

ACTIEPLANNEN INZAKE DUURZAAM VLOOTBEHEER BINNEN DE BRUSSELSE OVERHEDEN

Analyse van de doelstellingen, maatregelen en wagenparken in
2018, met referentie naar de situatie in 2015



DECEMBER 2018

ACTIEPLANNEN INZAKE DUURZAAM VLOOTBEHEER BINNEN DE BRUSSELSE OVERHEDEN

Analyse van de doelstellingen, maatregelen en wagenparken in 2018,

met referentie naar de situatie in 2015

INHOUDSOPGAVE

Inhoud	4
Doelstelling	4
1. Inleiding	5
2. Formulier Actieplan	7
3. Betrokken instellingen	8
3.1. Respons van de betrokken instellingen in 2015	8
3.2. Respons van de betrokken instellingen in 2018	8
4. Resultaten	9
4.1. Resultaten Actieplan 2015-2017	9
4.1.1 Doelstellingen	9
4.1.2 Maatregelen	10
4.1.3 Theoretisch potentieel	10
4.2. Resultaten Actieplan 2018-2020	10
4.2.1 Doelstellingen	10
4.2.2 Maatregelen	11
4.2.3 Theoretisch potentieel	12
5. Evolutie van de actieplannen	13
5.1. Evolutie van de doelstellingen	13
5.1.1 Behalen van de doelstellingen 2015-2017	13
5.1.2 Verandering in ambitie 2018 t.o.v.2015	13
5.1.3 Toekomstperspectief 2021	14
5.2. Evolutie van de maatregelen	16
6. Opname van Elektrische voertuigen	17
6.1. Berekening enkel op basis van het aantal opgenomen BEV's	17
6.2. Berekening met een vermindering van het aantal PW's in rekening gebracht	17
7. Gebruik van groene stroom	19
8. Conclusie	20
Bijlage I	21



INHOUD

In dit technisch rapport worden de actieplannen geëvalueerd die Leefmilieu Brussel heeft verzameld omtrent het vlootbeheer bij de Brusselse lokale en gewestelijke overheden. Als gevolg van het Besluit van 15 mei 2014 inzake voorbeeldgedrag en het Besluit van 1 juni 2017 inzake bedrijfsvervoerplannen zijn lokale en gewestelijke overheidsinstellingen met meer dan 100 werknemers op één site verplicht een driejaarlijks actieplan op te stellen. Tot nu toe gebeurde dit in 2015 en 2018. Het actieplan bevat informatie van de overheidsinstellingen over de wagenparken, de doelstellingen met betrekking tot die wagenparken en de maatregelen om die doelstellingen te bereiken. Het rapport zal eerst het achterliggend kader schetsen en het formulier van het actieplan bespreken. Vervolgens worden de betrokken instellingen geduid en de resultaten van zowel 2015 en 2018 worden apart besproken. Deze resultaten worden vervolgens geanalyseerd. Zo wordt er ingegaan op het behalen van de doelstellingen die in 2015 gesteld werden, de verandering in ambitie van 2018 t.o.v. 2015, de mogelijke voorspellingen naar eind 2020 toe en de evolutie van de genomen maatregelen over de periode 2015-2020. Er zal ook nagegaan worden of de overheidsinstellingen conform zijn met de verplichte vereisten over de opname van elektrische voertuigen in de vloot of de reductie van de vloot over de afgelopen drie jaar en over het gebruik van groene stroom voor elektrische voertuigen. Het rapport eindigt met een conclusie.

DOELSTELLING

Het doel van dit rapport is een analyse op te maken van de gegevens die de Brusselse overheden hebben overgemaakt naar Leefmilieu Brussel in toepassing van de Besluiten inzake voorbeeldgedrag en bedrijfsvervoerplannen. Deze analyse kan gebruikt worden in de reflectie over de wagenparken en hun duurzaam beheer. Zo kan het rapport een bevestiging zijn van de huidige aanpak, of een aanleiding geven tot reflectie over veranderingen. Met het rapport wordt ook naar buiten toe geïnformeerd en gecommuniceerd over het duurzaam vlootbeheer van de Brusselse lokale en gewestelijke overheden.



1. INLEIDING

De luchtkwaliteit vormt een belangrijke uitdaging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). De belangrijke aanwezigheid van gemotoriseerd transport in het gewest zorgt voor een sterke bijdrage aan vervuulende emissies. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, dient de impact van het transport op die emissies zo veel mogelijk beperkt te worden. Het Brussels wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) moedigt de Brusselse overheden aan om zelf het goede voorbeeld te geven. De openbare besturen zijn ideaal geplaatst om hun eigen voertuigvloot op een duurzame manier te beheren en te vergroenen.

Met betrekking tot het wagenpark van de Brusselse overheden zijn er twee besluiten van belang, het Besluit 'Voorbeeldgedrag inzake transport' van 15 mei 2014¹ enerzijds en het Besluit 'Bedrijfsvervoerplannen' van 1 juni 2017² anderzijds. Uit deze Besluiten vloeien in hoofdzaak 3 verplichtingen voort. Concreet gaat het over:

Het jaarlijks rapport

De Brusselse overheden worden onder meer verplicht om elk jaar een 'jaarlijks rapport' op te stellen met daarin gegevens over hun wagenpark, het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen dat door het wagenpark wordt gebruikt en de beschrijving van de milieucriteria in de bestekken en aandelen van deze criteria in de gunningsprocedure. Voor de **aankoop of leasing van voertuigen** dienen de overheden rekening te houden met de milieuprestaties van het voertuig. Concreet geldt:

- Voor **personenwagens** (verder in het rapport ook wel aangeduid als PW's) en **MPV's**³ dat er een Ecoscoredrempel gerespecteerd moet worden (deze drempels zijn vastgelegd in het Besluit 'Voorbeeldgedrag' startend bij een Ecoscore van 70 voor PW's en 63 voor MPV's in 2014 en een toename van ongeveer 1 Ecoscorepunt per jaar), dat deze voertuigen niet door diesel aangedreven mogen worden en dat de milieucriteria ten minste 30% van de gunningscriteria dienen uit te maken (waarvan de Ecoscore minstens voor 70% meetelt en ook voertuiggewicht en een systeem voor remenergierecuperatie deel moeten uitmaken).
- Voor **minibussen** moet enkel rekening gehouden worden met de milieuprestatie als onderdeel van de gunningscriteria (minstens 30% en binnen deze criteria worden dezelfde maatstaven toegepast als bij de PW's en MPV's).
- **Bestel- en vrachtwagens** moeten minstens voldoen aan de geldende en liefst aan een hogere Euronorm en de milieucriteria dienen ten minste 30% van de gunningscriteria uit te maken. Hierbinnen telt het voertuiggewicht, het systeem voor remenergierecuperatie en het vervroegd voldoen aan een hogere Euronorm mee voor 70% en de overige 30% bevat het energieverbruik, de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), niet-methaan koolwaterstoffen (NMHC) en fijne stofdeeltjes (PM₁₀).

Het bedrijfsvervoerplan

Bedrijven gelegen in het Brusselse gewest met 100 of meer werknemers op één site zijn verplicht tot dit driejaarlijkse bedrijfsvervoerplan (BVP). Dit is dus eveneens van toepassing op de grotere overheidsinstellingen. Het bedrijfsvervoerplan bevat een analyse van de huidige mobiliteitssituatie en een actieplan om deze situatie te verbeteren. Het bedrijfsvervoerplan bevat 8 (+1) verplichte maatregelen die een basis vormen voor een goed mobiliteitsbeleid:

- Communiceren van de contactpersoon mobiliteit;
- Communiceren van het vervoerplan;
- Jaarlijkse sensibiliseringsactie van duurzaam vervoer;
- Multimodaal toegangsplan ter beschikking stellen;
- Een conforme fietsenstalling (o.a. overdekte fietsenstalling voor werknemers waarbij het aantal plaatsen gebaseerd is op het aantal fietsers (120%) of het aantal parkeerplaatsen voor voertuigen (1/5^e));
- Minder vervuulende voertuigen in de vloot (invoeren Ecoscore);
- Communicatie- en actieplan voor situaties die de mobiliteit verhinderen (pollutiepieken, staking openbaar vervoer, noodweer,...);
- Promoten van openbaar vervoer en fiets (waarbij bedrijven met meer dan 10 bedrijfswagens de combinatie van openbaar vervoer en fiets met deze bedrijfswagen moeten mogelijk maken);
- Voor de Brusselse overheden komt er een bijkomende verplichte maatregel bij: het opmaken van een actieplan omtrent het vlootbeheer (zie volgend onderdeel).

