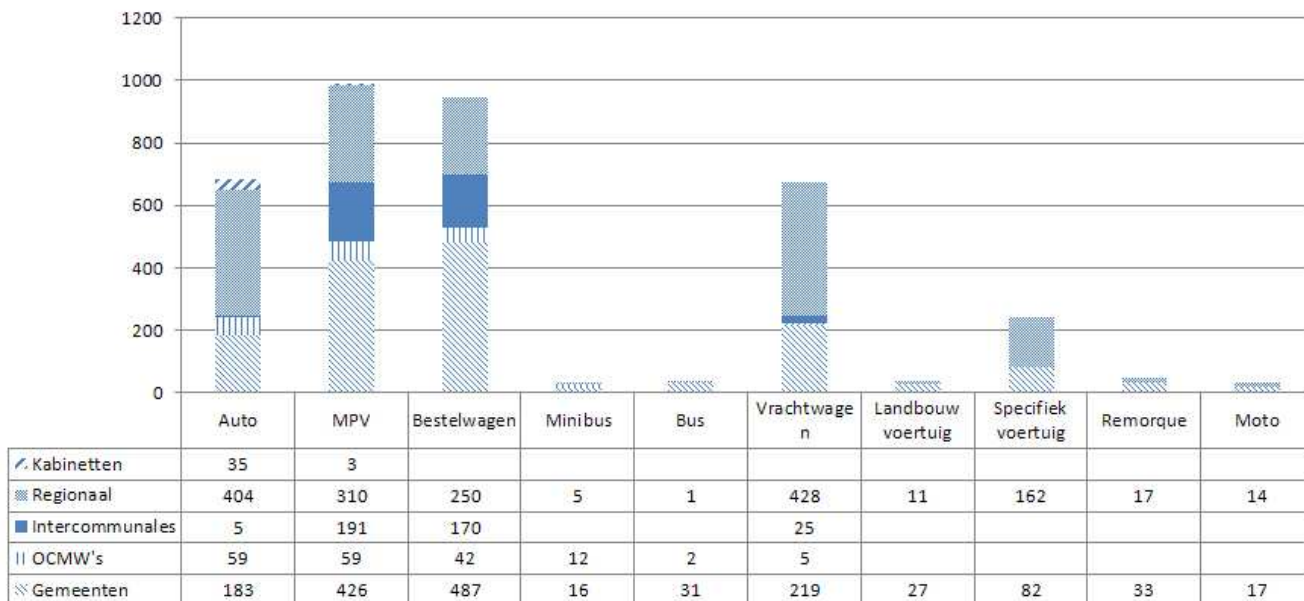
<sup>9</sup> Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel  
<sup>10</sup> Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)



### 6.1. Voertuigcategorieën

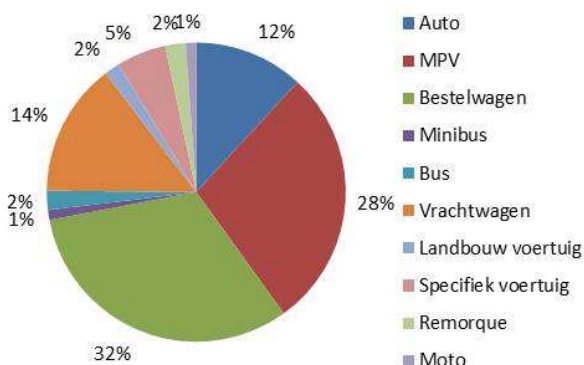
De regionale instellingen vormen samen de grootste groep wat betreft de grootte van hun voertuigvloot, namelijk 1602 voertuigen. Maar ook de gemeenten en de Stad Brussel hebben een gezamenlijke vloot van 1521 voertuigen (waarbij de vloot van gemeente Elsene nog ontbreekt). De overige groepen zijn veel kleiner, meer bepaald 391 voertuigen bij de intercommunales, 179 bij de OCMW's en 38 bij de kabinetten en het parlement.

