

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

Evaluatie van de milieuprestaties van de voertuigvloten in 2022



© MERLIN MEURICE

SEPTEMBER 2023

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

1. INLEIDING	3
2. HET BESLUIT 'VOORBEELDGEDRAG'	3
2.1. Criteria bij de voertuigkeuze	4
2.2. Milieucriteria bij de gunning	4
2.3. Duurzaam vlootbeheer en elektrische wagens in het bedrijfsvervoerplan	4
3. Betrokken instellingen	5
4. Respons van de betrokken instellingen	5
5. Kenmerken van het globale wagenpark	6
5.1. Voertuigcategorieën	6
5.2. Gemiddelde leeftijd	7
5.3. Aankoop versus Leasing.....	8
5.4. Verdeling Euronormen	9
5.5. Brandstoftype	10
5.6. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ).....	12
5.7. Milieuprestaties van het globale en nieuwe wagenpark (Ecoscore).....	13
5.8. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	15
5.9. Voertuiggebruik	18
6. Vergelijking van de wagenparken in functie van het type overheidsinstelling	19
6.1. Voertuigcategorieën	20
6.2. Milieuprestaties wagenparken	21
6.3. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ).....	22
6.4. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	24
6.5. Zero Directe Emissie Voertuigen (ZEV).....	27
7. Conclusie	29



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 het groot aantal 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. Op 4 maart 2021² en 18 mei 2022³ werden wijzigingsbesluiten aangenomen die onder meer beogen de opname van 'zero-emissie'⁴ voertuigen in de overheidsvloot te versnellen. Meer informatie over deze verplichtingen is terug te vinden op de [website](#) van Leefmilieu Brussel.

Deze overheidsinstellingen moeten eveneens elk jaar, uiterlijk op 31 januari, een elektronisch verslag doorsturen naar Leefmilieu Brussel, dat als voornaamste onderdelen omvat:

1° Een tabel met de samenstelling van het wagenpark (op 31 december van het voorgaande jaar), waarbij voor elk voertuig onder meer de 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 onderdeel omvat ook vragen over de voorzieningen omtrent laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Dit evaluatierapport heeft als doel een analyse op te maken van de gegevens die de Brusselse overheden voor het 9^e opeenvolgende jaar hebben overgemaakt in toepassing van het besluit. Het gaat dus om de samenstelling van de wagenparken op 31 december 2022 en de voertuigen die in 2022 in gebruik werden genomen. Het besluit is op dat moment reeds 8,5 jaar van kracht.

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. Het rapport geeft ook specifieke aandacht aan de opname van elektrische of 'zero-emissie' voertuigen bij de Brusselse overheden.

2. HET BESLUIT 'VOORBEELDGEDRAG'

Het Besluit 'Voorbeeldgedrag' van 15/05/2014 en de wijzigingsbesluiten van 04/03/2021 en 19/5/2022 bevatten verschillende bepalingen naargelang het gaat over de ingebruikname van een personenwagen, MPV⁵, minibus, bestelwagen, autobus of vrachtwagen. Het laatste wijzigingsbesluit zorgt er bovendien voor dat ook de brom- en motorfietsen (voertuigcategorie L) vanaf 2023 deel uitmaken van het toepassingsgebied van het besluit.

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 http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&pub_date=2021-03-25&caller=summary&numac=2021030468

³ <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/bsluit/2022/05/19/2022020917/staatsblad>

⁴ Hiermee bedoelen we voertuigen zonder emissies aan de uitlaatpijp (met uitzondering van waterdamp). Dit is enkel het geval bij batterij elektrische (BEV) en brandstofcel elektrische voertuigen op waterstof.

⁵ 'Multi-Purpose Vehicle', voertuig voor gemengd gebruik, vb. type Renault Kangoo, Citroën Berlingo. Opgelet: ook lichte bestelwagens van categorie N1 met een referentiemassa van hoogstens 1760 kg worden met het wijzigingsbesluit van 19/05/2022 als 'MPV' beschouwd.



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 2022 aangeschaft werden, bedroeg de Ecoscoredrempel 76, voor MPV's 69. Deze drempelwaarden stijgen in het algemeen met één punt per jaar. Voor de personenwagens en MPV's blijft de drempelwaarde voor 2022 echter uitzonderlijk gelijk aan die van het vorige jaar, waardoor ook de overgang naar de strengere WLTP-testcyclus⁶ deels opgevangen wordt. Het wijzigingsbesluit van 4/3/2021 bepaalt bovendien dat vanaf 1 januari 2025 nog enkel 'zero-emissie'⁷ personenwagens en MPV's mogen aangekocht of geleased worden.

Met het wijzigingsbesluit van 19/5/2022 is voorzien dat nieuwe **bromfietsen** (categorie L1-L2) vanaf 1 januari 2023 uitsluitend 'zero-emissie' mogen zijn, voor de **motorfietsen** (categorieën L3-L7) geldt deze verplichting vanaf 1 januari 2025, zoals voor personenwagens en MPV's.

Voor **bestelwagens, vrachtwagens en autobussen** gelden geen Ecoscoredrempels, maar wordt ook de keuze voor 'zero-emissie' (of ook biogas en plug-in hybrides voor vrachtwagens en bussen) sterk gestimuleerd (maar niet verplicht) vanaf 2023. Voor deze voertuigen wordt bovendien rekening gehouden met de (economisch interessante) beschikbaarheid van de voertuigen.

Momenteel moeten deze voertuigcategorieën minstens voldoen aan de geldende Euronorm. Dit betekent voor alle klassen van bestelwagens en voor vrachtwagens (categorie N2) van <2610 kg ten minste Euro 6D of VI-D ; voor zwaardere vrachtwagens (N2 >2610 kg en N3) en bussen/autocars ten minste Euro VI-E. De bussen van de MIVB vallen niet onder de bepalingen van het besluit, maar rechtstreeks onder de bepalingen van het BWLKE (Art. 2.4.6), dat stelt dat vanaf 1/1/2025 ook enkel nog maar 'zero-emissie' bussen mogen aangekocht / in dienst genomen worden.

2.2. MILIEUCRITERIA BIJ DE GUNNING

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

Wat betreft de aankoop of leasing van **personenwagens, MPV's en minibussen** moet de Ecoscore van het voertuig voor minstens 70% meetellen onder de milieucriteria. Naast de Ecoscore, dienen ook het voertuiggewicht en het rijbereik in volledig elektrische modus deel uit te maken van de milieucriteria.

In het geval van **vrachtwagens, autobussen en bestelwagens** moeten de milieucriteria rekening houden met de Euronorm en dient ook de voorkeur gegeven te worden aan lichtere voertuigen en aan voertuigen met een groot elektrisch rijbereik en hogere hybridisatiegraad. 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 verplicht 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 en daarna om de 3 jaar, via een specifiek

⁶ 'WLTP' staat voor de 'Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure', die de oude 'NEDC' (New European Driving Cycle) testmethode vervangt. WLTP zoekt meer aansluiting bij een realistischer rijgedrag en voertuiggebruik en laat minder manipulaties van de testprocedure toe, waardoor de gemeten emissies algemeen hoger liggen dan bij de oude procedure. Dit zorgt voor een daling van de Ecoscore met enkele punten t.o.v. de NEDC-metingen bij eenzelfde voertuig.

⁷ Dit zijn voertuigen waarvan de motor geen luchtverontreinigende stoffen of broeikasgassen uitstoot, met uitzondering van waterdamp. Het betreft in de praktijk elektrische voertuigen met een batterij of een brandstofcel (met waterstof).



hiervoor bestemd formulier. Tegen 31/01/2022 moest het volgende actieplan ingediend worden, een jaar later dan voorzien volgens het Besluit, aangezien de deadlines m.b.t. bedrijfsvervoerplannen – waaraan het actieplan gelinkt is – omwille van de coronapandemie met een jaar uitgesteld werden. Aangezien alle overheden vanaf 2025 voor de nieuwe personenwagens en MPV's verplicht moeten kiezen voor een 'zero-emissie' voertuig, wordt er vanaf 2025 geen nieuw actieplan meer gevraagd.

Vanaf 1 januari 2015 moesten 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. Voor de MPV's gelden dezelfde **quota** sinds 1 januari 2018. Deze voertuigen moeten bovendien ook gebruik maken van 100% groene elektriciteit. Het wijzigingsbesluit van 4/3/2021 laat deze quota toenemen om te komen tot 100% in 2025. **Vanaf 2021 moet 65% van de nieuwe personenwagens en MPV's van de regionale overheden 'zero-emissie' zijn, bij de lokale overheden is dit 50%.**

3. BETROKKEN INSTELLINGEN

Het Besluit Voorbeeldgedrag heeft betrekking op 82 overheidsinstellingen die over een voertuigvloot beschikken. Deze zijn verdeeld als volgt:

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

Wat betreft de **intercommunales**, vallen enkel Sibelga en de Intercommunale voor Crematie (Cremabru) onder het Besluit. Vivaqua en Brut  l   zijn interregionale intercommunales, waardoor het Besluit voor hen niet van toepassing is. Door de fusie van Hydrobru met Vivaqua eind 2017 behoort ook Hydrobru niet meer tot de betrokken intercommunales. 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, Brupartners, Evoliris, het Fonds voor het Waterbeleid, ATO⁸, GSOB⁹, Homegrade¹⁰ en het Herfinancieringsfonds Gemeentelijke Thesaurie  n. Ook Innoviris beschikt niet meer over een voertuigenpark en Research in Brussels bestaat niet meer. Deze instellingen zijn niet bij de 24 gewestelijke instellingen geteld. Deze groep omvat 1 nieuwe instantie (sinds 2021), namelijk Hydria die over een eigen wagenpark beschikt.

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 associaties¹¹, hebben er twee (vzw Sin-Energie en Ateliers des Tanneurs) aangegeven niet over een wagenpark te beschikken. Sinds het rapport over de vloeten van 2018, worden ook de Brusselse ziekenhuizen van het Iris-netwerk (5 in totaal) in deze groep opgenomen. Renobru is momenteel nog in de analyses opgenomen, maar werd sinds oktober 2022 ontbonden en de vloot ge  ntegreerd in die van het OCMW van Stad Brussel.

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

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

4. RESPONS VAN DE BETROKKEN INSTELLINGEN

⁸ Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling

⁹ Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur

¹⁰ De vzw Homegrade ontstond in 2017 uit de fusie van de vzw's Stadswinkel en Energiehuis

¹¹ Les Cuisines Bruxelloises – De Brusselse Keukens (Restobru), Renobru (voorheen 'Projet X'), Wolu-Facilities, ASBL Sin-Energie, Ateliers des Tanneurs, Les Maisons de Quartier – De Buurthuizen



In totaal hebben we van alle 82 instellingen mét voertuigenpark het jaarlijks rapport m.b.t. de vloot van 2022 ontvangen. Van de 82 instellingen zijn er 49 (60%) die de deadline voor indiening van het rapport hebben gerespecteerd (ten laatste 31 januari 2023). Dit is identiek als het jaar voordien.

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

- E-mails op 14/02/2023;
- Een aangetekende brief op 27/03/2023.

Aangezien niet elk jaar de rapporten van alle betrokken overheden werden ontvangen, er een aantal hervormingen bij de instellingen zelf werden doorgevoerd (fusies, herstructureringen) en er ook regelmatig nieuwe instellingen worden opgenomen in de verplichting, moet de jaarlijkse evolutie steeds omzichtig geëvalueerd worden. De ontvangen informatie wordt bovendien niet met documenten gestaafd en wordt als correct en volledig verondersteld.

5. KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK

5.1. VOERTUIGCATEGORIEËN

Wanneer de wagenparken van alle betrokken instellingen gezamenlijk worden beschouwd, hebben we te maken met een gekend park van in totaal 4253 voertuigen (uitgezonderd (bak)fietsen en aanhangwagens). Voor het eerst sinds 2016 is dit een daling tegenover het jaar voordien, met 85 voertuigen minder (-2%) dan in 2021. De jaarlijkse schommelingen in de voertuigaantallen blijven echter relatief beperkt en varieerden tussen -2% en +7%. De sterkere vloottoenames in het verleden waren bovendien voornamelijk toe te schrijven aan de opname van bijkomende vloten¹² in de analyses.

De samenstelling van de Brusselse overheidsvlooten per voertuigcategorie is weergegeven in figuur 1. De personenwagens ('Auto') en MPV's maken samen de grootste groep uit, met 1620 'lichte' voertuigen. Daarnaast zijn er 1320 bestelwagens en minibussen, 958 'zware' voertuigen (vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen), 301 'specifieke' voertuigen en tenslotte nog 54 gemotoriseerde tweewielers (brom- en motorfietsen). Voor het eerst werd deze laatste groep verder opgedeeld tussen motorfietsen (categorieën L3-L7) en bromfietsen (L1-L2)¹³. De categorie 'specifieke voertuigen' omvat onder meer veegwagens, ziekenwagens, lijkwagens, takelwagens, kranen, liften, brandweerwagens, industriële voertuigen, enz. Deze samenstelling verschilt nauwelijks van de voorbije jaren.