¹ 15 mei 2014 – 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 bedrijfsvervoerplannen [C – 2014/31529].

² 1 juni 2017 - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende bedrijfsvervoerplannen [C – 2017/12528].

³ MPV = 'Multi Purpose Vehicle', een voertuig type Citroën Berlingo of Renault Kangoo.



Het actieplan

Het actieplan gaat specifiek over het duurzaam beheer van de wagenparken van de Brusselse overheden. Dit moet enkel opgesteld worden door de Brusselse overheden die eveneens BVP-plichtig zijn, m.a.w. door de overheidsinstellingen die meer dan 100 werknemers op één site tewerkgesteld hebben. Het driejaarlijkse formulier 'actieplan' bevat gegevens over de samenstelling en het gebruik (aantal kilometers per dag, tijd tussen de verplaatsingen, soort gebruik) van de personenwagens en MPV's in de vloot (opmerking: het actieplan van 2015 betrok enkel PW's, het actieplan 2018 ging over zowel PW's als MPV's), doelstellingen met betrekking tot een duurzaam beheer van deze voertuigen en maatregelen die genomen worden om deze doelstellingen te bereiken. De overheden zijn verplicht om minstens één van de doelstellingen te kiezen. Met als uitgangspunt een duurzamere vloot, wordt ook de verplichting opgelegd om gedeeltelijk **over te schakelen op elektrische voertuigen** (afgekort ook wel BEV's genoemd, afkomstig van Batterij Elektrische Voertuigen) of het aantal voertuigen in de vloot te reduceren. Concreet moeten voor de periode begin 2015 tot eind 2017 de lokale overheden minstens 15% van de nieuw in gebruik genomen personenwagens BEV's zijn en voor de gewestelijke overheden minstens 25%. Verminderen van het aantal personenwagens in de vloot wordt eveneens geteld als een BEV in de berekening. Voor deze periode 2015-2017 mag een vermindering van de vloot vanaf 1 januari 2013 in rekening gebracht worden. De volgende evaluatieperiode begin 2018 tot eind 2020 zal enkel rekening houden met een vermindering van de vloot in die periode. Bovendien gelden na deze periode hogere quota (respectievelijk 25 en 40%). Voor de periode 2018-2020 is de verplichting geldig op personenwagens en op MPV's. Deze nieuwe elektrische voertuigen moeten bovendien verplicht opgeladen worden met **groene stroom**.

In dit technische rapport zal er een evaluatie gemaakt worden van de hierboven weergegeven elementen van het actieplan op basis van de gegevens die hierdoor tot nu toe verzameld zijn door Leefmilieu Brussel, namelijk de ingediende actieplannen van 2015 en 2018.



2. FORMULIER ACTIEPLAN

Concreet werd er een Excel-formulier als actieplan opgesteld dat door de instellingen moest ingevuld worden tegen 31/12/2015 (Actieplan 2015) en 31/01/2018 (Actieplan 2018). Dit actieplan bevat de samenstelling van de personenwagens (en MPV's voor de versie 2018) van de instelling. Door het gebruik van elke wagen aan te duiden wordt een automatische berekening gemaakt naar het theoretische potentieel van het wagenpark om over te schakelen op fietsen of elektrische voertuigen. M.a.w. door het invullen van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per dag, gebruik in de stad of op de snelweg, de vervoerde lading en het aantal passagiers wordt theoretisch nagegaan of deze wagen vervangen kan worden door een (elektrische) fiets of door een elektrische wagen. In het actieplan van 2018 werd ook de berekening gemaakt voor het potentieel van een cargofiets en een elektrische MPV.

Verder bevat het actieplan een sectie 'Doelstellingen'. Dit waren 6 doelstellingen in 2015 en 8 doelstellingen in 2018, waarvan de instelling minstens één doelstelling moest inplannen. Het gaat om de volgende:

- Verbetering van de milieuprestaties van het wagenpark personenwagens (PW), uitgedrukt aan de hand van de gemiddelde Ecoscore;
- Verbetering van de milieuprestaties van het wagenpark MPV, uitgedrukt aan de hand van de gemiddelde Ecoscore (nieuw in 2018);
- Reductie van het aantal personenwagens in de vloot;
- Reductie van het aantal MPV's in de vloot (nieuw in 2018);
- Opname van (elektrische) fietsen in de voertuigvloot;
- Opname van elektrische bromfietsen in de voertuigvloot;
- Opname van batterij elektrische voertuigen (BEV's) – personenwagens en MPV's – in de voertuigvloot;
- Reductie van het aantal afgelegde kilometers met gemotoriseerde voertuigen voor dienstverplaatsingen.

De sectie 'Maatregelen' bevat 8 categorieën van maatregelen, namelijk:

- Aanmoedigen om te wandelen voor (dienst)verplaatsingen;
- Aanmoedigen om de fiets te gebruiken voor (dienst)verplaatsingen;
- Aanmoedigen om het openbaar vervoer (OV) te gebruiken voor (dienst)verplaatsingen;
- Opname van elektrische bromfietsen in de vloot;
- Opname van batterij elektrische voertuigen (BEV's) in de vloot;
- Verbetering van de milieuprestaties van de vloot;
- Rationeel gebruik van de (dienst)wagens stimuleren;
- Algemene maatregelen.

Deze categorieën bevatten meerdere specifieke maatregelen (zie bijlage I voor de volledige lijst aan maatregelen) waarvan de instelling kan aanduiden of de maatregel reeds bestaande is of dat ze gepland wordt in de periode tot het volgende actieplan.



3. BETROKKEN INSTELLINGEN

De betrokken instellingen zijn Brusselse lokale en gewestelijke overheden die meer dan 100 werknemers hebben op één site, m.a.w. de Brusselse instellingen die aan het bedrijfsvervoerplan gebonden zijn. In het totaal gaat het over 45 Brusselse overheidsinstellingen, namelijk:

- de 19 gemeenten van het BHG;
- 15 van de 19 OCMW's (OCMW's Evere, Ganshoren, Koekelberg en Oudergem zijn niet BVP-plichtig);
- het parlement;
- de regionale instellingen Actiris, Atrium, Leefmilieu Brussel, CityDev, Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB), Iristeam, Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), Net Brussel, Dienst voor Brandbestrijding en Dringend Medische Hulp (DBDMH) en de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM).

Dit zijn dus 11 gewestelijke overheden en 34 lokale overheden.

3.1. Respons van de betrokken instellingen in 2015

Ondanks verschillende herinneringen (e-mail, aangetekend schrijven en ministeriële brief), werd van sommige overheidsinstellingen geen actieplan ontvangen of was het onvolledig. Voor 2015 ontbreken de gegevens van de volgende 17 instellingen:

- gemeente Anderlecht
- gemeente Elsene
- gemeente Etterbeek
- gemeente Evere
- gemeente Sint-Jans-Molenbeek
- gemeente Ukkel
- gemeente Vorst
- OCMW Etterbeek
- OCMW Jette
- OCMW Sint-Gillis
- OCMW Sint-Jans-Molenbeek
- OCMW Ukkel
- OCMW Vorst
- Atrium
- DBDMH
- IrisTeam
- Leefmilieu Brussel

Dit komt neer op een responsgraad van 62%. De analyses zijn bijgevolg gebaseerd op de gegevens uit de actieplannen van 28 instellingen.

3.2. Respons van de betrokken instellingen in 2018

Ondanks verschillende herinneringen (e-mail, aangetekend schrijven en ministeriële brief), werd van sommige overheidsinstellingen geen actieplan ontvangen of was het onvolledig. Van de volgende 8 instellingen ontbreken de gegevens van 2018:

- gemeente Elsene
- gemeente Sint-Joost-Ten-Node
- gemeente Ukkel
- Stad Brussel
- OCMW Etterbeek
- OCMW Sint-Jans-Molenbeek
- OCMW Vorst
- DBDMH

Dit komt neer op een responsgraad van 82%, wat een belangrijke verbetering is in vergelijking met 2015. Voor de evaluatie van de actieplannen beschikken we over de gegevens van 37 overheden.