2014 - Aantal voertuigen per categorie

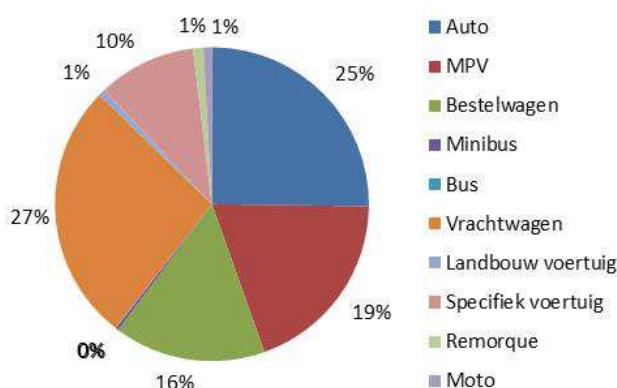


Onderstaande figuren geven aan dat er belangrijke verschillen bestaan in de samenstelling van de wagenparkgroepen. Het wagenpark van de gemeenten bestaat voor ongeveer 1/3 uit bestelwagens, 1/3 uit MPV's, 1/6 uit vrachtwagens en 1/6 uit personenwagens. Bij de regionale instellingen bestaat de vloot voor ongeveer 1/4 uit vrachtwagens en 1/4 personenwagens, en daarnaast nog voor 19 % uit MPV's, 16 % uit bestelwagens en 10 % specifieke voertuigen.

Gemeenten

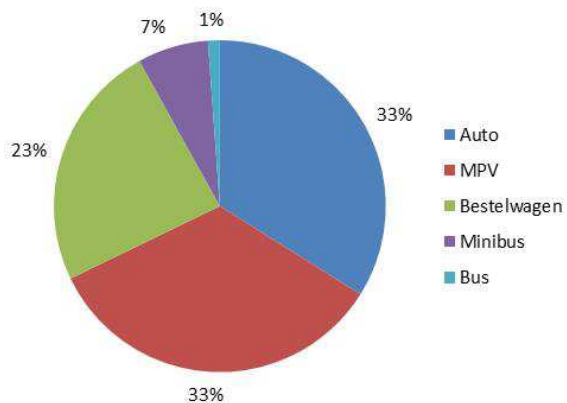


Regionaal

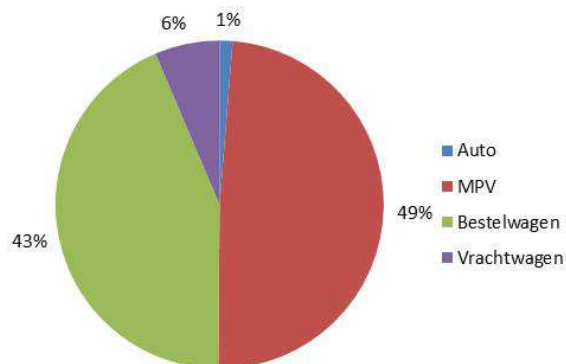


Bij de OCMW's zien we een bijna gelijke verdeling in het aandeel personenwagens, MPV's en bestelwagens. Bij de intercommunales bestaat de vloot bijna uitsluitend uit utilitaire voertuigen, nl. MPV's en bestelwagens en bij de kabinetten gaat het voor 92 % om personenwagens (en enkele MPV's).