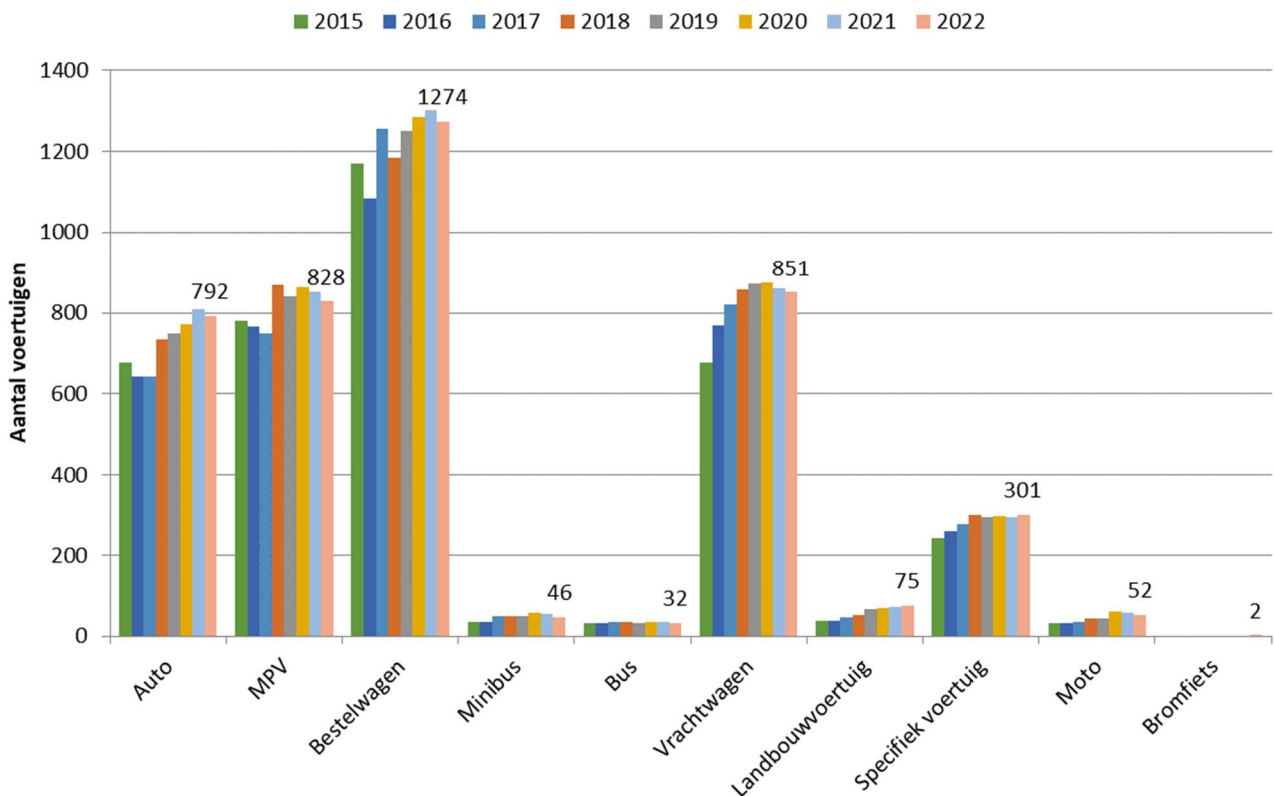
Er werden verder ook 169 fietsen, 49 bakfietsen en 62 aanhangwagens gerapporteerd. Deze 3 voertuigcategorieën worden echter niet verder in de analyses opgenomen, aangezien deze niet-gemotoriseerde¹⁴ voertuigen niet verplicht moeten weergegeven worden in het jaarlijks rapport en we hiervoor slechts over partiële informatie beschikken.

¹² Aangezien niet alle rapporten ontvangen werden en er daarnaast ook nieuwe instanties werden opgenomen, zoals de IRIS-ziekenhuizen.

¹³ Er bevinden zich echter nog steeds ook bromfietsen in de groep motorfietsen, hetgeen hopelijk volgend jaar zal kunnen gecorrigeerd worden, wanneer ook de codes van de voertuigcategorieën zullen opgenomen worden in het jaarlijks rapport.

¹⁴ Elektrische (bak)fietsen zijn wel uitgerust met een elektromotor, maar vereisen wel nog steeds trapondersteuning, waarin het onderscheid ligt met de bromfietsen.





Figuur 1 : Aantal voertuigen per categorie voor de vloten van de Brusselse overheden in 2022, vergeleken met de voorgaande jaren.

Ter vergelijking: het globale park ingeschreven in het BHG¹⁵ telde in 2022 ongeveer 632.000 voertuigen, waarvan ongeveer 489.000 lichte voertuigen, 2150 bussen, 35.000 motorfietsen en 83.000 voertuigen voor goederenvervoer (incl. trekkers). Het park van de Brusselse overheden vertegenwoordigt minder dan 1% van het ingeschreven Brusselse park.

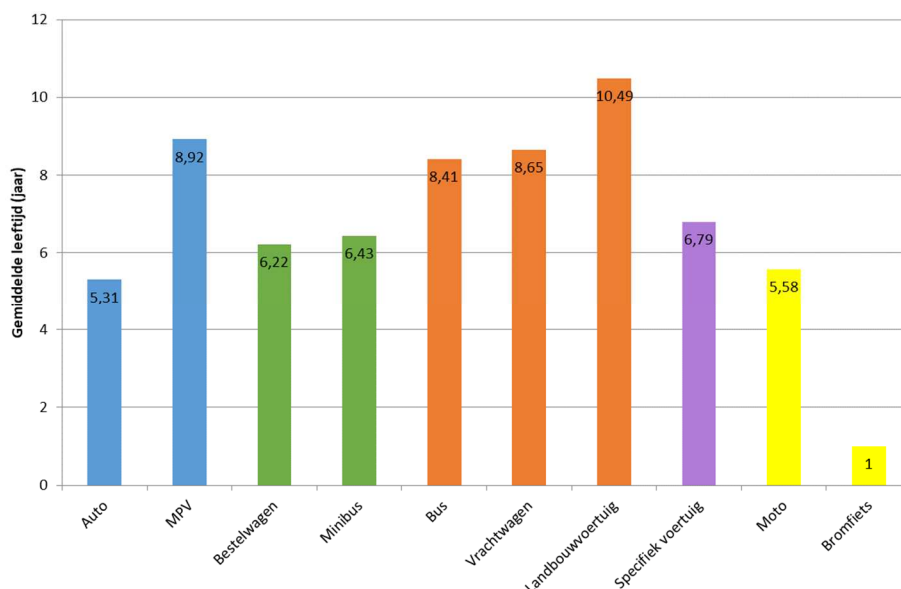
5.2. GEMIDDELDE LEEFTIJD

De gemiddelde leeftijd van het globale wagenpark van de Brusselse overheden in 2022 is 7,2 jaar, een stijging van 8% na verschillende jaren van verjonging van de vloten. Dit kan verklaard worden doordat er in 2022 minder nieuwe voertuigen werden opgenomen en het totaal aantal voertuigen gereduceerd werd. Indien we de personenwagens en MPV's samen nemen, gaat het zelfs om een veroudering van 15% sinds vorig jaar. Het zijn immers vooral de MPV's die gemiddeld ouder zijn (+1,6 jaar), de andere voertuigcategorieën zijn stabiel gebleven. De oudste voertuigen in de vloot zijn de landbouwvoertuigen (10,5 jaar), gevolgd door de vrachtwagens, MPV's, bussen en specifieke voertuigen. De L-voertuigen (motor- en bromfietsen) en de personenwagens zijn opnieuw het jongst (ongeveer 5 jaar). De leeftijd van de bromfietsen geeft echter wel een vertekend beeld, aangezien het hier slechts om 2 (nieuwe) voertuigen gaat.

De verjonging die we de voorbije jaren zagen bij de personenwagens wordt hiermee vertraagd. De gemiddelde leeftijd voor deze voertuigen bedroeg in 2014 nog 7,4 jaar, bedroeg in 2021 5,2 jaar en steeg in 2022 opnieuw licht tot gemiddeld 5,3 jaar. Dit werd sterk beïnvloed door de toenemende populariteit van leasingformules (59% in 2022 versus 31% in 2014 – zie verder in hoofdstuk 5.3).

¹⁵ Motorvoertuigenpark op 01/08/2022 ingeschreven in het BHG; data afkomstig van FOD Economie. Hierbij worden de voertuigtypes echter verschillend gedefinieerd en gegroepeerd.





Figuur 2 : Gemiddelde leeftijd per voertuigcategorie van de voertuigvloten van de Brusselse overheden in 2022.

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 2022 bedroeg 9,4 jaar¹⁶. De 'lichte' voertuigen uit de Brusselse publieke vloten liggen hier dus ondanks de gemiddelde veroudering nog steeds ver onder (7,2 jaar).

In 2022 werden er in de Brusselse overheidsvloten in totaal 288 nieuwe voertuigen in gebruik genomen (waarvan 84 personenwagens, 31 MPV's, 92 bestelwagens, 48 vrachtwagens en 24 specifieke voertuigen). Dit is exact een derde minder dan in 2021 (-144 voertuigen). Deze daling werd over alle voertuigcategorieën heen vastgesteld, met uitzondering van de vrachtwagens. Waar er in 2021 'slechts' 9% minder nieuwe voertuigen in gebruik werd genomen, is dit een jaar later tot 33% minder gezakt. Dit kan ongetwijfeld verklaard worden door de sterke vertragingen in de levering van nieuwe voertuigen, maar mogelijk ook door het aannemen van een afwachtende houding met betrekking tot de LEZ-kalender en de 'zero-emissie' verplichting voor de lichte voertuigen vanaf 2025 bij de Brusselse overheden.

Door het lagere aantal nieuwe voertuigen was de vernieuwingsgraad in 2022 de laagste die we sinds 2014 hebben vastgesteld, namelijk 7%. De vorige jaren schommelde dit telkens tussen 9 en 11%.

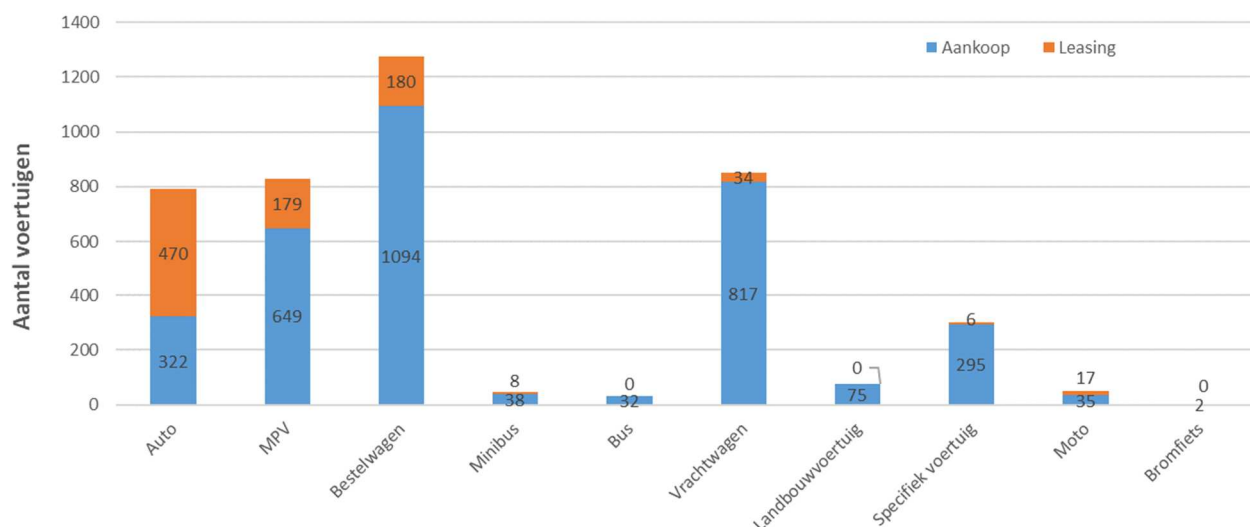
5.3. AANKOOP VERSUS LEASING

In het jaarlijks rapport werd 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 (79% 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 59% van dit type voertuigen (t.o.v. 61% in 2021 en 31% in 2014). Bij MPV's gaat het om 22%, bij minibussen om 17% en bestelwagens 14%. Voor vrachtwagens gebeurt dit bij 4% van het totaal. Opmerkelijk is ook het grote aandeel leasing (33%) bij de motorfietsen, terwijl deze vóór 2020 uitsluitend aangekocht werden. Voor de overige voertuigcategorieën blijft het aandeel leasing eerder stabiel.

¹⁶ Statistieken van de Brusselse voertuigvloot (2008-2022) online consulteerbaar via de datavisualisatietool op <https://ecoscore.be/fiches>.





Figuur 3 : Aantal voertuigen in aankoop versus in leasing in 2022.

5.4. VERDELING EURONORMEN

De Euronorm van een voertuig geeft de limietwaarden weer voor de uitstoot van bepaalde pollutanten. 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.

Onderstaande grafiek (figuur 4) geeft de verdeling van de Euronormen weer per voertuigcategorie voor het park van de Brusselse overheden¹⁷.

Euro 6¹⁸ vormt de meerderheid in alle categorieën en – met uitzondering van de bussen – ook meer dan de helft van alle voertuigen. Deze norm is het sterkst vertegenwoordigd bij de minibussen en bestelwagens (resp. 65 en 61%), van dichtbij gevolgd door de personenwagens (58%) en vrachtwagens (57%). Bij de bussen, vrachtwagens, bestelwagens en MPV's zien we ook nog een belangrijk aandeel Euro 5, dat ongeveer een derde uitmaakt.

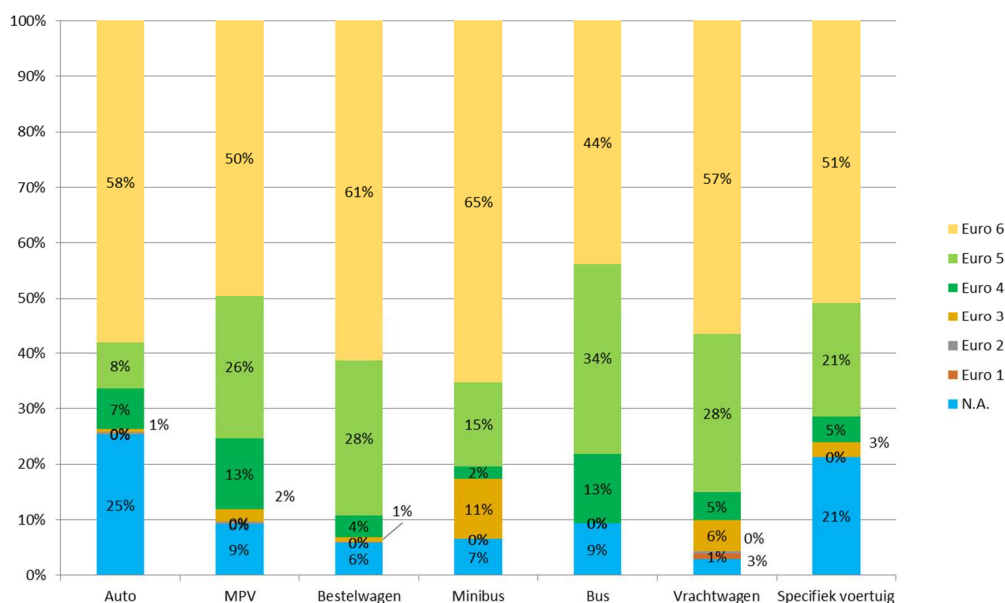
De elektrische voertuigen, die geen uitlaatemissies hebben en dus geen Euronorm hebben, zijn vervat in de categorie 'N.A.'. Doordat dit aandeel ook blijft groeien, zien we dat dit het aandeel Euro 6 bij de personenwagens ook licht doet dalen. Deze categorie N.A. kan echter ook niet-elektrische voertuigen bevatten waarvoor de Euronorm niet gekend was (vb. industriële voertuigen).