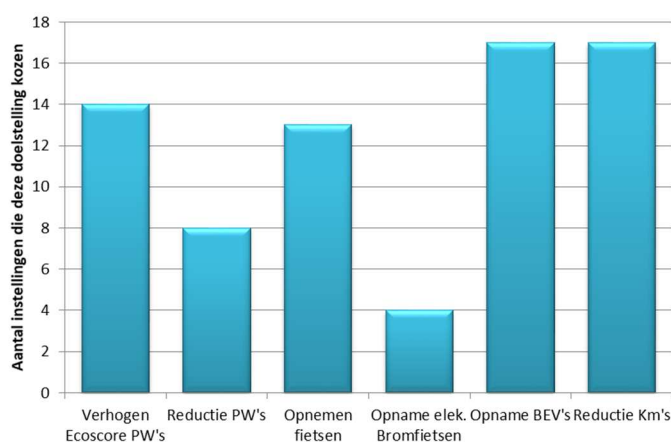


4. RESULTATEN

4.1. Resultaten Actieplan 2015-2017

4.1.1 Doelstellingen

De betrokken overheden zijn verplicht om minstens één doelstelling in te plannen ter verbetering van een duurzaam beheer van hun wagenpark voor de komende drie jaar. Van de 28 instellingen die in 2015 een actieplan hebben ingediend, zijn er 6 die slechts één doelstelling gekozen hebben. Er was geen enkele instelling die alle zes doelstellingen plande. Gemiddeld werden 2,6 doelstellingen geselecteerd per instelling. De populairste doelstellingen waren het verhogen van het aantal BEV's en het verlagen van de jaarlijks gereden kilometers, beide gepland door 17 instellingen (zie Figuur 1). Vervolgens werd vooral gekozen voor het verhogen van de gemiddelde Ecoscore van de personenwagenvloot, gevolgd door het verhogen van het aantal fietsen en reductie van het aantal personenwagens in de vloot. De minst populaire maatregel was het opnemen van elektrische bromfietsen.



Figuur 1: Per doelstelling wordt weergegeven hoeveel instellingen deze selecteerden.

Onderstaande Tabel 1 geeft een samenvatting van enkele parameters die uit de gegevens van de doelstellingen berekend kunnen worden. Het begrip 'huidig' en 'gepland' slaat op het moment van het actieplan waar we over spreken. Hier, in het actieplan van 2015, betekent 'huidig' dus de werkelijke waarde van de vloot in 2015 en 'gepland' is de gevisioneerde waarde van 2018 die de instellingen in 2015 hadden. Bovendien dient opgemerkt te worden dat elk gemiddelde berekend werd op basis van de waarden van de instellingen die deze respectievelijke doelstellingen kozen. Heeft een instelling de doelstelling niet gepland, dan werden zijn gegevens niet meegenomen in de berekening van het gemiddelde.

Tabel 1: Berekende parameters van de doelstellingen 2015-2017.

Parameters van de doelstellingen 2015-2017	Huidig	Gepland	Vershil
Gewogen gemiddelde ⁴ Ecoscore van de personenwagens ⁵	69,6	74,6	+5,0
Gemiddelde grootte van de personenwagenvloot	32	20,8	-11,2
Gemiddeld aantal fietsen	8,8	13,7	+4,9
Gemiddeld aantal elektrische bromfietsen	2,3	5,8	+3,5
Gemiddeld aantal BEV's	0,2	2,4	+2,2
Gemiddeld aantal jaarlijks afgelegde kilometers per voertuig	8227	7088	-1139

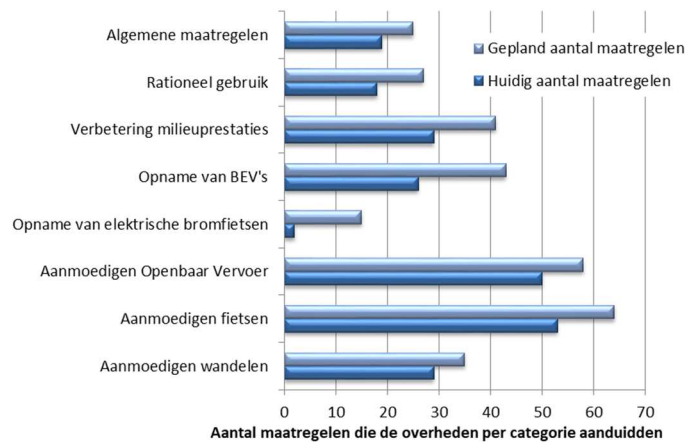
⁴ Het gewogen gemiddelde is een type berekening van het gemiddelde die rekening houdt met de Ecoscore en het aantal personenwagens in de vloot. Zo zal de Ecoscore van een instelling met een groot wagenpark zwaarder meewegen/een groter aandeel leveren in de berekening van het gemiddelde dan de Ecoscore van een instelling met een klein wagenpark.

⁵ Ter vergelijking, de gemiddelde Ecoscore van de personenwagens bij de Brusselse overheden was 68 in 2015.



4.1.2 Maatregelen

In het totaal waren er 36 mogelijke maatregelen rond mobiliteit die ingedeeld werden in 8 categorieën. In de categorie van het aanmoedigen van wandelen waren er drie maatregelen, in de categorie van aanmoedigen van fietsen 9 maatregelen en in de andere categorieën waren er telkens 4 maatregelen (zie Bijlage I). Er kon steeds aangegeven worden of een maatregel reeds bestaande was (zie Figuur 2, 'huidige maatregel'), of dat deze in de komende drie jaar ingevoerd zou worden ('geplande maatregel'). In onderstaande Figuur 2 wordt het resultaat hiervan weergegeven door het totaal aantal aangeduide maatregelen per categorie. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de resultaten voor de categorieën 'aanmoedigen van wandelen' en 'aanmoedigen van fietsen' genormeerd werden naar 4, zodat de 'populariteit' van de verschillende categorieën met elkaar kan vergeleken worden. Het aanmoedigen van fietsen en van het openbaar vervoer zijn de meest genomen en geplande maatregelen van de overheden. Maatregelen omtrent de opname van elektrische bromfietsen zijn het minst populair, zoals ook bleek uit de gekozen doelstellingen.



Figuur 2: Het totaal aantal maatregelen genomen en gepland door de overheden per categorie.

4.1.3 Theoretisch potentieel

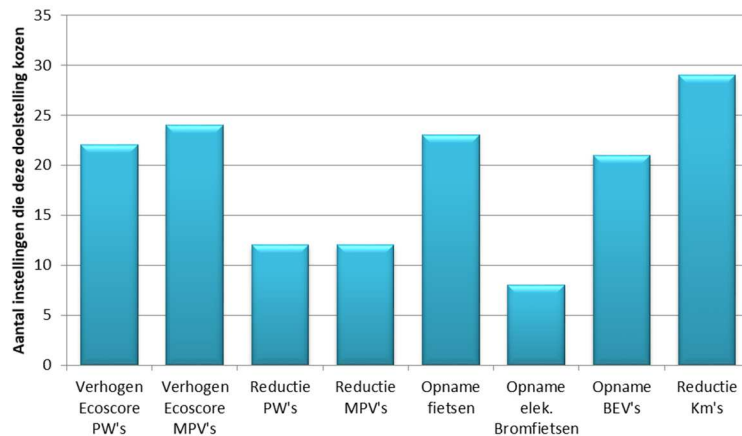
Van de 28 instellingen die hun actieplan hebben ingestuurd, zijn er slechts 10 die het gebruik van hun personenwagens volledig hebben aangevuld. Deze 10 overheden hebben samen een totaal van 272 personenwagens. Op basis van het gebruik van deze personenwagens is het theoretisch mogelijk om 10 van deze wagens te vervangen door een (elektrische) fiets en 161 van deze wagens kunnen uitgerust zijn met een elektrische motor. Dit is een respectievelijk vervangingspotentieel van 4% en 59%.

4.2. Resultaten Actieplan 2018-2020

4.2.1 Doelstellingen

Er zijn 37 betrokken overheden die hun actieplan instuurden voor de verplichting van 2018 (met deadline 31/01/2018). Het ingestuurde actieplan werd goedgekeurd en gebruikt in de analyses indien er minstens één doelstelling ingepland was voor de periode van de volgende drie jaar ter verbetering van het beheer van het wagenpark. Slechts 4 instellingen kozen ervoor om slechts één doelstelling te selecteren, daartegenover waren er 2 instellingen die alle 8 doelstellingen inplanden. Meest voorkomend (d.w.z. de 'modus') was dat een instelling 3 doelstellingen plande. Het gemiddelde van het aantal gekozen doelstellingen bedraagt 4,1. De populairste maatregel was het verminderen van het aantal gereden kilometers, deze werd gekozen door 29 instellingen (zie Figuur 3). Minder gekozen was het verminderen van het aantal personenwagens en aantal MPV's in de vloot (elk gekozen door 12 instellingen). De minst populaire doelstelling was het opnemen van elektrische bromfietsen in het wagenpark (gekozen door 8 overheden).