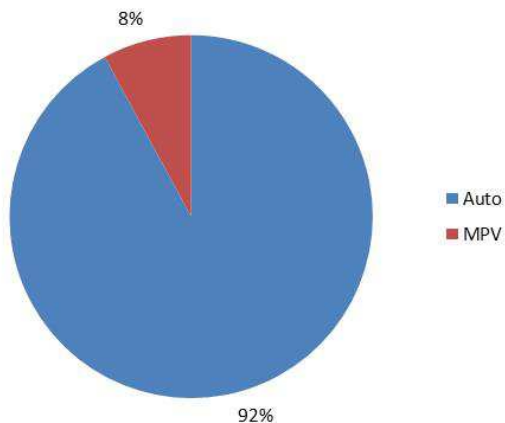
### OCMW's



### Intercommunales



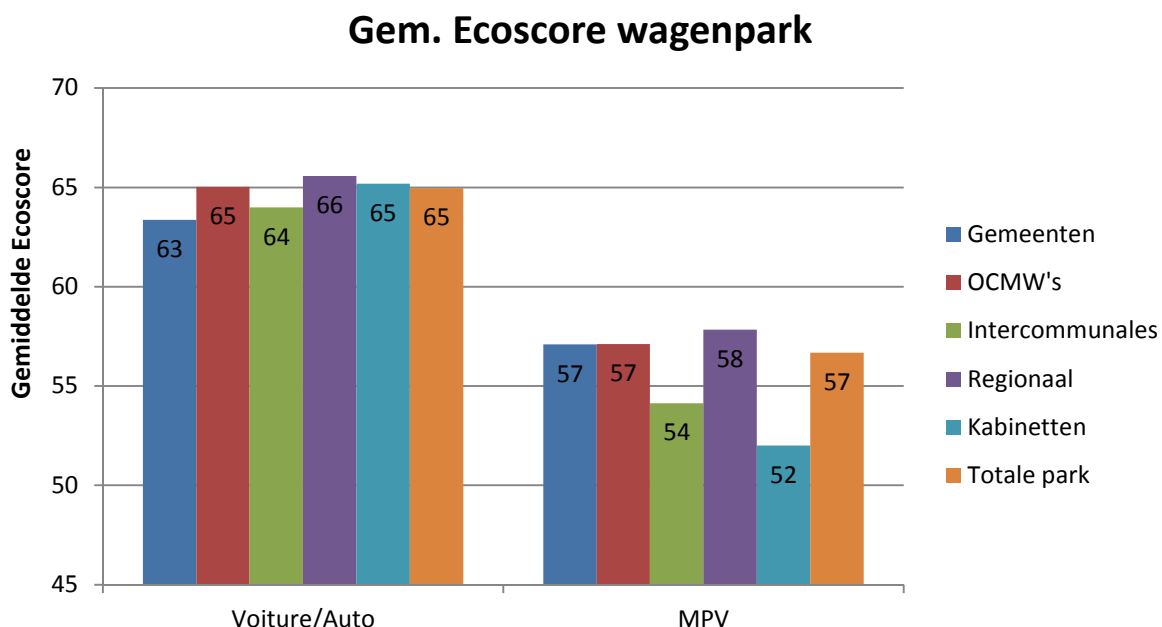
### Kabinetten



## 6.2. Milieuprestaties wagenparken

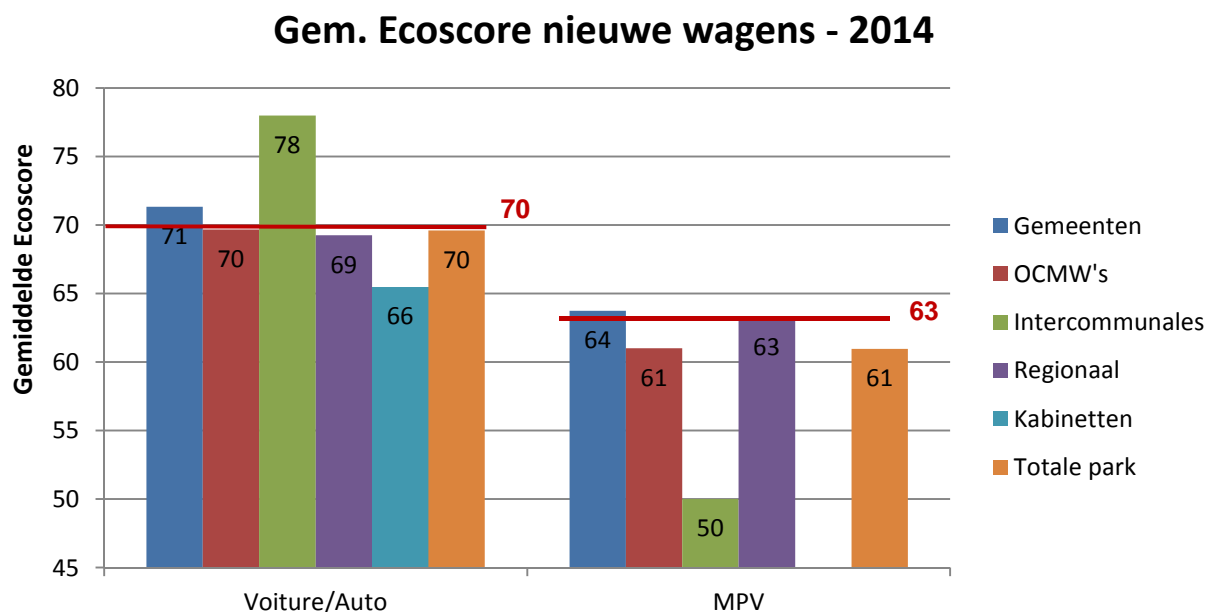
In vergelijking met de gemiddelde Ecoscore van de personenwagens van alle Brusselse overheden samen (65), doen enkel de wagens van de regionale overheden het iets beter (gem. 66). De wagens van de OCMW's en de kabinetten bevinden zich juist op het gemiddelde, de intercommunales en gemeenten er net onder (resp. gem. 64 en 63).