De oudste normen Euro 1 en Euro 2 komen nog nauwelijks voor, met een totaal van 8 Euro 1 voertuigen (allen vrachtwagens) en 16 Euro 2 voertuigen.

¹⁷ De landbouwvoertuigen, brom- en motorfietsen worden in deze analyse niet opgenomen aangezien voor deze categorieën de Euronormen vaak onvolledig zijn (of niet van toepassing) en een analyse bijgevolg onvoldoende representatief zou zijn.

¹⁸ Onderscheid van de verschillende onderverdelingen binnen Euro 6 (A, B, C, D, Dtemp, E) zal in de analyses toegevoegd worden vanaf het rapport over de vloten van 2023, aangezien deze informatie momenteel nog niet voldoende volledig is.





Figuur 4 : Aandeel van de Euronormen per voertuigcategorie van de voertuigvloeden van de Brusselse overheden in 2022.

5.5. BRANDSTOFTYPE

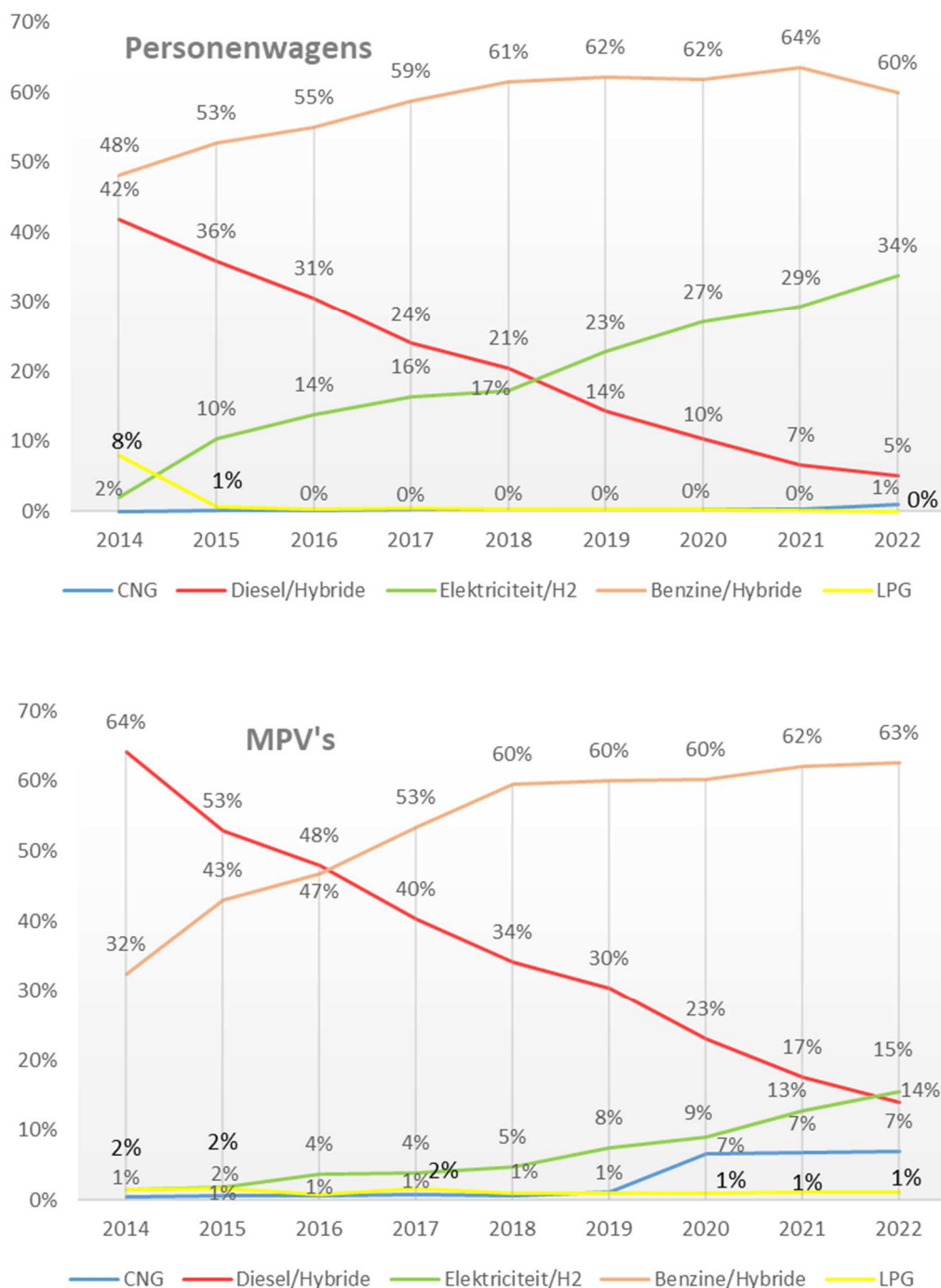
Bij de **personenwagens** is benzine de belangrijkste brandstof (60%) en het aandeel is bovendien op 8 jaar tijd met 12% toegenomen (zie figuur 5). In vergelijking met het voorgaande jaar zien we een opmerkelijke daling van dit aandeel – van 64 naar 60% - ten voordele van een snellere toename van de batterij elektrische voertuigen.

Het **aandeel van diesel** bij deze categorie blijft de dalende trend verder zetten, waarbij het aandeel over 8 jaar tijd gezakt is van 42% naar 5%, waarbij dit in 2021 nog 7% was. Deze groep omvat ook de diesel-hybrides, maar dit betreft slechts één voertuig.

Het is duidelijk dat de Brusselse overheden resoluut kiezen voor **batterij-elektrische wagens**, met een aandeel van 34% van alle personenwagens, terwijl dit in 2014 nog maar 2% was en 29% in 2021. In absolute cijfers gaat het om een totaal van 268 batterij-elektrische personenwagens (237 in 2021). Daarnaast is 38% van de personenwagens een benzine-hybride (inclusief plug-in hybride) voertuig (302 in totaal)¹⁹. Dit is 1% meer dan vorig jaar en 25% meer dan in 2014. Deze voertuigen zijn opgenomen in de groep van de benzinevoertuigen.

Bij de **MPV's** is het overwicht van diesel van 64% in 2014 omgeslagen naar nog 14% in 2022 (zie figuur 5). In 2021 was dit nog 17%. Voor het eerst is hiermee het aandeel diesel zelfs lager dan dat van de elektrische MPV's, die 15% uitmaken in 2022 (128 voertuigen). De elektrische MPV's nemen elk jaar toe, echter aan een trager tempo dan bij de personenwagens. In 2021 hadden ze een aandeel van 13%. Het aandeel benzine is de eerste jaren sterk gestegen, komend van 32% in 2014 tot 60% in 2018, en blijft de laatste jaren zachtjes toenemen, waarbij het in 2022 op het geheel van de MPV's 63% uitmaakt. Daarnaast zijn er ook 57 MPV's op aardgas (CNG), een aandeel van 7%, en ook nog 9 voertuigen op LPG (1%), aantallen die onveranderd zijn sinds 2020. Voor 4 voertuigen werd bovendien aangegeven dat het gaat om benzine-hybride MPV's (waarvan 3 Plug-in hybrides - PHEV).

De invoering van het Besluit "Voorbeeldgedrag" zorgt bij deze voertuigcategorieën duidelijk voor een versnelde evolutie naar minder dieselwagens en meer batterij-elektrische voertuigen (BEV's).



Figuur 5: Procentuele evolutie van het brandstoftype bij personenwagens (boven) en MPV's (onder), tussen 2014 en 2022.

Ter vergelijking: Bij de 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) van de Brusselse overheden was het aandeel dieselwagens 10% (12% in 2021). In de volledige Brusselse vloot van 'lichte' voertuigen in 2022 was het aandeel dieselwagens 33% (38% in 2021). Voor de wagens van particulieren in het BHG was dit 26% en voor de bedrijfswagens 45%²⁰.

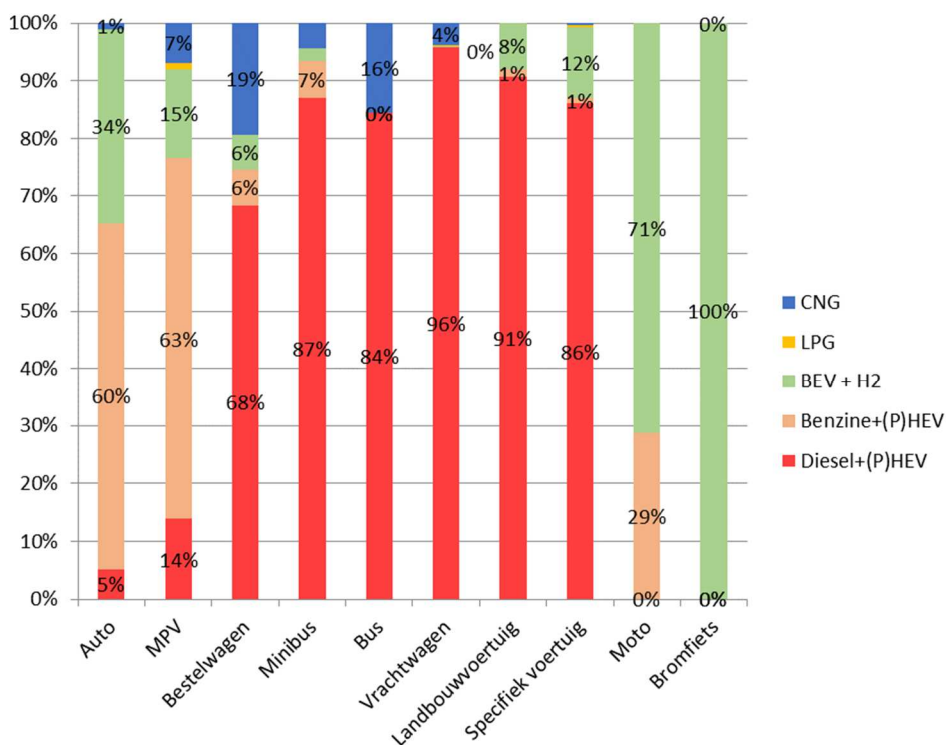
Uit figuur 6 blijkt dat **bestelwagens** en **minibussen** over het algemeen op diesel rijden (resp. 68% en 87%), maar 6% van de bestelwagens en 7% van de minibussen van de publieke vloten rijdt op benzine. Er zijn bovendien 76 batterij elektrische bestelwagens of 6% van het totaal van de bestelwagens (tegenover 55 voertuigen in 2021).

²⁰ Indicatoren online consulteerbaar via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2022, « Analysis of the Belgian car fleet (2008-2021) », Final Report, VITO, Study accomplished under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, July 2022.", <http://ecoscore.be/en/fiches>



We zien ook nog steeds een sterke toename van het aantal bestelwagens op CNG: van 3 in 2018 naar 64 in 2019 en maar liefst 247 in de huidige vloot (19% van deze voertuigcategorie).

Bussen, vrachtwagens en landbouwvoertuigen maken quasi uitsluitend gebruik van dieselbrandstof. Bij de **specifieke voertuigen** omvat dit ook het grootste deel (86%), al zijn er ook 37 elektrische (12%), 3 benzine-, 1 CNG- en 1 LPG-voertuig in deze voertuigcategorie. Bij de motorfietsen rijdt 29% op benzine en is 71% volledig elektrisch aangedreven (37 voertuigen), dit is een verdubbeling van de elektrische motorfietsen tegenover 2019 (19 voertuigen). De 2 bromfietsen die nieuw werden opgenomen zijn allebei volledig elektrisch²¹. Daarnaast rijden er ook 5 bussen en 32 vrachtwagens op CNG rond, en zijn er 6 elektrische landbouwvoertuigen. Bij de bussen zien we tenslotte ook 24 hybride dieselmotoren (6% van deze voertuigcategorie). Opmerkelijk is ook de opname van het eerste waterstofvoertuig (brandstofcel elektrisch voertuig op waterstofgas), meer bepaald een nieuwe vuilniswagen van Net Brussel.



Figuur 6 : Procentuele verdeling van de brandstoftypes per voertuigcategorie van de voertuigvloeden van de Brusselse overheden in 2022 ((P)HEV = (plug-in) hybride elektrische voertuigen; BEV = batterij elektrische voertuigen; H2 = waterstof).

5.6. IMPACT VAN DE LAGE EMISSIEZONE (LEZ)

Sinds 1 januari 2018 is een Lage Emissiezone (LEZ) van kracht op het volledige Brusselse 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 diesellootvoertuigen. Voor de Brusselse overheden zijn er op basis van de meest actuele informatie vanuit het Besluit 'Voorbeeldgedrag' 2972 voertuigen betrokken (personenwagens, MPV's, bestelwagens en (mini)bussen). Hierbij werden de vrachtwagens (+3,5t), gemotoriseerde tweewielers, landbouwvoertuigen en specifieke voertuigen niet meegenomen, aangezien de LEZ hierop vandaag nog 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 tot een vrijstelling of afwijking van de LEZ. In 2018 hadden enkel de Euro 0/1 diesellootvoertuigen geen toegang meer tot de LEZ, sinds 2019 zijn hier de Euro 2 diesellootvoertuigen en Euro 0/1 benzinevoertuigen bijgekomen en vanaf 2020 ook de Euro 3 diesellootvoertuigen. De volgende verstrenging trad in voege op 1/1/2022 met de toevoeging van de Euro 4 diesellootvoertuigen, maar waarbij een overgangperiode van

²¹ Aangezien tot voor dit jaar alle bromfietsen werden opgenomen onder de categorie 'moto', bevat de categorie 'motorfietsen' nog steeds een deel bromfietsen. Dit zal opgelost worden wanneer we ook de gedetailleerde informatie hebben over de correcte voertuigcategorie (L).