Figuur 3: Per doelstelling wordt weergegeven hoeveel instellingen deze selecteerden.

In onderstaande Tabel 2 is een samenvatting te vinden van enkele parameters die uit de gegevens van de doelstellingen berekend kunnen worden. Om deze parameters te berekenen werd enkel gebruik gemaakt van de gegevens van instellingen die de respectievelijke doelstellingen gekozen hebben. 'Huidig' slaat op de werkelijke waarde van de gegevens 2018, 'gepland' is het doel voor eind 2020.

Tabel 2: Berekende parameters van de doelstellingen 2018-2020.

Parameters van de doelstellingen 2018-2020				Huidig	Gepland	Vershil
Gewogen gemiddelde	Ecoscore	van	de	72,7	76,3	+3,6
personenwagens ⁶						
Gewogen gemiddelde	Ecoscore	van	de	61,4	67,9	+6,5
MPV's ⁷						
Gemiddelde grootte van de personenwagenvloot				17,1	13,3	-3,8
Gemiddelde grootte van de MPV-vloot				26,3	23,9	-2,4
Gemiddeld aantal fietsen				9,7	17,2	+7,5
Gemiddeld aantal elektrische bromfietsen				2,5	5,6	+3,1
Gemiddeld aantal BEV's				4,8	11,8	+7,0
Gemiddeld aantal jaarlijks afgelegde kilometers				8428	7736	-692

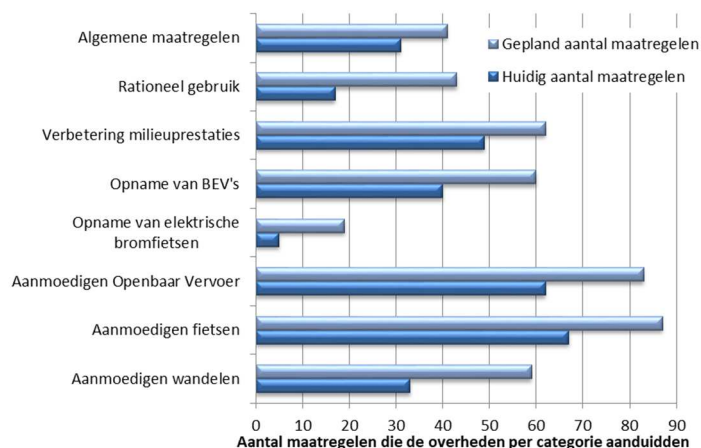
4.2.2 Maatregelen

In onderstaande Figuur 4 wordt het aantal aangeduide maatregelen (huidig en gepland) per categorie weergegeven. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de resultaten voor de categorieën 'aanmoedigen van wandelen' en 'aanmoedigen van fietsen' genormeerd werden naar 4, zodat de 'populariteit' van de verschillende categorieën met elkaar kan vergeleken worden. In een overheid worden gemiddeld de meeste maatregelen genomen omtrent het aanmoedigen van fietsen, gevolgd door het aanmoedigen van het openbaar vervoer. Maatregelen voor de opname van elektrische bromfietsen zijn het minst populair.

⁶ Ter vergelijking, de gemiddelde Ecoscore van de personenwagens bij de Brusselse overheden was 70 in 2017.

⁷ Ter vergelijking, de gemiddelde Ecoscore van de MPV's bij de Brusselse overheden was 61 in 2015.





Figuur 4: Het totaal aantal maatregelen genomen en gepland door de overheden per categorie.

4.2.3 Theoretisch potentieel

Van de 37 instellingen die hun actieplan hebben ingestuurd, zijn er 28 die het gebruik van hun personenwagens en MPV's volledig hebben aangevuld. Deze 28 overheden beschikken samen over een vloot van 345 personenwagens en 572 MPV's. Op basis van het gebruik van deze personenwagens is het theoretisch mogelijk om 29 van deze wagens te vervangen door een (elektrische) fiets en 245 van deze wagens kunnen uitgerust zijn met een elektrische aandrijving. Dit is 8% van de personenwagens die vervangen kunnen worden door (elektrische) fietsen en 71% door BEV's. Theoretisch gezien kunnen 10 MPV's vervangen worden door een (cargo)fiets en 436 kunnen vervangen worden door een BEV. Dit is respectievelijk 2% en 76%.

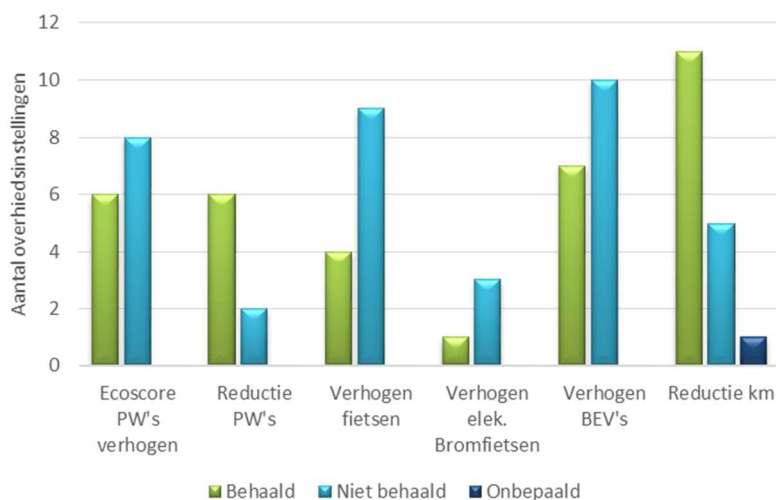


5. EVOLUTIE VAN DE ACTIEPLANNEN

5.1. Evolutie van de doelstellingen

5.1.1 Behalen van de doelstellingen 2015-2017

Voor de doelstellingen die in 2015 gesteld werden, kan nu nagegaan worden of deze behaald zijn. Per doelstelling werden de gegevens opgehaald van de instellingen die deze in 2015 gekozen hadden. Voor elke instelling werd dan de waarde van de doelstelling van '2015 gepland' vergeleken met de huidige waarde in 2018. Zijn de waarden gelijk of 'beter' (zij het een hogere Ecoscore, zij het een lager aantal PW's, etc.) dan is de doelstelling 'behaald' (zie Figuur 5). Instellingen die de doelstelling niet behaalden kunnen geen enkele verbetering gemaakt hebben op het vlak van de betreffende doelstelling of wel een verbetering hebben uitgevoerd maar niet voldoende om de vooropgestelde geplande waarde te bereiken. Voor een instelling die wel een actieplan in 2015 indiende, maar niet in 2018, kon het behalen van de doelstelling niet bepaald worden ('onbepaald').



Figuur 5: Aantal instellingen per doelstelling die deze behaalden of niet behaalden.

Voor 'reduceren van het aantal personenwagens' en 'reductie van het aantal afgelegde kilometers' behaalde de meerderheid van de instellingen zijn vooropgestelde doelstelling, de andere vier doelstellingen werden overwegend niet behaald. Dat instellingen een doelstelling niet gekozen hadden, sluit niet uit dat ze over de afgelopen periode van 3 jaar geen verbetering kunnen aangebracht hebben op vlak van die doelstelling.

Omwille van het relatief kleine aantal instellingen geëvalueerd per doelstelling, is het moeilijk om een conclusie te trekken over het behalen van de doelstelling per groep instellingen, t.t.z. gemeenten, OCMW's en regionale instellingen. Er kan voorzichtig gesteld worden dat het voor de regionale instellingen beter ging om de doelstelling 'Verhogen van de Ecoscore van de personenwagens' te behalen dan de gemeenten en de OCMW's (behalen van de doelstelling door 4/5 regionale instellingen ten opzichte van 2/6 door de gemeenten en 0/3 door de OCMW's). Het verhogen van het aantal fietsen werd beter behaald door de gemeenten (3/7) dan de regionale instellingen (1/3) en de OCMW's (0/3). Het verhogen van het aantal BEV's werd dan weer beter behaald door de regionale instellingen (2/2) dan de gemeenten (5/9) en de OCMW's (0/5). Het reduceren van het aantal gereden kilometers werd in gelijke verhoudingen behaald (gemeenten en OCMW's beide 4/6 en regionale instellingen 2/3).