Wat betreft de MPV's zitten deze voertuigen bij de regionale instellingen opnieuw iets boven het gemiddelde (58), de gemeenten en OCMW's er juist op (57) en de andere groepen er verder onder.



## 6.3. Milieuprestaties nieuwe wagens

Voor de personenwagens, halen enkel de wagens van de regionale instellingen en kabinetten de minimale drempel (Ecoscore 70) - gemiddeld – niet. Voor de MPV's voldoen de nieuwe aankopen van de OCMW's en van de intercommunales gemiddeld niet aan de drempel (Ecoscore 63). De nieuwe aankopen van deze laatste categorie liggen hier zelfs gemiddeld 13 punten onder.



Indien we kijken naar de individuele nieuw aangekochte voertuigen van 2014, in plaats van naar de gemiddelden, zien we grotere verschillen tussen de verschillende groepen van overheidsinstellingen. De regionale instellingen hebben in 2014 in totaal 28 auto's en 40 MPV's in gebruik genomen, waarbij 54 % van de





auto's niet voldoet aan het verbod op diesel noch aan de Ecoscore drempelwaarde, tegenover ongeveer 40 % voor de MPV's.

Bij de intercommunales zien we dat alle 11 nieuw in gebruik genomen MPV's op diesel rijden en bijgevolg ook niet aan de drempelwaarde voldoen.

Bij de andere groepen is het aantal nieuwe voertuigen veel lager. Deze kunnen teruggevonden worden in onderstaande tabel.