6 maanden zonder uitgifte van boetes werd ingesteld. Tenslotte zullen vanaf 2025 ook Euro 5 diesel- en Euro 2 benzinevoertuigen betrokken zijn. Op dat moment zullen bovendien ook de vrachtwagens en gemotoriseerde tweewielers onderworpen worden aan de LEZ. Voor meer info over de LEZ, zie www.lez.brussels.

Indien de samenstelling van het voertuigenpark van de Brusselse overheden van eind 2022 wordt beschouwd (zonder rekening te houden met de natuurlijke evolutie van vernieuwing en gedragswijzigingen door de LEZ), worden onderstaande gecumuleerde aantallen van voertuigen geïmpacteerd door de LEZ (toegangscriteria van 2018 tot 2025).

Totaal # niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse OVERHEDEN					
	2018	2019	2020	2022	2025
Auto	0	2	4	7	33
MPV	0	0	0	19	105
Bestelwagen	0	1	12	56	395
Minibus	0	0	5	6	13
Bus	0	0	0	4	15
Totaal	0	3	21	92	561
Aandeel	0%	0%	1%	3%	19%

Tabel 1 : Cumulatief aantal voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse overheden die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ in de fasen 2018-2019-2020-2022-2025.

De Brusselse overheidsvloeden bevatten eind 2022 een totaal van 92 voertuigen of 3% van het totaal van de betrokken voertuigcategorieën die op dat moment in principe niet meer toegelaten zijn tot de LEZ. Een jaar voordien betrof dit nog 187 voertuigen of 6%. Het merendeel van deze voertuigen (71) werden pas verboden sinds begin 2022, allen Euro 4 dieselveertuigen. Daarnaast zijn er 24 voertuigen (0,5%) die bij de vorige drempels al niet meer toegelaten waren maar nog steeds in gebruik zijn. Het betreft hierbij 13 bestelwagens, 6 personenwagens, en 5 minibussen.

Het merendeel van het geheel van deze 'verboden' voertuigen in de vloot van 2022 betreffen bestelwagens (70%) en MPV's (19%), gevolgd door 6% personenwagens, 3% bussen en 2% minibussen. Voor deze voertuigen werd in het jaarlijks rapport niet altijd aangeduid of een afwijking werd ontvangen, al is dit waarschijnlijk het geval (vb. prioritaire of nutsvoertuigen, voertuigen aangepast voor personen met beperkte mobiliteit,...). We merken algemeen elk jaar een halvering op van het aantal 'verboden' voertuigen in de vloot voor de drempel van 2022: van 398 voertuigen (13%) in 2020, naar 187 (6%) in 2021 en 92 (3%) in 2022.

De volgende fase van de LEZ gaat pas in vanaf 2025 (bijkomend verbod op Euro 5 diesel en Euro 2 benzine), waarbij het aantal betrokken voertuigen toeneemt tot 561 of 19% van het totaal (in 2020: 33%). De vloeden zullen de komende 2 jaren echter nog sterk evolueren en een vastgestelde vervangingsgraad van 10% per jaar moet dit in principe ook kunnen opvangen.

We stellen dus vast dat de overheden hun voertuigvloeden aanpassen om de Brusselse LEZ te respecteren en hier ook reeds proactief op reageren. Voor de beperkte aantallen voertuigen die 'in overtreding' circuleren, gaat het in principe om voertuigen die een afwijking hebben ontvangen, al ontbreekt deze informatie nog steeds deels in de jaarlijkse rapporten.

In hoofdstuk 6.3 van dit rapport gaan we nog verder in op de impact van de LEZ op de Brusselse overheidsvloeden.

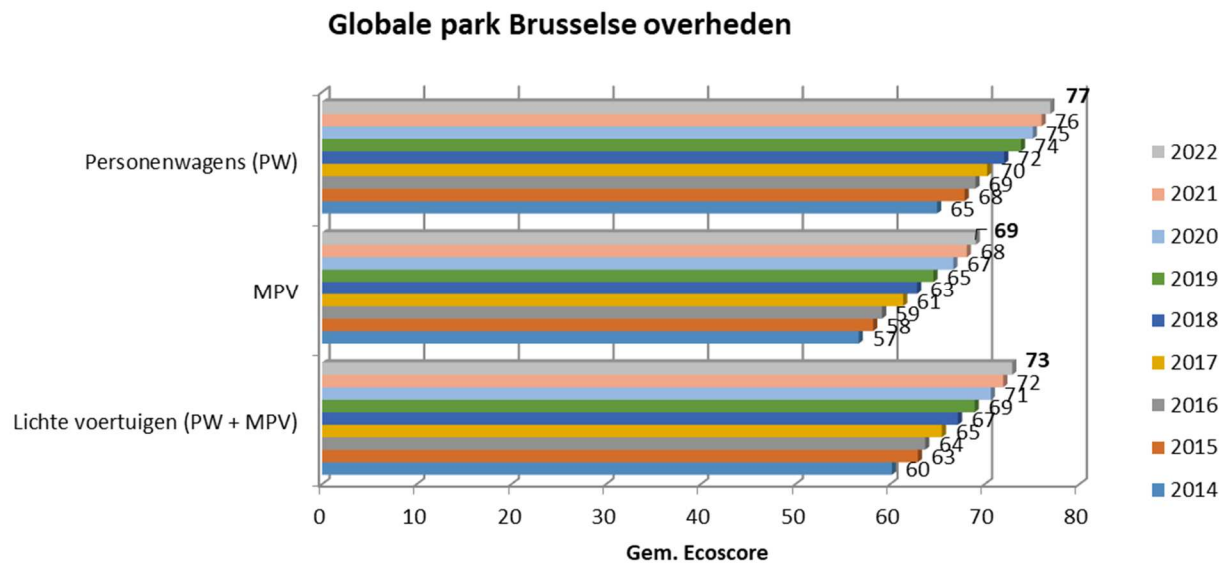
5.7. MILIEUPRESTATIES VAN HET GLOBALE EN NIEUWE WAGENPARK (ECOSCORE)

De milieuprestaties van een voertuig en een vloot kunnen het best weergegeven worden aan de hand van de Ecoscore. Op www.ecoscore.be kunnen de Ecorescores teruggevonden worden van alle personenwagens en MPV's die op de Belgische markt beschikbaar zijn (alook 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 73, een stijging van 1 punt ten opzichte van het voorgaande jaar en 13 punten ten opzichte van 2014 (zie figuur 7). Bij de personenwagens is de gemiddelde Ecoscore



toegenomen van 65 in 2014 naar 77 in 2022, bij de MPV's van 57 naar 69. De gemiddelde stijging die we zagen tot 2020 van +2 punten per jaar is sindsdien vertraagd, wat kan verklaard worden door de invoering van de strengere homologatieprocedure voor nieuwe voertuigen en de lagere Ecoscores die dit met zich meebrengt (cf. voetnoot 6).



Figuur 7: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van het totale park van lichte voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2022).

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 met haar score van 72,9 gemiddeld beter doet, met 7 punten meer (cf. gem. Ecoscore van 65,6 voor het volledige gewest)²².

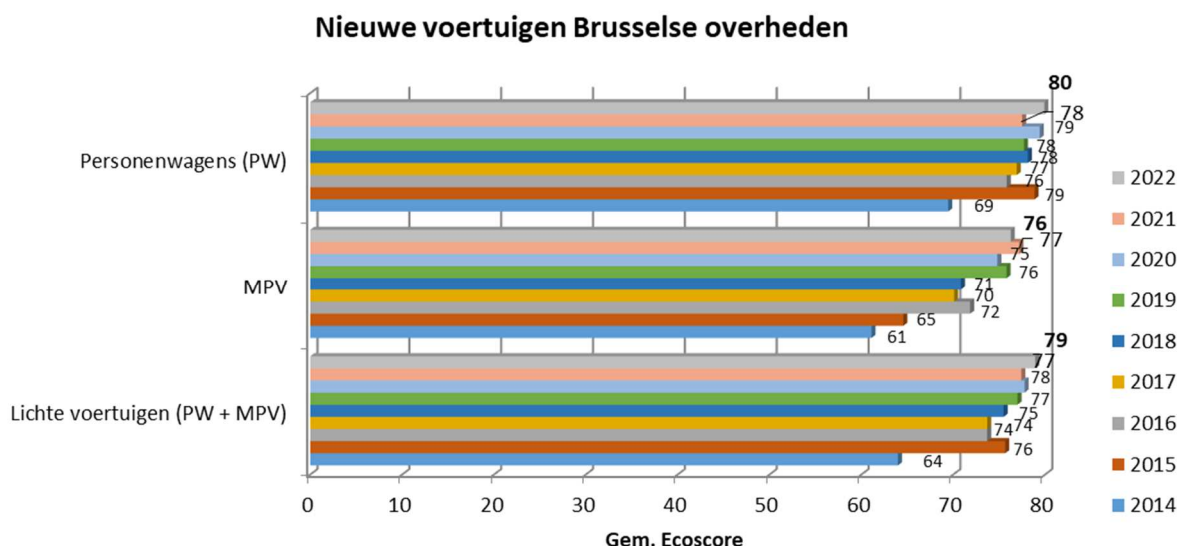
Bij de **nieuw in gebruik genomen wagens** in de vloot van 2022, ligt de gemiddelde Ecoscore steeds hoger dan voor het globale park. De nieuwe 'lichte voertuigen' hebben een gemiddelde Ecoscore van 79. Dit is 2 punten hoger dan het jaar voordien, en maar liefst 15 punten meer dan bij de nieuwe voertuigen uit 2014 (zie figuur 8).

De nieuwe personenwagens apart hebben een gemiddelde Ecoscore van 80 (11 punten meer dan in 2014 en 2 punten meer dan in 2021); de nieuwe MPV's een gemiddelde van 76. Dit is 1 punt lager dan een jaar voordien, maar wel maar liefst 15 punten meer dan in 2014.

De opname van BEV's (met hoge Ecoscores) in het wagenpark heeft een belangrijke impact op de gemiddelde Ecoscore. Indien er in een bepaald jaar meer BEV's bijkomen, geeft dit een fikse stijging in de gemiddelde Ecoscore van de nieuwe vloot (cf. 2015). De strengere homologatieprocedure voor nieuwe voertuigen (WLTP) heeft ook een duidelijke impact op de Ecoscores, waardoor de jaarlijkse toename wat vertraagd wordt.

²² Statistieken van de Brusselse voertuigvloot (2008-2022) online consulteerbaar via de datavisualisatietool op <https://ecoscore.be/fiches>.





Figuur 8: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van de nieuw in gebruik genomen voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2022).

Ter vergelijking: De nieuw ingeschreven 'lichte' voertuigen van het volledige Brusselse gewest²³ hadden in 2022 een gemiddelde Ecoscore van 71,0. De Brusselse overheden zitten hier met een score van 78,9 met 8 punten boven en doen het dus gemiddeld gezien beduidend beter.

5.8. 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 minimale Ecoscore drempelwaarde. De personenwagens die in 2022 in gebruik werden genomen, moeten minstens een Ecoscore van 76 halen, de MPV's minstens 69 (dezelfde drempelwaarden als in 2021). Deze voertuigen mogen bovendien niet uitgerust zijn met een dieselmotor.

Hierbij zien we dat, van de **84 nieuwe personenwagens** die in 2022 voor het eerst in gebruik genomen werden:

- 3 wagens uitgerust zijn met een dieselmotor (zoals dit ook in 2021 het geval was), hiervan is er één een diesel-hybride;
- 18% (15 wagens) een Ecoscore onder de drempelwaarde heeft (t.o.v. 28% in 2021).

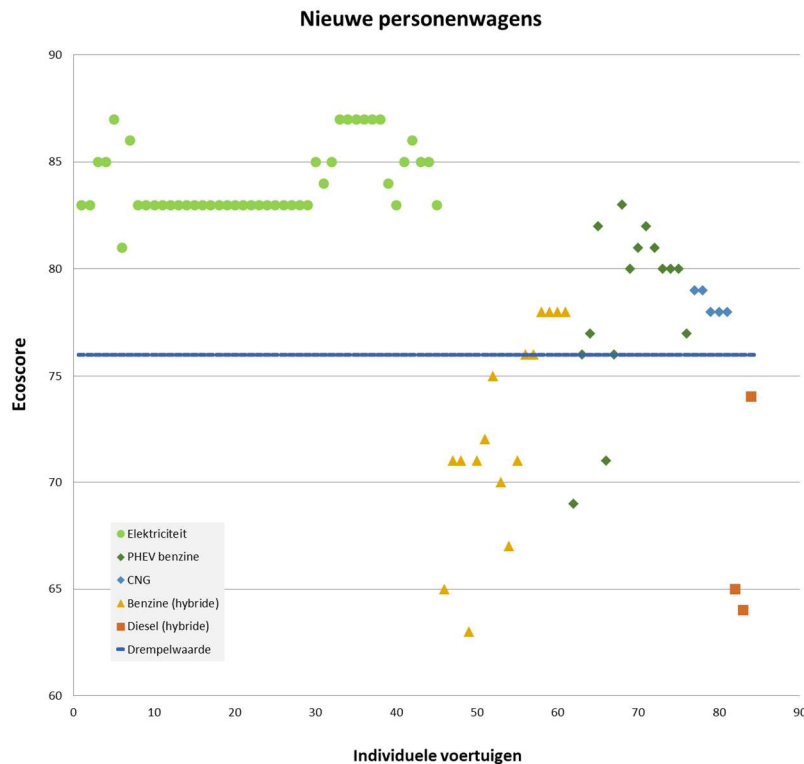
Daarnaast zien we dat bij de nieuwe personenwagens zich 45 BEV's bevinden (54%), waarvan de meeste werden opgenomen door het Agentschap Net Brussel (22 in totaal). In 2021 ging het over 33 nieuwe elektrische wagens, met een aandeel van 28% van de nieuwe personenwagens.