5.1.2 Verandering in ambitie 2018 t.o.v.2015

In de grafische weergave van de resultaten van de doelstellingen over de tijd (zie Figuur 6 A tot F) zijn onder andere de ambities van 2015 en 2018 te zien. De ambitie is het verschil tussen de huidige waarde van de doelstelling en zijn geplande waarde voor de periode van het volgende actieplan (gestippelde pijlen). Momenteel hebben we de gegevens van de ambitie die ze in 2015 hadden voor 2018 en de ambitie die er nu is voor eind 2020. Voor al de doelstellingen verschillen de ambities van 2015 en 2018.



Hieronder een overzicht van de ambities per doelstelling:

- *Verhogen van de gemiddelde Ecoscore van personenwagens:*
In 2015 was er de ambitie om de gemiddelde Ecoscore van personenwagens te verhogen met gemiddeld 5 punten. In 2018 zijn de instellingen die deze doelstelling kozen, voorzichtiger in hun voorspelling, er is namelijk de ambitie om de Ecoscore met 3,6 punten te verhogen.
- *Reductie van het aantal personenwagens:*
In 2015 was er de ambitie om het aantal personenwagens gemiddeld met een aantal van 11,2 terug te dringen. In 2018 is er slechts een verlaging van gemiddeld 3,8 wagens gepland.
- *Opname van fietsen:*
In 2015 was er de ambitie om het aantal fietsen gemiddeld met een aantal van 4,9 te verhogen. In 2018 is er de veel grotere ambitie om het aantal gemiddeld met 7,5 te vermeerderen.
- *Opname van elektrische bromfietsen:*
In 2015 was er de ambitie om het aantal elektrische bromfietsen gemiddeld met een aantal van 3,5 te verhogen. In 2018 is er de ambitie om het aantal gemiddeld met 3,1 te vermeerderen. Hier is de ambitie dus ongeveer gelijk gebleven.
- *Opname van BEV's:*
In 2015 was er de ambitie om het gemiddeld aantal BEV's te verhogen met 2,2. In 2018 is er de sterke ambitie om het gemiddeld aantal BEV's te verhogen met maar liefst 7,0 wagens.
- *Reductie van het aantal gereden kilometers:*
In 2015 was er de ambitie om het aantal gereden kilometers gemiddeld met 1139 km te verminderen. In 2018 is er slechts de ambitie om het aantal gereden kilometers met gemiddeld 692 km te verlagen.

5.1.3 Toekomstperspectief 2021

De gegevens hebben geen voorspellende waarde. De geplande waarde voor 2021 is gekend, maar de gegevens van de doelstellingen van 2015 naar 2018 geven voor elke doelstelling zeer uiteenlopende resultaten. Er kan geen algemene trend gedefinieerd worden. Echter, voor verschillende instellingen is het nu de tweede keer dat de doelstellingen opgesteld worden en ondertussen is ook het jaarlijkse rapport met betrekking tot het wagenpark van de Brusselse overheden beter bekend (elementen hiervan ondersteunen de doelstellingen van het actieplan). De kans dat de doelstellingen bereikt worden (zowel op individueel niveau [5.1.1] als gemiddeld [Figuur 6]) neemt toe.

In onderstaande figuren bundelen we de gegevens van de instellingen per doelstelling op een tijdschaal. Zowel de huidige (blauwe bolletjes) als geplande (groene bolletjes) waarden van de doelstellingen in 2015 en in 2018 staan uitgezet. Met een blauw gestippelde pijl wordt de richting van de visie aangegeven. Een blauwe volle pijl duidt het gerealiseerde traject aan. Neem bijvoorbeeld Figuur 6 A waar de (gewogen) gemiddelde Ecoscore van de personenwagens in het wagenpark van de overheden wordt weergegeven. In 2015 waren er 14 overheidsinstellingen die de doelstelling over de Ecoscore van de personenwagens selecteerden. De gemiddelde Ecoscore van de personenwagens van die instellingen wordt weergegeven als een donkerblauw bolletje op de tijd 2015. Deze instellingen hadden de ambitie om de Ecoscore te laten toenemen naar 74,6 (groen bolletje op de tijd 2018). Uit de actieplannen van 2018 blijkt dat hun gemiddelde Ecoscore 71,6 (lichtblauw bolletje op de tijd 2018) bedraagt. Gemiddeld is hun Ecoscore dus wel toegenomen, maar is nog ver verwijderd van hun beoogde doelstelling. In 2018 zijn er 22 instellingen die ervoor kiezen om de Ecoscore van personenwagens als doelstelling te nemen (donkerblauw bolletje op de tijd 2018). Merk op dat deze groep overheden wel of niet dezelfde instellingen kan bevatten die de doelstelling reeds kozen in 2015. De gemiddelde Ecoscore van deze groep ligt iets hoger dan de gemiddelde Ecoscore van de vorige groep. De overheden hebben de ambitie om de Ecoscore te verhogen naar een gemiddelde van 76,3 (groen bolletje op de tijd 2021).

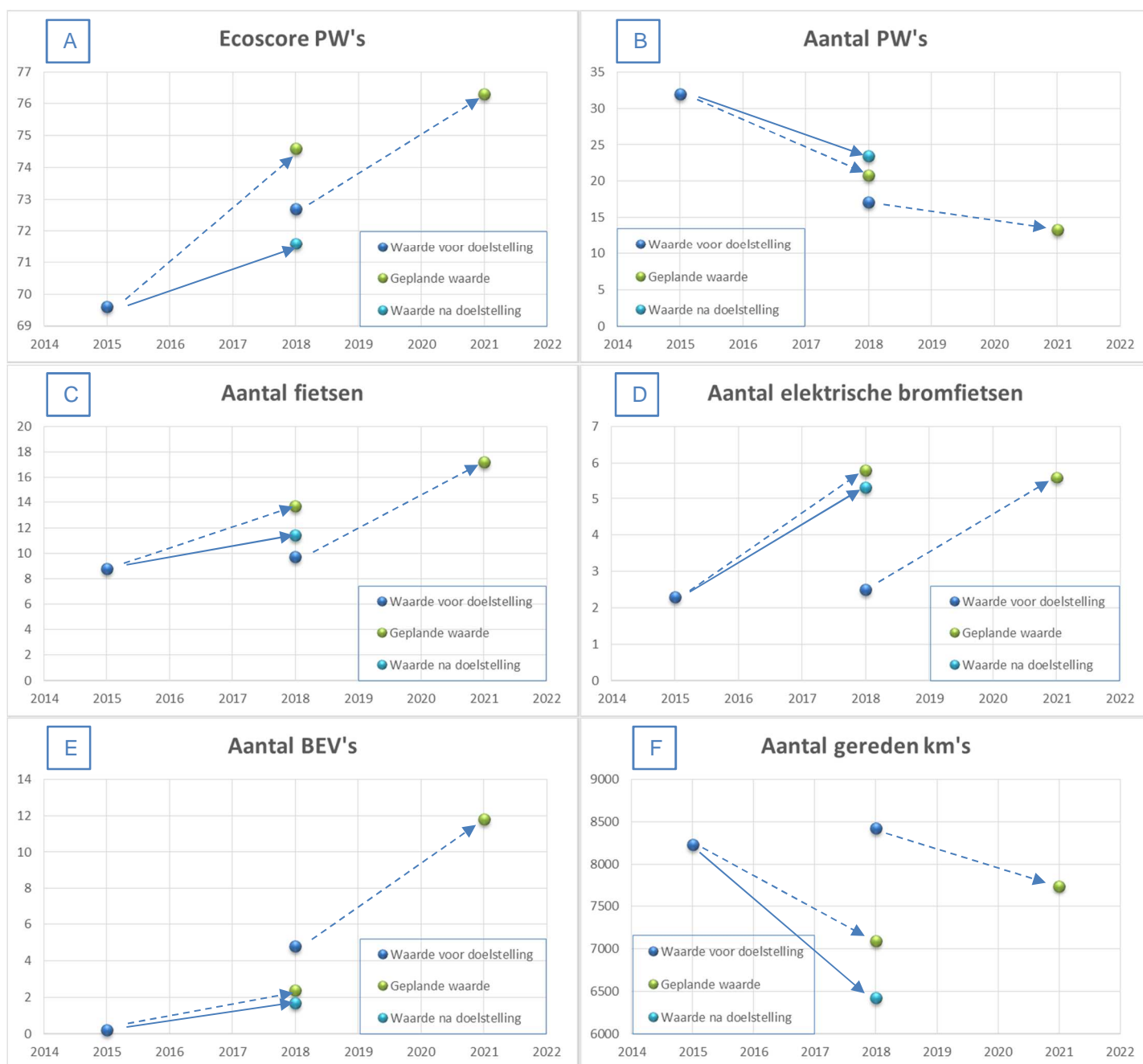
Een overzicht van het behalen van de doelstelling op groepsniveau (in plaats van instelling per instelling, wordt nu gekeken naar de gemiddelde waarden van de groep instellingen die de betreffende doelstelling selecteerde):