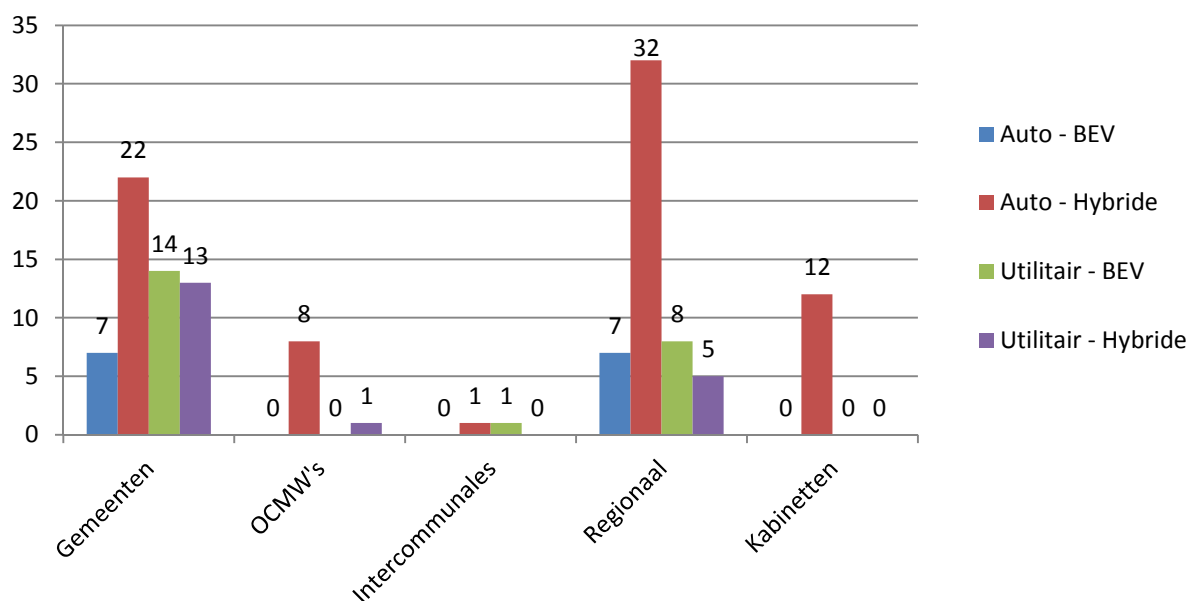
	Personenwagens					MPV's				
	# nieuw	Diesel		< drempel		# nieuw	Diesel		< drempel	
		Aantal	%	Aantal	%		Aantal	%	Aantal	%
<b>Gemeenten</b>	6	2	33%	2	33%	16	6	38%	7	44%
<b>OCMW's</b>	3	0	0%	2	67%	9	6	67%	6	67%
<b>Intercommunales</b>	1	0	0%	0	0%	11	11	100%	11	100%
<b>Regionaal</b>	28	15	54%	15	54%	40	16	40%	17	43%
<b>Kabinetten</b>	2	1	50%	2	100%	0	0	0%	0	0%
<b>Totale park</b>	40	18	45%	21	53%	76	39	51%	41	54%

#### 6.4. Elektrische en hybride voertuigen

De vloot van de Brusselse overheden bevat in totaal 65 voertuigen die volledig elektrisch rijden. Indien we enkel kijken naar de personenwagens en 'utilitaire' voertuigen (MPV's en bestelwagens), dan gaat het over een totaal van 41 batterij elektrische voertuigen (BEVs). De overige elektrische voertuigen zijn elektrische bromfietsen en enkele specifieke voertuigen. De meeste van deze BEV's zijn utilitaire voertuigen, vooral gebruikt door de gemeenten en regionale instellingen.

De overheidsvloot bevatten meer (benzine) hybride voertuigen dan BEVs. Het gaat hierbij om 91 voertuigen, voornamelijk personenwagens. Deze zijn vooral sterk vertegenwoordigd bij de kabinetten (12 auto's) en vervolgens ook bij de regionale instellingen (37 voertuigen).

### Aantal elektrische en hybride voertuigen - 2014



## 7. MILIEUCRITERIA IN DE BESTEKKEN

In Hoofdstuk 2.2 werd beschreven op welke manier de Brusselse overheidsinstellingen milieucriteria moeten opnemen in het lastenboek voor de aankoop of leasing van voertuigen. Voor de 'lichte' voertuigen (personenwagens, MPV's en minibussen) moet Ecoscore hier een belangrijk onderdeel in vormen, voor de bestel- en vrachtwagens moeten de milieucriteria ervoor zorgen dat gekozen wordt voor voertuigen die voldoen aan de hoogste Euronorm, die lichter zijn en die uitgerust zijn met een systeem voor remenergierecuperatie.

Aangezien het Besluit Voorbeeldgedrag pas sinds augustus 2014 van kracht werd en de procedures voor openbare aanbestedingen tijdrovend zijn, beschouwen we uitsluitend de voertuigen waarvoor het lastenboek werd opgesteld na het in voege treden van het Besluit als onderhevig aan de verplichting omtrent de milieucriteria in het lastenboek.