Net als in 2021 ligt het aantal nieuwe wagens een stuk lager dan de jaren voordien (84 in 2022 t.o.v. 117 in 2021 en 177 in 2020), hetgeen nog steeds een impact zal zijn van de vertragingen in productie en levering van voertuigen sinds de COVID19-pandemie, maar mogelijk ook een afwachtende houding met betrekking tot de verplichtingen in 2025 (LEZ en voorbeeldgedrag).

In figuur 9 kan de verdeling van de Ecoscores bij de nieuwe personenwagens vergeleken worden met de Ecoscore drempelwaarde (76 voor 2022). Hierbij is op te merken dat van de 15 wagens die de drempelwaarde niet respecteren, de meerderheid (60%) toch nog minstens een Ecoscore van 70 behalen (9 wagens). Bij de 6 voertuigen die ook nog lager scoren dan 70 bevinden zich de 2 dieselwagens (Ecoscore 64-65 en daarnaast nog 3 benzine wagens (Ecoscores 63-67) en één Plug-in hybride benzine (Ecoscore 69). Het ene diesel-hybride voertuig heeft een Ecoscore van 74, maar behaalt dus ook de drempel niet. Het aandeel voertuigen met te lage Ecoscores is er opnieuw op achteruit gegaan tegenover het voorgaande jaar, toen er 65% minstens Ecoscore 70 behaalde (tegenover 60% in 2022).

²³ Statistieken van de Brusselse voertuigvloot (2008-2022) online consulteerbaar via de datavisualisatietool op <https://ecoscore.be/fiches>.





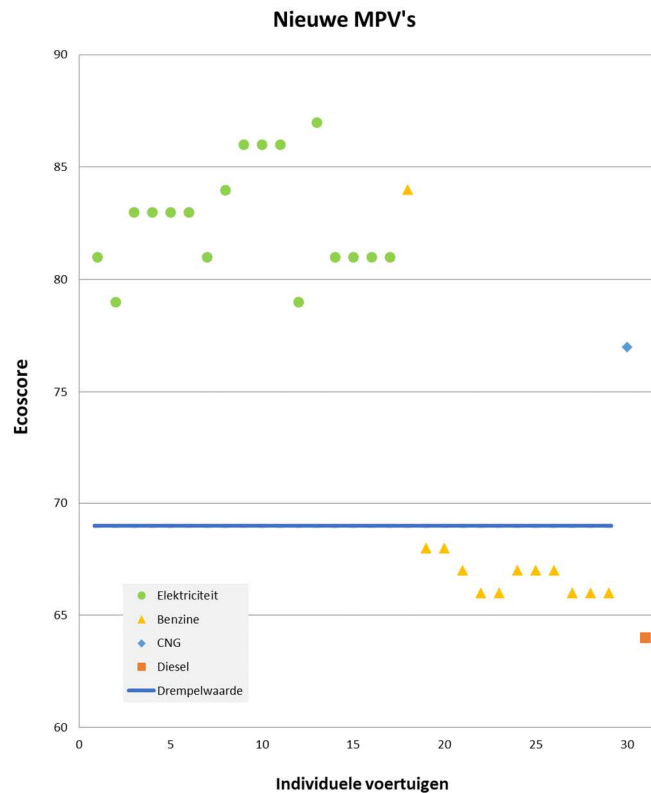
Figuur 9 : Individuele Ecoscores van de nieuw in gebruik genomen personenwagens in 2022 – elke stip vertegenwoordigt een individueel voertuig.

Van de 31 nieuw in gebruik genomen **MPV's** in 2022:

- Is er 1 voertuig (3%) uitgerust met een dieselmotor (t.o.v. 4% in 2021);
- Halen 12 voertuigen (39%) de Ecoscore drempelwaarde niet (t.o.v. 31% in 2021).

Bij de nieuw in gebruik genomen MPV's bevinden zich verder ook 17 BEV's. Dit is 55% van de nieuwe MPV's. Dit is een zelfde aandeel als in 2021, toen er 28 nieuwe BEV's ingezet werden (op een totaal van 51 nieuwe MPV's)). Er werd ook een nieuwe MPV op aardgas (CNG) opgenomen in de vloot, met een Ecoscore van 77. De verdeling van de Ecoscores van deze nieuwe voertuigen wordt weergegeven in figuur 10. Hierbij zien we dat alle elektrische en CNG-voertuigen nog ver boven de drempelwaarde liggen, en het dieselveertuig er ver onder.

Voor de benzinevoertuigen blijkt het moeilijk om de Ecoscore drempel van 69 te halen, aangezien van deze 12 voertuigen er slechts één de drempel haalt (8%). De overige benzinevoertuigen hebben wel minstens een Ecoscore van 66. De enige nieuwe MPV die zelfs de drempel van 65 niet haalt, is het ene dieselveertuig (Ecoscores 64).



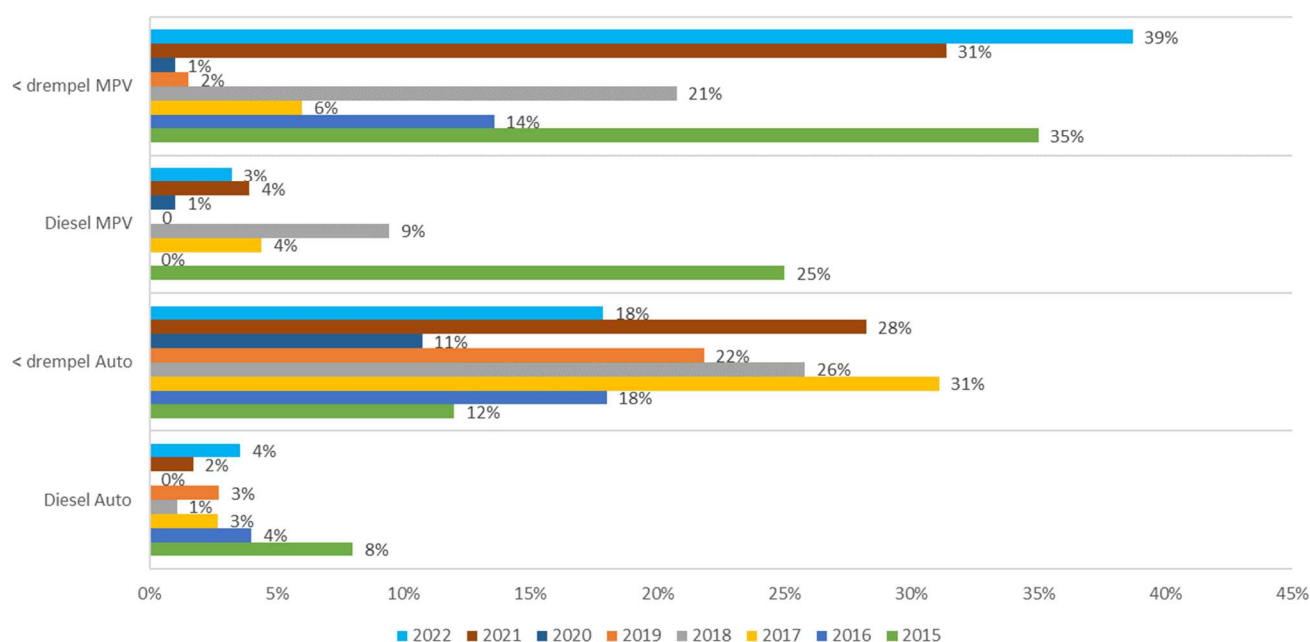
Figuur 10 : Individuele Ecoscores van de nieuw in gebruik genomen MPV's in 2022 – elke stip vertegenwoordigt een individueel voertuig.

Onderstaande figuur 11 geeft de evolutie weer tussen 2015 en 2022 wat betreft het aandeel van nieuwe voertuigen die niet beantwoorden aan de milieucriteria van het Besluit “Voorbeeldgedrag”. Bij de personenwagens en MPV's wordt het niet aankopen van diesellootvoertuigen relatief goed gerespecteerd, maar blijven er de meeste jaren toch enkele voertuigen op diesel bijkomen. In 2022 waren het 3 nieuwe diesellootwagens, tegenover 2 in 2021 en geen in 2020. Bij de MPV's waren er de voorbije jaren (behalve in 2016 en 2019) toch ook nog enkele nieuwe diesellootvoertuigen, met dit jaar 1 nieuwe erbij.

De Ecoscore drempelwaarde blijkt een moeilijker te respecteren verplichting. Ondanks de vertraging in de verstrenging van de Ecoscore drempelwaarde (normaal +1 punt per jaar), zorgt de aanpassing van de Ecoscores door de WLTP homologatieprocedure er wel voor dat deze verplichting uitdagender is geworden.

Bij de personenwagens schommelt het aandeel nieuwe voertuigen dat de drempel niet haalt de laatste jaren rond de 20-30%, waarbij het aandeel van 18% in 2022 nog steeds binnen deze tendens valt, maar wel lager dan gemiddeld. 2020 was hierbij eerder een uitzonderlijk jaar met een aandeel van slechts 11% dat de drempel niet haalde. Bij de nieuwe MPV's zien we sterkere variaties, met dit jaar een aandeel van 39% (vergelijkbaar met het jaar 2015), terwijl dit in 2019-2020 rond 1-2% lag. Voor de MPV's blijkt het behalen van de Ecoscore drempel dan ook de grootste uitdaging.

Non-conformiteit nieuwe voertuigen



Figuur 11: Non-conformiteit van personenwagens ('Auto') en MPV's tussen 2015 en 2022.

5.9. VOERTUIGGEBRUIK

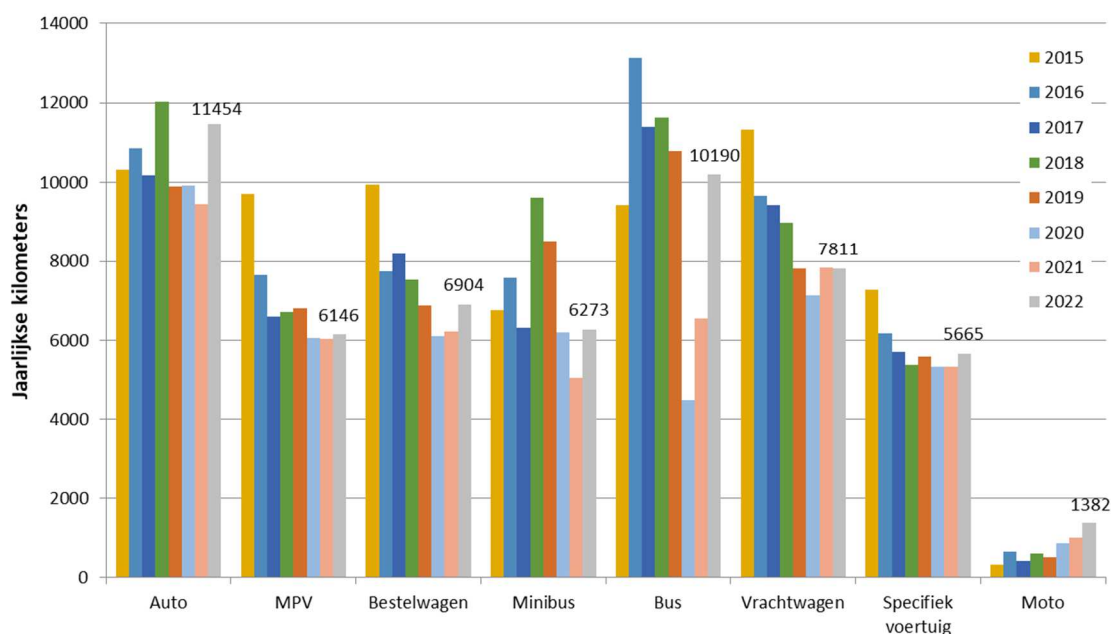
Om een idee te krijgen van het gebruik van de voertuigvloot, werd gevraagd om in het jaarlijks rapport voor elk voertuig de afgelegde kilometers in te vullen op jaarbasis voor 2022. Deze informatie ontbrak voor nog 3% van alle voertuigen (zoals in 2021). Vooral bij de landbouwvoertuigen (23%) stelt dit probleem zich nog, maar dit heeft er vooral mee te maken dat eerder de gepresteerde uren worden bijgehouden en niet de kilometers. Voor deze voertuigcategorie is deze statistiek dan ook minder relevant en werd deze daarom niet in onderstaande grafiek (figuur 12) opgenomen. Ook de 'nieuwe' categorie van bromfietsen werd niet in deze analyses weerhouden, aangezien het slechts gaat om 2 nieuwe voertuigen, met gemiddeld amper 26 km/ jaar op hun teller en dit momenteel een vertekend beeld geeft.

De gemiddelde afstand die een voertuig in de Brusselse overheidsvloot jaarlijks aflegt bedraagt 7530 km. Tegenover het vorige jaar is dit een sterke toename met 9% (+594 km/jaar), waar we ook in 2021 een (kleinere) toename zagen. De jaren voordien ging het gebruik echter telkens achteruit. We zien dat dit lagere gebruik ondertussen terug gecompenseerd wordt, mogelijk ook door de verkleining van het voertuigenpark en de vertraagde vlootvernieuwing, waardoor de bestaande voertuigen meer ingezet worden en dus meer kilometers afleggen.

De personenwagens, bussen en vrachtwagens leggen gemiddeld meer kilometers af dan het gemiddelde. De bestelwagens, MPV's, minibussen, bussen, specifieke voertuigen en motorfietsen liggen hier dan weer onder.

De sterke gemiddelde toename van de jaarlijkse kilometers tegenover 2021 wordt vooral veroorzaakt door de toenames in het gebruik van de bussen (+56%), specifieke voertuigen (+60%), moto's (+37%), minibussen (+24%), personenwagens (+21%) en bestelwagens (+11%). Bij de vrachtwagens en MPV's is het gebruik constant gebleven.





Figuur 12: Evolutie van de gemiddelde jaarlijks afgelegde kilometers per voertuigcategorie van de voertuigvloeden bij de Brusselse overheden, van 2015 tot 2022.

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. De groepen worden als volgt gedefinieerd:

- Gemeenten en Stad Brussel ('Gemeenten');
- OCMW's (en hun associaties, waaronder de IRIS-ziekenhuizen);
- 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 (371 gemotoriseerde voertuigen). Cremabru heeft daarnaast 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 MPV's, bestel- en vrachtwagens betreft.