- De doelstelling om de Ecoscore van de personenwagens te verhogen wordt op groepsniveau niet behaald. De behaalde Ecoscore ligt 2 Ecoscorepunten boven de beginwaarde, maar is nog 3 Ecoscorepunten verwijderd van de geplande waarde.
- Voor het verminderen van het aantal personenwagens wordt de doelstelling niet behaald. Het aantal personenwagens in de vloot van deze instellingen daalde gemiddeld met 8,5 wagens, dit is gemiddeld 2,7 wagens verwijderd van het doel. Dit is ondanks het feit dat de doelstelling overwegend behaald werd op individueel niveau (zie 5.1.1).
- De doelstelling voor het verhogen van het aantal fietsen wordt niet behaald. Het aantal stijgt gemiddeld met 2,6; maar dit is nog 2,3 verwijderd van de geplande waarde.



- De doelstelling voor het verhogen van het aantal elektrische bromfietsen wordt (net) niet behaald. De verhoging van gemiddeld 3 elektrische bromfietsen is 0,5 verwijderd van het doel.
- Voor het verhogen van het aantal BEV's wordt de doelstelling niet behaald. Begin 2015 hadden vele instellingen nog geen BEV in hun wagenpark (gemiddelde bedraagt 0,2). Dit aantal is gemiddeld toegenomen met 1,5. Dat is nog 0,7 verwijderd van het gemiddeld gestelde doel.
- De doelstelling voor het reduceren van het aantal gereden kilometers wordt wel behaald. De geplande doelwaarde wordt met een extra reductie van gemiddeld 665 km overtroffen.

Verder valt op dat de initiële gemiddelde waarde van de groep van 2018 steeds 'beter' is dan de initiële waarde van de groep van 2015, behalve voor de doelstelling aantal gereden kilometers. Voor de doelstellingen Ecoscore PW's en aantal fietsen is de initiële waarde van de groep van 2018 zelfs beter dan de behaalde waarde van de groep van 2015. En, voor de doelstelling aantal PW's en aantal BEV's is de initiële waarde van de groep van 2018 beter dan de behaalde waarde en de geplande waarde van de groep van 2015. Dit toont aan dat ook zonder het vastleggen van doelstellingen verbeteringen aan het wagenpark gemaakt worden.

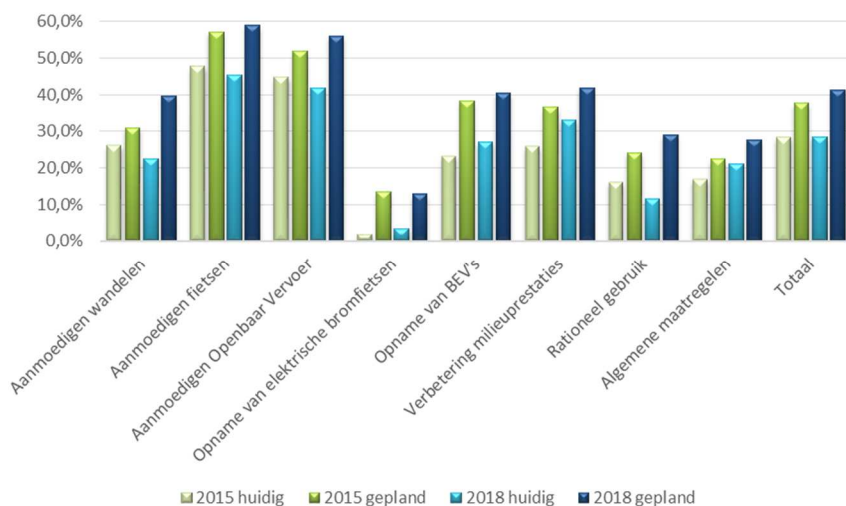


Figuur 6 A – F: Voorstelling van de gemiddelde huidige en geplande waarden op een tijdschaal per doelstelling (volle pijl: afgelegde traject; gestippelde pijl: beoogde traject/doel).



5.2. Evolutie van de maatregelen

In Figuur 7 wordt het percentage van het totaal aantal geselecteerde maatregelen per categorie weergegeven⁸. In 2018 worden er minder maatregelen toegepast dan in 2015 voor de categorieën ‘aanmoedigen wandelen’, ‘aanmoedigen fietsen’, ‘aanmoedigen openbaar vervoer’ en ‘rationeel gebruik’. Voor de andere categorieën geldt het omgekeerde. In het totaal zorgt dit ervoor dat er procentueel nagenoeg evenveel maatregelen toegepast worden in 2015 als in 2018. In 2018 worden er steeds meer maatregelen gepland dan in 2015, behalve voor de categorie ‘opname van elektrische bromfietsen’. Het verschil tussen de geplande maatregelen en het huidige aantal (de ambitie) is in 2018 groter dan in 2015 voor de meeste maatregelen (niet voor de ‘opname van elektrische bromfietsen’, ‘opname van BEV’s’ en ‘verbeteren milieuprestaties’). Er zijn steeds meer geplande maatregelen dan bestaande, zowel in 2015 als in 2018.



Figuur 7: Het percentage geselecteerde maatregelen per categorie.

⁸ Opmerking: we vergelijken de percentages en niet het totaal aantal maatregelen zodat er rekening gehouden wordt met het aantal instellingen waarvan er gegevens zijn. In 2015 zijn er 28 instellingen die een actieplan hebben ingediend en in 2018 zijn het er 37. Enkel werken met de aantallen zou steeds een hoger aantal maatregelen opleveren voor de plannen 2018 omdat dit getal de som is van meer instellingen.



6. OPNAME VAN ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

Van de 45 instellingen is er slechts één instelling waar we geen informatie hebben van het wagenpark, namelijk het OCMW van Etterbeek. Van de overige instellingen waarvoor we geen actieplan ontvangen hebben, is er toch de volledige data van het wagenpark beschikbaar doordat zij wel het jaarlijks rapport ingediend hebben. Voor deze instellingen wordt getoetst of ze voldoen aan de wettelijke bepaling met betrekking tot het opnemen van elektrische voertuigen in hun vloot (voor de afgelopen periode geldt dit enkel voor personenwagens). Voor de gewestelijke overheden moeten meer dan 25% van de nieuwe personenwagens in de periode van begin 2015 tot eind 2017 volledig elektrische voertuigen zijn, voor de lokale overheden moet dit minstens 15% bedragen. Deze quota zijn ook van toepassing voor de periode 2018-2020, maar dan zullen deze gelden voor zowel personenwagens als MPV's.

Er valt op te merken dat er sterke verschillen zijn in absolute aantallen voor de ingebruikname van nieuwe personenwagens (zie Figuur 8 A). Er is 1 gewestelijke instelling en 16 lokale overheden die geen personenwagens hebben toegevoegd aan hun wagenpark in de periode 2015-2017. Het nakijken van de wettelijke verplichting over de opname van elektrische voertuigen is dus niet van toepassing voor deze overheidsinstellingen. Voor de meeste andere instellingen is de opname van personenwagens in hun vloot slechts beperkt in aantal. Het gemiddeld aantal nieuwe personenwagens in deze periode is voor de gemeenten, OCMW's en regionale instellingen respectievelijk 3,6; 3,2 en 18,8 wagens. Er zijn echter ook enkele uitzonderingen, de grootte van opname van personenwagens kan in verhouding gezien worden tot de totale grootte van het wagenpark van de respectievelijke instellingen. Overheden die een 'groot' aantal nieuwe personenwagens in gebruik namen (>10) in de periode 2015-2017 zijn: gemeente Evere (13), OCMW Brussel (11), GOB (73), MIVB (43) en Net Brussel (24).