In het jaarlijks rapport werd gevraagd om een beschrijving te geven van de gunningsprocedure en in bijlage een uittreksel toe te voegen van het lastenboek en gunningsrapport voor alle voertuigen die in gebruik genomen werden in 2014. Door verschillende overheidsinstellingen werd echter – ondanks dat de lijst van het wagenpark aangaf dat er in 2014 voertuigen in gebruik werden genomen – vaak geen beschrijving ingevuld noch de gevraagde bijlagen toegevoegd. Omwille van het beperkte aantal aankopen waarvoor het Besluit al kon in rekening gebracht worden (want pas in voege sinds augustus), werd voor dit rapport dan ook slechts weinig nadruk gelegd op deze verplichting. Onderstaande – beknopte – analyse geeft dan ook slechts partiële informatie hieromtrent weer.

Bij de **gemeenten** kon van 22 voertuigen die in 2014 in gebruik genomen werden, bepaald worden dat het lastenboek werd opgesteld toen het Besluit reeds van kracht was. Hiervan werd voor 9 voertuigen het Besluit correct toegepast (bij St-Pieters-Woluwe en Ukkel).

De **OCMW's** namen in 2014 slechts één voertuig in gebruik waarvan we weten dat het Besluit van toepassing is. Hierbij worden de opgelegde milieucriteria correct gebruikt (OCMW Molenbeek).

Van de 32 voertuigen die door de **intercommunales** in 2014 in gebruik werden genomen, was voor geen enkele het Besluit van toepassing.

Bij de **kabinetten** werden in 2014 in totaal 2 voertuigen in dienst genomen, waarvoor het Besluit van toepassing was, maar waarbij de milieucriteria niet conform werden geïntegreerd.

Tenslotte werden door de **gewestelijke instellingen** in het vorige jaar maar liefst 131 nieuwe voertuigen in gebruik genomen, waarvan echter weinig informatie werd gegeven omtrent de milieucriteria noch de datum van het lastenboek of de gunning. Hierdoor werd voor geen enkel nieuw voertuig aangegeven dat het Besluit van toepassing was. Het is echter wel zo dat reeds verschillende instellingen de Ecoscore opnamen als milieucriterium (m.b. SLRB, Parking Brussels, Net Brussel, Citydev, Leefmilieu Brussel en Actiris).

## 8. 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 wagenvloeden van de Brusselse overheden en van de door hen in 2014 nieuw in gebruik genomen voertuigen. Deze gegevens zijn gebaseerd op de verslagen die de overheden in januari 2015 moesten overmaken aan Leefmilieu Brussel, de Regering en het Parlement, in het kader van de uitvoering van het Besluit Voorbeeldgedrag. 4 instellingen hadden echter bij de opmaak van dit rapport (augustus 2015), hun verslag nog steeds niet ingediend.

Uit de analyse van de resultaten blijkt dat de wagenvloot van de Brusselse overheden het gemiddeld (iets) beter doet dan het totale ingeschreven wagenpark in het Brussels Gewest (particulieren, bedrijven en publieke sector). Toch zal het beantwoorden aan de verplichtingen van het Besluit nog een belangrijke uitdaging zijn. Zo zien we dat van de nieuw in gebruik genomen personenwagens en MPV's in 2014, slechts 36 % zowel aan het verbod op diesel als aan de minimale Ecoscore-drempel voldeden. We benadrukken hierbij wel dat 2014 als een overgangsjaar moet beschouwd worden aangezien het Besluit slechts in augustus van kracht werd.

Anderzijds noteren we dat 10 % van de nieuw aangekochte personenwagens in 2014 volledig elektrisch was, terwijl daar nog geen verplichting voor was.

Om de overheden bij de omschakeling naar milieuvriendelijkere wagens te begeleiden, heeft Leefmilieu Brussel in november 2014 en in juni 2015 al specifieke vormingen aangeboden. Op de website staat ook allerlei nuttige informatie en tools. Het uitwisselen van good practices en ervaringen is een element waaraan nood aan is en dat Leefmilieu Brussel verder wilt ontwikkelen.





Redactie: N. Sergeant

Leescomité: S. Hollander

Ver. uitg.: F. Fontaine & M. Gryseels, Havenlaan 86C/3000 - 1000 Brussel