Gewestelijke instellingen

In het Brussels Gewest zijn er 24 gewestelijke instellingen die over een wagenpark beschikken. Van deze 24 instellingen, zijn er 5 die over een vloot van meer dan 100 voertuigen beschikken, meer bepaald:

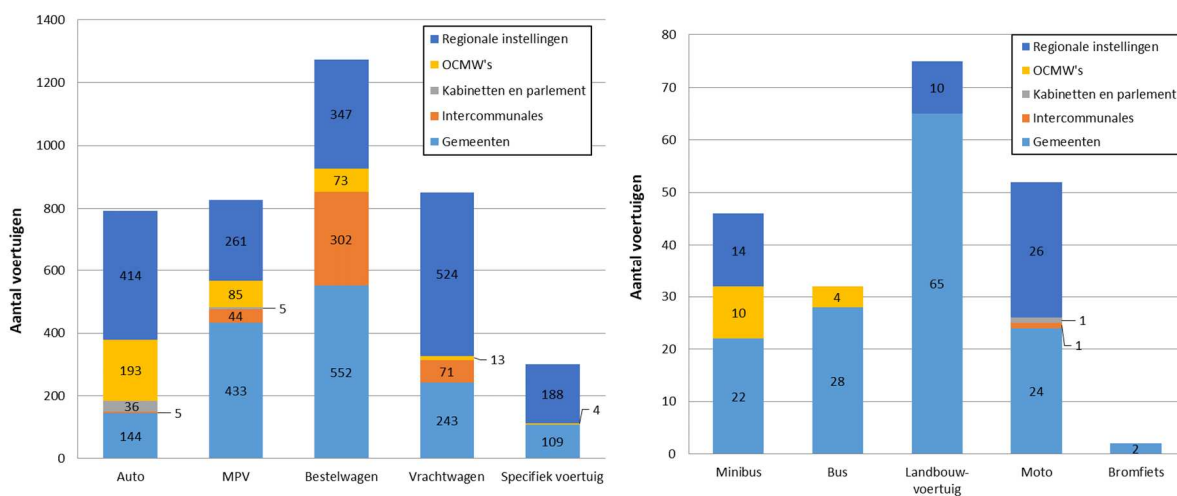
- Agentschap Net Brussel (786 voertuigen);
- MIVB²⁴ (243 voertuigen – exclusief de bussen, trams en metro's);
- DBDMH²⁵ (217 voertuigen);
- Leefmilieu Brussel (122 voertuigen);
- Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB – 137 voertuigen).

De overige instellingen hebben allemaal een vloot van minder dan 30 voertuigen, die dan ook voornamelijk bestaan uit personenwagens en enkele MPV's en bestelwagens.

6.1. VOERTUIGCATEGORIEËN

De regionale instellingen en gemeenten hebben de grootste voertuigvloeden die bovendien zeer vergelijkbaar zijn in grootte, respectievelijk 1784 en 1622 voertuigen. De overige groepen zijn veel kleiner, meer bepaald 423 voertuigen bij de intercommunales, 382 bij de OCMW's en hun associaties, en 42 bij de kabinetten. Deze aantallen zijn dit jaar relatief stabiel gebleven, variërend tussen -2% en +6% t.o.v. 2021. Bij de intercommunales zien we een toename van +6%, maar dit is veel beperkter dan voorbije jaren (+17% in 2021), vooral door de uitbreiding van de vloot bij Sibelga.

De grootte van de verschillende voertuigcategorieën binnen de verschillende groepen varieert sterk. Dit is gekoppeld aan de grote verschillen in functies die toegewezen zijn aan de groepen en de voertuigen die zij daarvoor inzetten. De grootste aantallen binnen de voertuigcategorieën bevinden zich in afnemende volgorde bij de bestelwagens, vrachtwagens, MPV's, personenwagens en in mindere mate de specifieke voertuigen. Veel kleiner in aantallen zijn de landbouwvoertuigen, moto's, minibussen, bussen en bromfietsen (zie figuur 13 voor de concrete aantallen van de verschillende voertuigcategorieën per groep).



Figuur 13: Aantal voertuigen per voertuigcategorie en type overheidsinstantie voor het wagenpark in 2022.

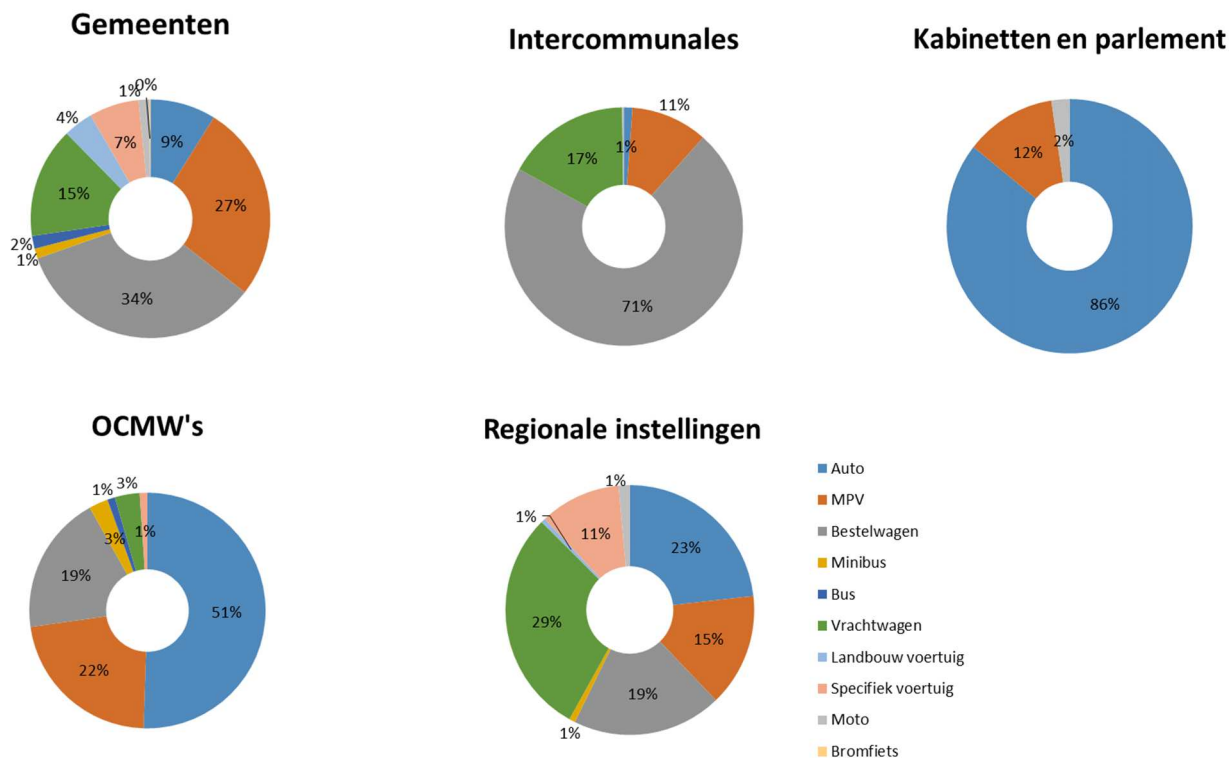
De taartdiagrammen in figuur 14 geven de verschillen in samenstelling van de wagenparken voor de verschillende groepen overheidsinstellingen. Het wagenpark van de gemeenten bestaat voor 1/3^e uit bestelwagens, 1/4^e uit MPV's, 1/6^e uit vrachtwagens en 1/10^e uit personenwagens. De intercommunales hebben een aandeel bestelwagens van 71%, vrachtwagens 17% en MPV's 11%. Binnen de OCMW's en hun associaties bestaat het wagenpark voor de helft uit personenwagens (51%), 22% uit MPV's en 19% uit bestelwagens. Bij de kabinetten en het parlement wordt het wagenpark nog steeds gedomineerd door personenwagens, met name 86%. Deze verdelingen blijven bovendien over de jaren stabiel

²⁴ Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)

²⁵ Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)



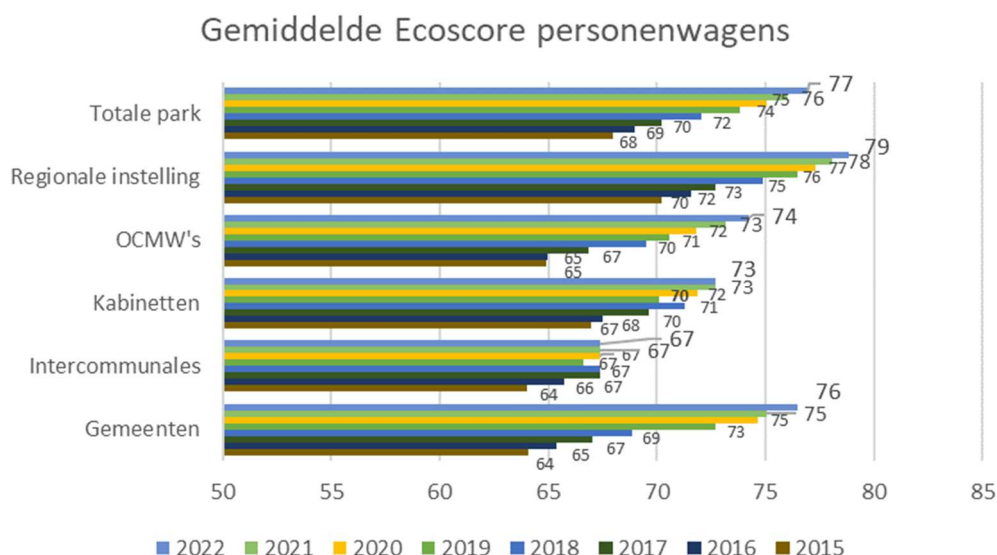
De regionale instellingen hebben een grotere verscheidenheid aan voertuigcategorieën in hun wagenpark. Het grootste aandeel is voor de vrachtwagens (29%), waarna de personenwagens, MPV's en bestelwagens ieder ongeveer 20% uitmaken. Ook specifieke voertuigen vormen een belangrijk onderdeel van de vloten met 11% van de voertuigen. Denk hier bijvoorbeeld aan Net Brussel (afvalophaling) en DBDMH (brandweer) die hier deel van uitmaken. De verhoudingen van de voertuigcategorieën blijken ook zeer constant te blijven over de jaren heen.



Figuur 14: Procentuele verdeling van de voertuigcategorieën in de wagenparken van de verschillende groepen in 2022.

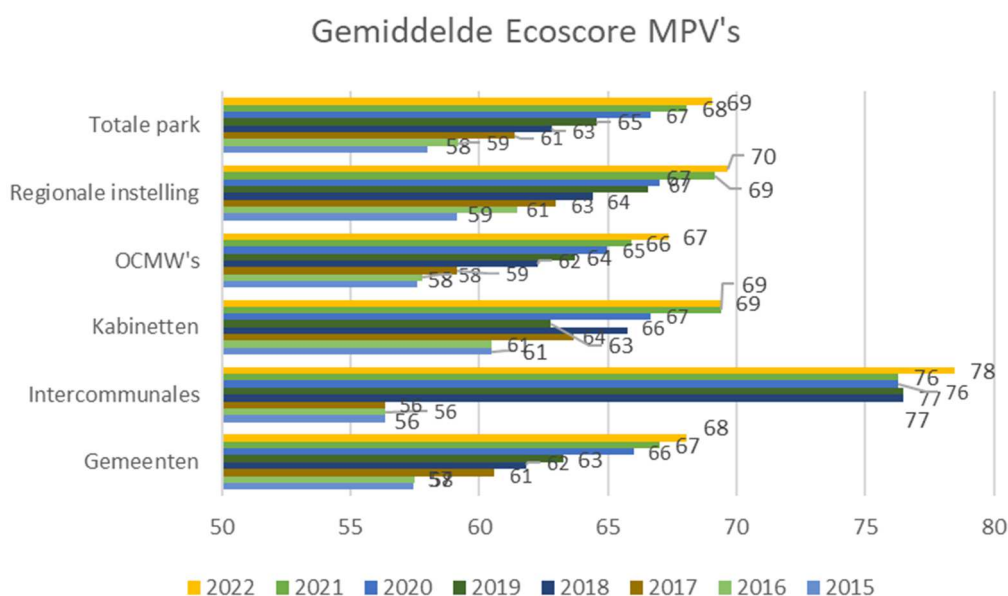
6.2. MILIEUPRESTATIES WAGENPARKEN

In vergelijking met de gemiddelde Ecoscore van de **personenwagens** van alle Brusselse overheden samen (77), doen de wagens van de regionale overheden het gemiddeld beter (Ecoscore 79) en die van de gemeenten het net iets minder goed (76). Verder onder dit gemiddelde bevinden zich de wagens van de OCMW's (74), kabinetten (73) en intercommunales (67), zie figuur 15. Bij de meeste groepen van overheidsinstellingen is er een gestage verbetering van de gemiddelde Ecoscore op te merken, van 1 à 2 punten per jaar. Enkel bij de intercommunales is de Ecoscore de voorbije jaren gestagneerd, maar deze groep omvat ook slechts 5 personenwagens. In vergelijking met 2021 zien we enkel bij de regionale instellingen, gemeenten en OCMW's een stijging met 1 punt, bij de anderen is dit gelijk gebleven.



Figuur 15: Gemiddelde Ecoscore van de personenwagens per groep van 2015 tot 2022.

In vergelijking met 2015 heeft de vloot van de MPV's een belangrijke stap gezet naar betere milieuprestaties (zie figuur 16). De gemiddelde Ecoscore voor de **MPV's** bedraagt 69, een toename van 1 punt tegenover 2021. De intercommunales doen het een pak beter dan dit gemiddelde, met een gem. Ecoscore van 78, hetgeen te verklaren is doordat deze uitsluitend rijden op aardgas (34 voertuigen) of elektriciteit (10 voertuigen). De regionale instellingen doen het ook nog iets beter dan het algemeen gemiddelde (70), de kabinetten liggen er vlak op en de gemeenten (68) en OCMW's (67) liggen er net onder. Over alle groepen heen nam de gem. Ecoscore in 2022 met 0 tot 2 punten toe.



Figuur 16: Gemiddelde Ecoscore van de MPV's per groep van 2015 tot 2022.