6.1. Berekening enkel op basis van het aantal opgenomen BEV's

Uit de jaarlijkse rapporten van de overheidsvloeden zijn de gegevens gehaald voor het totaal aantal nieuwe personenwagens voor de periode 2015-2017 en het aantal van deze wagens dat BEV's zijn. Hiermee wordt het "percentage BEV's" berekend (zie Figuur 8 B).

Gewestelijke overheden (10 in totaal)

- 6 van de gewestelijke overheden hebben de grens van 25% behaald of overschrijden deze;
- 4 gewestelijke overheden voldoen niet aan de vereiste door enkel elektrische wagens in rekening te brengen.

Lokale overheden (17 in totaal)

- 9 lokale overheden voldoen aan de vereiste grens van 15%;
- Er zijn 8 lokale overheden die de grens niet behalen enkel door de opname van elektrische voertuigen.

6.2. Berekening met een vermindering van het aantal PW's in rekening gebracht

Voor de periode 2015-2017 mag elke personenwagen die het wagenpark minder telt sinds 31/12/2012, gezien worden als een extra BEV. Via de actieplannen 2015 en 2018 werd het aantal personenwagens in de vloot op deze datum verkregen (echter niet door alle instellingen ingevuld). Door de jaarlijkse rapporten zijn ook de gegevens van het aantal personenwagens in de vloot op 31/12/2014 beschikbaar. Daardoor kan er wel voor alle instellingen nagegaan worden of het aantal personenwagens verminderd is. Deze vermindering werd bijgeteld bij het aantal opgenomen BEV's (in Figuur 8 A is dit "aantal BEV's GECORRIGEERD"). Met dit cijfer kan een nieuwe berekening van het percentage voor de opname van BEV's gemaakt worden ("percentage BEV's GECORRIGEERD").

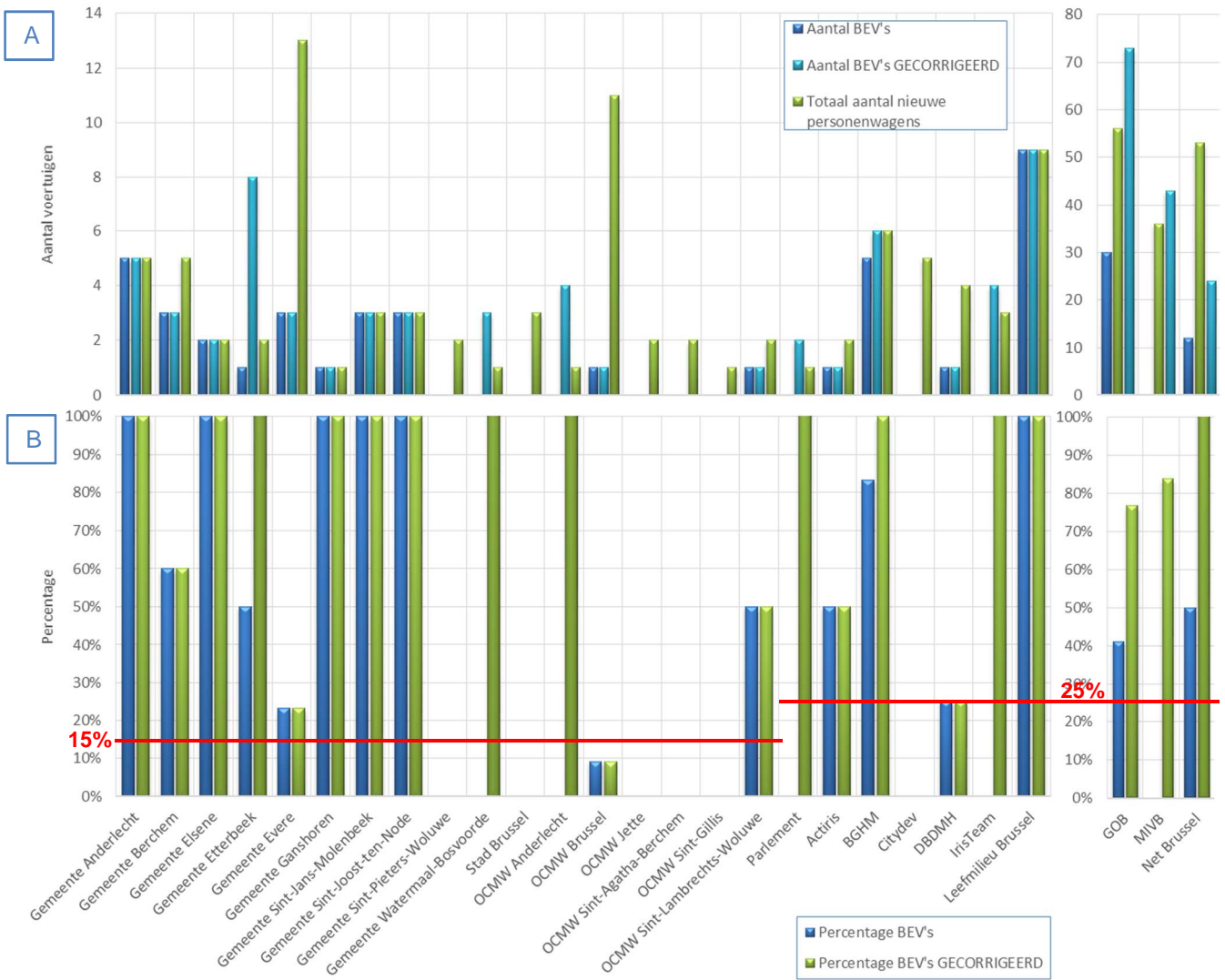
Van de **gewestelijke overheden** die nieuwe personenwagens in gebruik namen in de periode begin 2015 tot eind 2017 zijn/is er:

- 9 die een percentage van 25 of meer hebben, m.a.w. de quota respecteren.
- 1 die de grens van 25% niet behaalt, namelijk Citydev.

Van de **lokale overheden** die nieuwe personenwagens in gebruik namen in de periode begin 2015 tot eind 2017 zijn er:

- 11 die een percentage van 15 of meer hebben, m.a.w. de verplichting respecteren.
- 6 die de grens van 15% niet behalen, namelijk Gemeente Sint-Pieters-Woluwe, Stad Brussel, OCMW Brussel, OCMW Jette, OCMW Sint-Agatha-Berchem en OCMW Sint-Gillis.





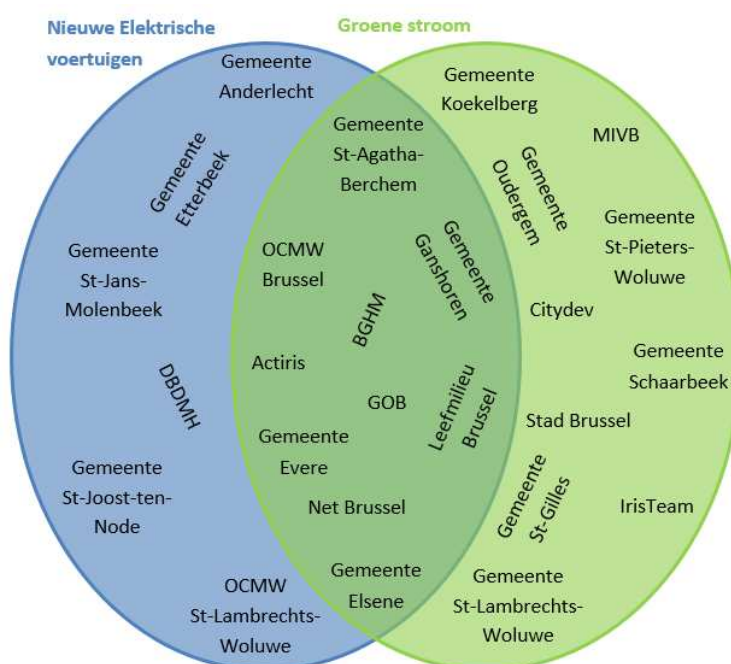
Figuur 8 A – B: De gegevens in aantallen (A) en percentages (B) van de opname van BEV's in de personenwagenvloot (opmerking: de gegevens van een instelling bevindt zich recht boven elkaar in de figuren A en B).



7. GEBRUIK VAN GROENE STROOM

Van de 44 instellingen waarvoor we beschikken over het wagenpark (alle betrokken instellingen behalve OCMW Etterbeek), weten we dat er 20 overheden zijn die 100% groene stroom gebruiken. Van de 16 instellingen die in de periode 2015-2017 elektrische personenwagens aan hun vloot toevoegden, zijn er 10 die de verplichting over het gebruik van groene stroom respecteren. Dit komt neer op 63% van de instellingen met nieuwe elektrische wagens die gebruik maken van groene stroom.