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 overheidsvlooten. Onderstaande tabel 2 toont aan dat het vooral de voertuigen van de gemeenten zijn die de sterkste impact ondervinden, ook de volgende jaren.

Er bevinden zich nog steeds 3 voertuigen in de vloten die reeds met de restricties van 2019 (verbod op Euro 2 diesel en Euro 1 benzine en ouder) verboden waren, meer bepaald 2 voertuigen bij de regionale instellingen en 1 bij de gemeenten. De 17 voertuigen die in de vloten eind 2019 nog in gebruik waren en met de restricties van 2019 verboden waren, werden tot 6 gereduceerd in 2020 en 2021, en werden dit jaar verder met de helft gereduceerd. Voor 2 van deze voertuigen werd een afwijking voor de LEZ gerapporteerd²⁶, maar mogelijk heeft ook het derde voertuig een afwijking, maar werd dit niet in het jaarlijks rapport meegedeeld²⁷.

Wanneer we kijken naar de LEZ-restricties van 2020, waarbij bijkomend de Euro 3 dieselloot verboden werden, gaat het over een cumulatief totaal van 21 voertuigen of 1% van alle betrokken voertuigcategorieën. Een jaar eerder waren dit er nog 39 (1% van het totaal). Net als het jaren voordien, werd dit aantal quasi gehalveerd (verwijderd uit de vloot of vervangen). Ook van deze voertuigen kunnen we veronderstellen dat deze een afwijking hebben ontvangen, waarbij dit voor 15 van de 18 betrokken Euro 3 dieselloot ook werd vermeld in de jaarlijkse rapporten²⁸.

In januari 2022 werd een nieuwe verstrenging ingevoerd, waarbij ook Euro 4 dieselloot worden geïnterdict. Bij de huidige samenstelling van de overheidsvloot – eind 2022 – zouden hiervan in totaal 92 voertuigen niet meer mogen rijden, of 3% van de betrokken vloot. Het jaar voordien ging het nog om een totaal van 187 voertuigen of 6% van de betrokken categorieën, opnieuw een halvering zoals de voorgaande jaren. Er werd van januari tot juni 2022 een overgangperiode ingevoerd voor Euro 4 dieselloot, waarbij geen boetes werden uitgeschreven tot eind juni 2022. Nadien werd de controle echter alsnog effectief. Daarnaast was het tot eind 2022 ook mogelijk om een afwijking te verkrijgen voor voertuigen die moesten vervangen worden maar nog niet konden geleverd worden. Ongetwijfeld zullen we in het volgende rapport dan ook nog een sterke reductie opmerken van de Euro 4 dieselloot in de overheidsvloot.

Met de restricties van 2025 zullen bijkomend Euro 5 dieselloot verboden worden en gebeurt eveneens een verstrenging voor (hybride)benzine/LPG/CNG met de opname van Euro 2 in de restricties. Deze fase gebeurt al binnen 2 jaar, waardoor de vloot in de aanloop naar de nieuwe restricties nog verder zal evolueren. De 561 verboden voertuigen (19% van het totaal) zijn dan ook nog zeer onderhevig aan veranderingen. Tegenover een jaar geleden zien we hier ook reeds een sterke daling, van 33% in 2020 naar 24% in 2021 (737 voertuigen) en 19% op dit moment. Vanaf 2025 voorziet de nieuwe kalender bovendien ook bijkomende voertuigcategorieën, namelijk de brom- en motorfietsen en vrachtwagens. Deze zullen in het volgende jaarlijks rapport eveneens geëvalueerd worden.

Algemeen kunnen we vaststellen dat in de komende periode (2023-2025), bij de huidige vlootsamenstelling, de restricties in 2025 de grootste invloed zullen hebben op de intercommunales (27% van hun vloot verboden), gevolgd door de gemeenten (24%) en kabinetten (17%), en voor de overige groepen 13%.

In principe volstaat de 'natuurlijke jaarlijkse vervangingsgraad' in de Brusselse overheidsvloot (7 à 10%) om de 'verplichte' vervanging omwille van de LEZ de komende jaren op te vangen.

Niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse overheden - situatie 2022										
	2018		2019		2020		2022		2025	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Gemeenten	0	0%	1	0%	3	0%	35	3%	278	24%
OCMW's	0	0%	0	0%	1	0%	21	6%	48	13%
Intercommunales	0	0%	0	0%	0	0%	3	1%	95	27%
Kabinetten	0	0%	0	0%	1	2%	3	7%	7	17%
Regionaal	0	0%	2	0%	16	2%	30	3%	133	13%
Totaal	0	0%	3	0%	21	1%	92	3%	561	19%

Tabel 2 : Cumulatief aantal voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse overheden die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ in de fasen 2018-2019-2020-2022-2025.

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. Met de LEZ-restricties van 2020 zijn 3 voertuigen (allen bestelwagens) of 0% van de betrokken categorieën van de gemeentevloten niet meer toegelaten, waar dit vorig jaar nog 16 voertuigen waren. Vanaf 2022 stijgt dit tot een cumulatief aantal van 35 voertuigen of 3% van deze categorieën (vorig jaar 96 voertuigen (8%)). Verder vooruit kijkend naar de restricties

²⁶ Het gaat om een oldtimer personenwagen van de MIVB voor het trammuseum en een prioritair voertuig bij DBDMH.

²⁷ Dit betreft een bestelwagen bij de gemeente Ganshoren uit 1999.

²⁸ Er werd geen afwijking gemeld voor de Euro 3 dieselloot bij kabinet Laan (personenwagen), gemeente Jette (bestelwagen) en gemeente Elsene (bestelwagen).



van 2025, zou dit met de huidige vlootsamenstelling betrekking hebben op 278 voertuigen in totaal of 24% van de vloot, komende van 30% vorig jaar, al zal dit aantal de komende jaren nog sterk dalen door de nodige vervangingen uit te voeren.

Totaal aantal niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse GEMEENTEN - situatie 2022					
	2018	2019	2020	2022	2025
Auto	0	0	0	0	8
MPV	0	0	0	10	60
Bestelwagen	0	1	3	21	191
Minibus	0	0	0	1	7
Bus	0	0	0	3	12
Totaal	0	1	3	35	278
Aandeel	0%	0%	0%	3%	24%

Tabel 3 : Cumulatief aantal voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse GEMEENTEN die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ in de fasen 2018-2019-2020-2022-2025.

6.4. CONFORMITEIT MET HET BESLUIT VOORBEELDGEDRAG

In 2022 werden er in totaal 84 nieuwe **personenwagens** in gebruik genomen bij de Brusselse overheden: 5 bij de gemeenten, geen bij de intercommunales, 2 bij de kabinetten, 38 bij de OCMW's en hun associaties en 39 bij de regionale instellingen. Er werden hierbij 3 nieuwe dieselwagens in gebruik genomen. Daarbij wordt de Ecoscore drempelwaarde bij 82% van de wagens gerespecteerd (69 wagens). Dit is 1 dieselvoertuig meer dan in 2021, maar de conformiteit met de Ecoscore drempelwaarde is wel verbeterd (72% boven de drempel in 2021).

De voertuigen die de drempel niet halen bevinden zich bijna allemaal bij de OCMW's en hun associaties, waar dit 29% van de nieuwe aankopen betreft (11 voertuigen). Bij de andere overheidsgroepen gaat het slechts om 1 à 2 voertuigen die de drempel niet halen.

Van de 31 nieuwe **MPV's** in 2022 werden er 16 aangekocht door de gemeenten, 4 door de OCMW's en 11 door de regionale instellingen. Van al deze voertuigen was er nog 1 uitgerust met een dieselmotor. Van deze nieuwe MPV's wordt de drempelwaarde behaald bij 61% van de voertuigen (19 voertuigen). Vorig jaar waren er 2 dieselvoertuigen opgenomen en behaalde 69% van de nieuwe MPV's de Ecoscore drempel. We zien dus een achtergang in vergelijking met vorig jaar voor de Ecoscore-conformiteit, ook al bleef de drempelwaarde gelijk.

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	5	0	0%	2	40%	16	0	0%	1	6%
Intercommunales	0	0	--	--	--	0	0	--	--	--
Kabinetten en parlement	2	1	50%	1	50%	0	0	--	--	--
OCMW's	38	2	5%	11	29%	4	0	0%	0	0%
Regionale instellingen	39	0	0%	1	3%	11	1	9%	11	100%
Totale park	84	3	4%	15	18%	31	1	3%	12	39%

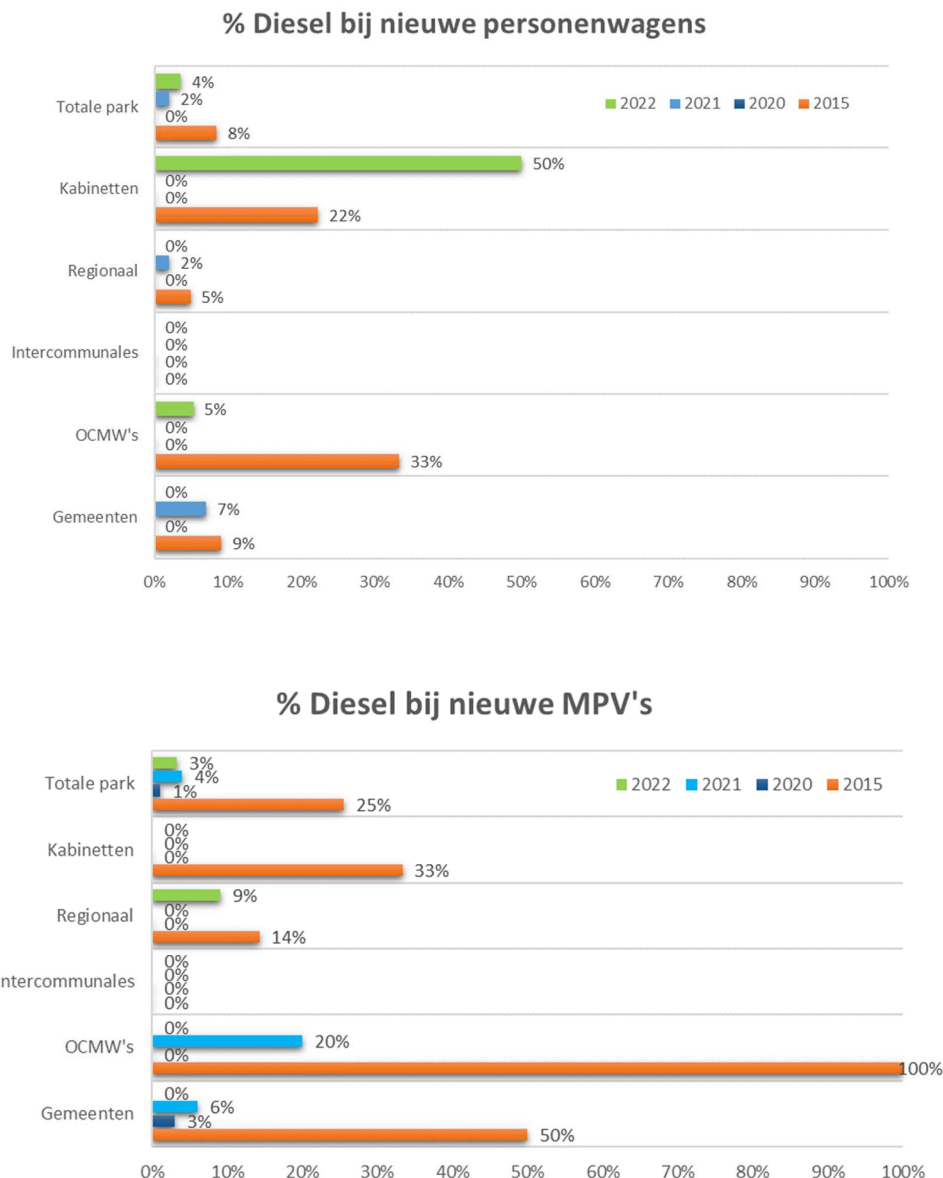
Tabel 4 : Overzicht van conformiteit van de nieuwe personenwagens en MPV's aan het dieselverbod en de Ecoscore drempelwaarde voor 2022²⁹.

De voorbije jaren werd het verbod op dieselvoertuigen bij personenwagens en MPV's steeds beter toegepast en ligt de conformiteitsratio zeer hoog. In de grafieken in figuur 17 wordt deze evolutie voor de verschillende groepen van overheden afgebeeld. Aangezien deze grafieken in percentages van de nieuwe voertuigen uitgedrukt zijn, moet er echter ook rekening gehouden worden met de specifieke aantallen, wat een vertekend beeld kan geven bij de intercommunales en kabinetten die maar over zeer beperkte aantallen beschikken.

²⁹ Het dieselvoertuig bij de kabinetten was slechts een tijdelijke oplossing in afwachting van de levering van een nieuwe benzine hybride; het dieselvoertuig werd ondertussen verwijderd uit de vloot.



Bij de nieuwe personenwagens was in 2015 nog 8% een dieselveertuig, hetgeen gedaald is tot 4% in 2022 (en zelfs 0% in 2020). De verschillende groepen vertonen algemeen deze positieve tendens. De kabinetten vormen hierop een uitzondering in 2022, maar dit betreft maar één voertuig. Voor de nieuwe MPV's is het aandeel diesel van 25% in 2015 gezakt naar 3% in 2022. In 2019 en 2016 lag dit zelfs op 0%.