We merken echter een sterk verschil tussen verschillende groepen. Van de gewestelijke instellingen met nieuwe PW's maakt 83% (5 van de 6) gebruik van groene stroom, voor de OCMW's en gemeenten is dit 50% (respectievelijk 1 van de 2 en 4 van de 8). Onderstaande Figuur 9 geeft de verplichting over groene stroom grafisch weer. De overheden in de Blauwe groep zijn deze die elektrische voertuigen hebben aangekocht in de periode 2015-2017 (deze voertuigen vallen dus onder de groene stroom verplichting), de overheden in de groene cirkel zijn deze die groene stroom gebruiken. De overheden die in het overlappende deel van de twee groepen vallen zijn conform de bepaling in het Besluit 'Voorbeeldgedrag' omtrent groene stroom. De overheden die enkel tot de blauwe cirkel behoren zijn niet conform.



Figuur 9: Grafische weergave van de deelgroep instellingen met nieuwe elektrische voertuigen in de periode 2015-2017 (blauwe ovaal) en de deelgroep instellingen die groene stroom gebruiken (groene ovaal).



8. CONCLUSIE

Ten gevolge van twee uitvoeringsbesluiten van het BHG zijn 45 gewestelijke en lokale overheidsinstellingen verplicht om elke 3 jaar een actieplan omtrent een duurzamer vlootbeheer op te stellen. Tot nu toe gebeurde dit in 2015 en 2018. In 2015 waren er 28 instellingen die zoals opgelegd het actieplan overmaakten aan Leefmilieu Brussel. In 2018 gebeurde dit door 37 instellingen.

Het actieplan bevat doelstellingen en maatregelen met betrekking tot de wagenvloot en een analyse van het gebruik van de personenwagens (en de MPV's vanaf het actieplan 2018). In 2015 selecteerden de instellingen minder doelstellingen dan in 2018 (respectievelijk gemiddeld 2,6 van de 6 en 4,1 van de 8). De 'populariteit' van de doelstellingen wisselde licht, hoewel het reduceren van het aantal gereden kilometers beide keren het meest geselecteerd werd en het opnemen van elektrische bromfietsen het minst populair blijft. De voorkeur in maatregelen blijft gelijk in 2015 en 2018. De analyse van het gebruik van de personenwagens levert in 2015 een theoretisch potentieel van 4% voor de fiets en 59% voor de BEV op een totaal van 272 personenwagens. In 2018 kan theoretisch gezien 8% van het totaal van de 345 personenwagens vervangen worden door een fiets en 71% door een BEV. Voor de 572 MPV's is er een theoretisch potentieel van 2% voor de fiets en 76% voor de BEV. Het theoretisch potentieel voor overschakeling naar elektrische voertuigen ligt dus veel hoger dan hetgeen de quota momenteel voorzien (25% bij de gewestelijke en 15% bij de lokale overheden).

De doelstellingen die in 2015 geselecteerd werden (er werd een doel gesteld voor eind 2017) werden overwegend niet behaald door de instellingen. Enkel de doelstelling omtrent het reduceren van het aantal personenwagens en het reduceren van het aantal gereden kilometers werd door de meerderheid van de instellingen behaald. Op groepsniveau kan er gekeken worden naar het gemiddelde doel, dan is enkel de doelstelling reduceren van het aantal afgelegde kilometers behaald.

De 45 instellingen die gebonden zijn aan het actieplan, hebben de bijkomende verplichting dat ten minste 15% en 25% van hun nieuwe personenwagens (periode 2015-2017) volledig elektrisch moet aangedreven zijn (respectievelijk voor lokale en gewestelijke overheden). Het reduceren van het aantal personenwagens sinds 2013 wordt ook gerekend als een BEV. Bovendien moeten deze nieuwe elektrische wagens opgeladen worden met groene stroom. In de afgelopen periode namen 27 instellingen nieuwe personenwagens in gebruik (van 1 instelling zijn er geen gegevens). Van deze 27 instellingen zijn er 16 die elektrische wagens in gebruik namen. 63% hiervan laadt met groene stroom. De quota van 25% elektrische voertuigen voor gewestelijke overheden wordt niet behaald door 1 instelling, dit vertegenwoordigt 10% van de gewestelijke instellingen. De quota van 15% elektrische voertuigen voor lokale overheden wordt niet behaald door 6 instellingen, oftewel 35% van de lokale overheden.

Het volgende actieplan moet worden ingediend op 31/01/2021. Hiermee kunnen de resultaten 2021-2023 besproken worden, zal het behalen van de 8 doelstellingen 2018 nagegaan kunnen worden, het behalen van de quota omtrent de opname van elektrische wagens voor PW's en MPV's en het gebruik van groene stroom van de nieuwe elektrische PW's en MPV's.



BIJLAGE I

Aanmoedigen om te wandelen voor (dienst)verplaatsingen:

- Verstrekken van informatie over wandelen in de stad (trajecten, duur, veiligheid,...);
- Sensibiliseringsacties;
- Andere maatregelen inzake wandelen voor dienstverplaatsingen.

Aanmoedigen om de fiets te gebruiken voor (dienst)verplaatsingen:

- Verstrekken van informatie over fietsen in de stad (fietsroutes, tips, veiligheid,...);
- Aantal dienstfietsen per categorie (klassiek, elektrisch, plooi-, cargofiets, ...);
- Villo;
- Fietsaccessoires beschikbaar voor de fietsers (vb. helm, hesje, fietstas, reparatiemateriaal,...);
- Douches beschikbaar voor de fietsers;
- Opleiding 'fietsen in de stad';
- Sensibiliseringsacties omtrent gebruik van de fiets voor dienstverplaatsingen;
- Fietspremie voor dienstverplaatsingen met de (privé-)fiets;
- Andere maatregelen i.v.m. de fiets.

Aanmoedigen om het openbaar vervoer (OV) te gebruiken voor (dienst)verplaatsingen:

- Verstrekken van informatie over het OV (lijnen, haltes, dienstregelingen, reisroutes, tarieven,...);
- Sensibiliseringsacties;
- Eenvoudige procedure voor terugbetaling of ter beschikkingstelling OV tickets;
- Andere maatregelen inzake OV.

Opname van elektrische bromfietsen in de vloot:

- Ter beschikking stellen van elektrische bromfietsen;
- Laadpalen voor elektrische bromfietsen;
- Informatie en communicatie over rijden met een elektrische bromfiets;
- Andere maatregelen i.v.m. elektrische bromfietsen.

Opname van Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) in de vloot:

- Ter beschikking stellen van batterij elektrische wagens;
- Laadpalen voor elektrische wagens;
- Informatie en communicatie over rijden met een BEV;
- Andere maatregelen i.v.m. BEV's.

Verbeteren milieuprestaties van de vloot:

- Hogere Ecoscore drempel dan volgens verplichting Art. 2 en Art. 3 van het Besluit van 15/05/2014 voor aankoop of leasing van nieuwe voertuigen;
- Keuze voor minder vervuilende voertuigtechnologieën (vb. BEV, CNG, hybride,...);
- Andere milieucriteria voor de aankoop of leasing van nieuwe voertuigen (vb. remenergierecuperatie, lager gewicht, CO₂,...);
- Andere maatregelen i.v.m. milieuprestaties van de vloot.

Rationeel gebruik van de (dienst)wagen stimuleren:

- Gebruik van een autodeelsysteem (Cambio, Zen Car,...) of taxi;
- Vorming of informatie over 'eco-driving';
- Sensibilisering op vlak van verkeersveiligheid;
- Andere maatregelen i.v.m. een rationeel gebruik van de wagen.

Algemene maatregelen:

- Werken op afstand (vb. teleconferencing, satellietkantoor,...);
- Verhuis naar een plaats die minder dienstverplaatsingen genereert of afstanden reduceert (centralisatie van diensten);
- Specifieke acties voor leveringen;
- Andere algemene maatregelen.



INFO



02 775 75 75
WWW.LEEFMILIEUBRUSSEL.BE

Redactie: E. Vandezande

Leescomité: N. Sergeant en A. Gerard

Verantwoordelijke. Uitg.: F. Fontaine en B. Dewulf – Havenlaan 86C/3000- 1000 Brussel