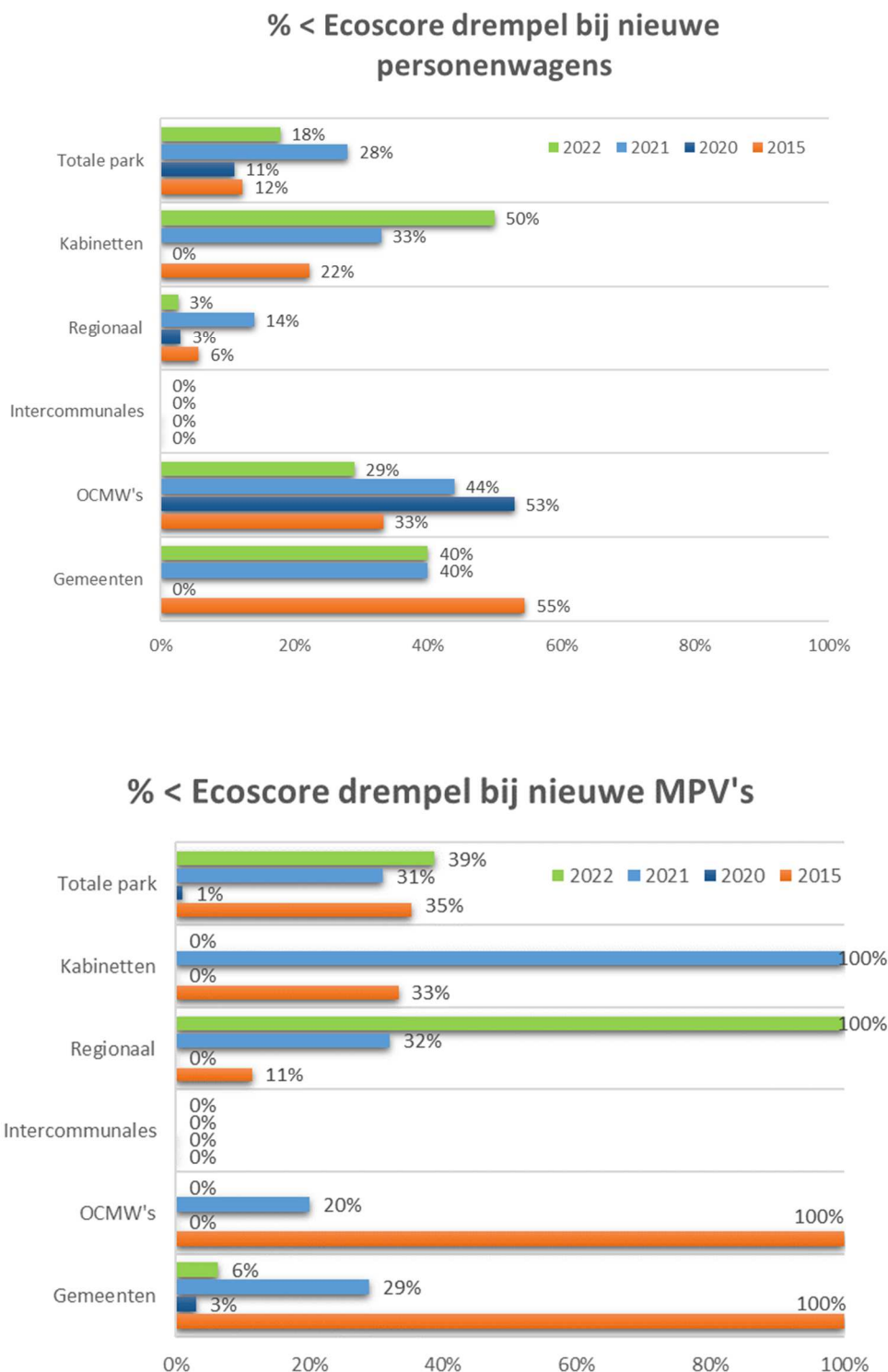
Figuur 17: Evolutie van het aandeel dieselveertuigen bij de nieuw in gebruik genomen personenwagens (boven) en MPV's (onder) voor de jaren 2015, 2020, 2021 en 2022.

Het respecteren van de Ecoscore drempelwaarde voor de nieuwe aankopen is daarentegen eerder een wisselend succes. Door het (quasi) jaarlijks verstrengen van deze drempelwaarde blijkt het minder evident om dit criterium elk jaar even goed te respecteren. In figuur 18 zien we dat in 2015 globaal genomen 12% van de nieuwe personenwagens de drempel niet haalde. In 2017 was dit aandeel toegenomen tot 31% waarna het weer gedaald is tot 11% in 2020 en gestegen tot 28% in 2021. In 2022 is dit echter terug verbeterd tot een aandeel van 18%, maar wel nog steeds een stuk slechter dan in de beginjaren van de verplichting. Het feit dat de drempelwaarde uitzonderlijk gelijk bleef met 2021 zal deze verbetering zeker geholpen hebben.

Bij de nieuwe MPV's is dit aandeel tussen 2015 en 2017 gedaald van 35 tot 6% die de drempel niet haalden, maar is in 2018 ook opnieuw gestegen tot 21% om dan in 2020 terug te zakken tot 1%. De voorbije twee jaar is dit echter terug sterk gestegen tot vergelijkbare niveau's als in 2015, met een aandeel van 39% in 2022 die de



drempel niet haalt. Dit aandeel ligt bovendien een stuk boven dat van de personenwagens, hetgeen aangeeft dat deze drempelwaarde vooral voor de MPV's een belangrijke uitdaging blijkt te zijn.



Figuur 18: Evolutie tussen de jaren 2015, 2020, 2021 en 2022 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 dieselloortuigen, de trend ook in absolute aantallen duidelijk dalend is en het verbod ondertussen goed gevolgd wordt, bij zowel



personenwagens als MPV's. Bij de personenwagens die de Ecoscoredrempel niet halen, leek het de voorbije jaren te stagneren rond 20 voertuigen (met uitzondering van het jaar 2016), maar is dit in 2021 wel gestegen tot 33, waarna dit in 2022 wel terug gedaald is tot 15 wagens in totaal. De MPV's leken deze drempels de vorige jaren wel beter te halen, waarbij in 2019 en 2020 de laagste aantallen werden behaald (1 voertuig), maar dit aantal is met de nieuwe drempel van 2021 (en identiek aan die van 2022) wel opnieuw gestegen tot 16 in 2021 en 12 voertuigen in 2022.

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

Personenwagens	Aantal Diesel												Aantal < Ecoscore drempel									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Gemeenten	2	1	0	0	1	0	0	1	0		2	6	3	7	4	5	0	6	1			
OCMW's	0	4	0	0	0	0	0	0	0		2	4	0	3	0	0	16	18	11			
Intercommunales	0	0	0	2	0	0	0	0	0		0	0	0	2	1	0	0	0	0			
Regionaal	15	6	2	0	0	2	0	1	0		15	7	6	9	14	16	3	8	1			
Kabinetten	1	2	0	0	0	1	0	0	1		2	2	0	2	5	3	0	1	1			
Totale park	18	13	2	2	1	3	0	2	3		21	19	9	23	24	24	19	33	15			

MPV's	Aantal Diesel												Aantal < Ecoscore drempel									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Gemeenten	6	6	0	1	0	0	1	1	0		7	12	1	1	3	1	1	5	1			
OCMW's	6	1	0	2	0	--	0	2	0		6	1	1	2	0	0	0	1	0			
Intercommunales	11	0	0	0	0	--	0	0	0		11	0	0	0	0	0	0	0	0			
Regionaal	16	5	0	0	3	0	0	1	1		17	4	6	1	6	0	0	9	11			
Kabinetten	0	1	0	0	2	0	0	0	0		0	1	0	0	2	0	0	1	0			
Totale park	39	13	0	3	5	0	1	4	1		41	18	8	4	11	1	1	16	12			

Tabel 5 : Aantal nieuwe personenwagens (boven) en MPV's (onder) die niet voldoen aan het dieselvetoer en de Ecoscore drempelwaarde voor de vloten tussen 2014 en 2022.

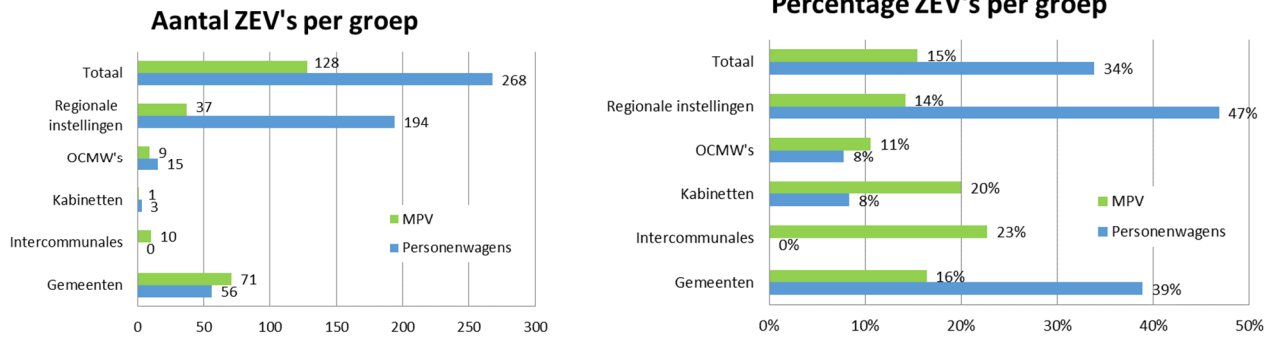
6.5. ZERO DIRECTE EMISSIE VOERTUIGEN (ZEV)

Voor het eerst zijn er brandstofcel elektrische voertuigen, die rijden op waterstofgas, opgenomen in de overheidsvloot. Het gaat hierbij meer bepaald om 1 vuilniswagen bij Net Brussel die op waterstof rijdt. Aangezien ook deze technologie geen uitlaatemissies veroorzaakt, spreken we niet meer enkel van 'Batterij Elektrische Voertuigen' (BEV), maar van 'Zero directe emissie voertuigen' (ZEV), al betreft dit nog steeds voornamelijk BEVs (hetgeen ongetwijfeld zo zal blijven). Ook waterstofvoertuigen rijden uitsluitend op elektriciteit, net als BEV's, maar hierbij zorgt een brandstofcel voor de omzetting van waterstofgas (samen met zuurstof) tot elektriciteit en is deze dus niet afkomstig van een batterij zoals bij de BEVs.

De Brusselse overheden hebben in hun volledige voertuigenpark een totaal van 556 volledig elektrische voertuigen (exclusief (bak)fietsen) in gebruik, oftewel 13% van het park. Dit zijn er 67 meer dan in 2021, toen dit 11% van het park uitmaakte. Deze ZEV's zijn vooral terug te vinden bij de personenwagens en MPV's (resp. 268 en 128 voertuigen), maar er zijn ook bestelwagens (76), specifieke voertuigen (37), motorfietsen (37), 6 landbouwvoertuigen, 2 bromfietsen, 1 minibus en 1 vrachtwagen (op waterstof) die volledig elektrisch rijden.

Onderstaande figuur 19 geeft het aantal ZEV's 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 ZEV's in hun vloot. Voor de regionale instellingen betekent dit dat 47% van hun personenwagens en 14% van hun MPV's elektrisch is. Op een jaar tijd is het aandeel bij de personenwagens met 7% toegenomen (voor de MPV's met 1% gedaald). Van de personenwagens van de gemeenten rijdt 39% volledig elektrisch en 16% van de MPV's, resp. 2 en 3% meer dan vorig jaar. In het totale park is 34% van de personenwagens volledig elektrisch en 15% van de MPV's, of resp. 5 en 2% erbij tegenover het vorige jaar.

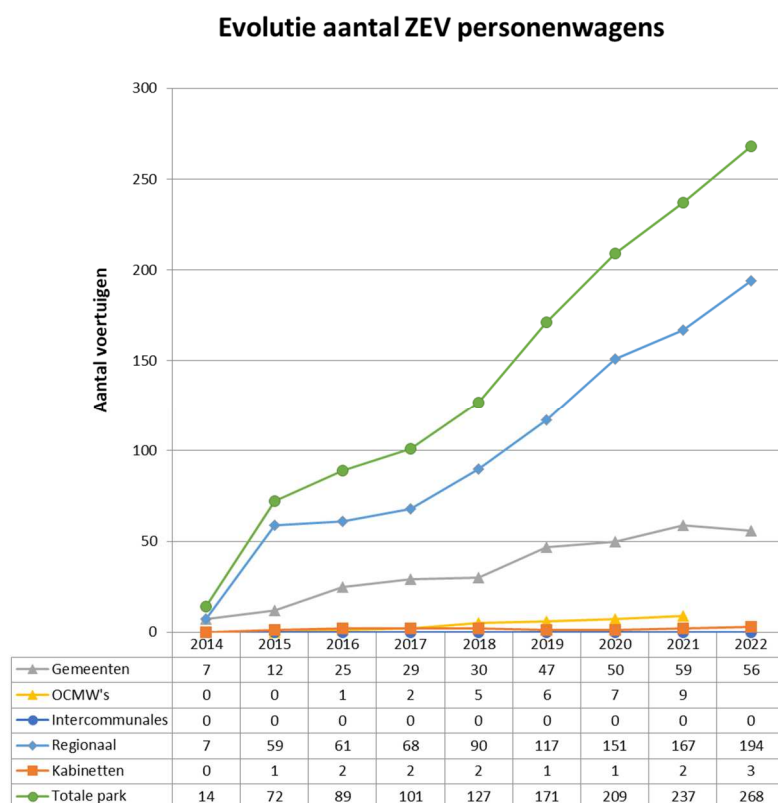




Figuur 19: Aantallen (links) en percentages (rechts) aan zero directe emissie voertuigen (ZEV) per groep van overheden in 2022.

Ter vergelijking: Het Brussels Gewest telde eind 2022 in totaal 9482 ingeschreven ZEV's (dit zijn zowel personenwagens als MPV's, batterij en waterstof elektrisch) of 2,0 % van het totale park³⁰. Op een jaar tijd is dit aantal met 80% aangegroeid, maar in verhouding tot het totaal blijft het nog steeds beperkt. De Brusselse overheidsinstellingen behalen voor deze voertuigcategorieën een aandeel van 24% in 2022 (voor de categorieën personenwagens en MPV's samen - 396 voertuigen). Van de 9482 ingeschreven Brusselse ZEV's behoort 4% tot de Brusselse overheden. In 2019 was dit aandeel nog 10%, maar de snel stijgende aantallen in de totale Brusselse vloot maken het aandeel verhoudingsgewijs steeds kleiner.

Sinds 2014 is het aantal ZEV's bij de Brusselse overheden sterk toegenomen. Bij de personenwagens waren er in 2014 maar 14 elektrische voertuigen, in 2022 is dit aantal 19x groter (268 totaal). Bij de regionale overheden zien we vooral in 2015 en vanaf 2018 grote sprongen, bij de gemeenten gebeurde dit vooral in 2016 en 2019.

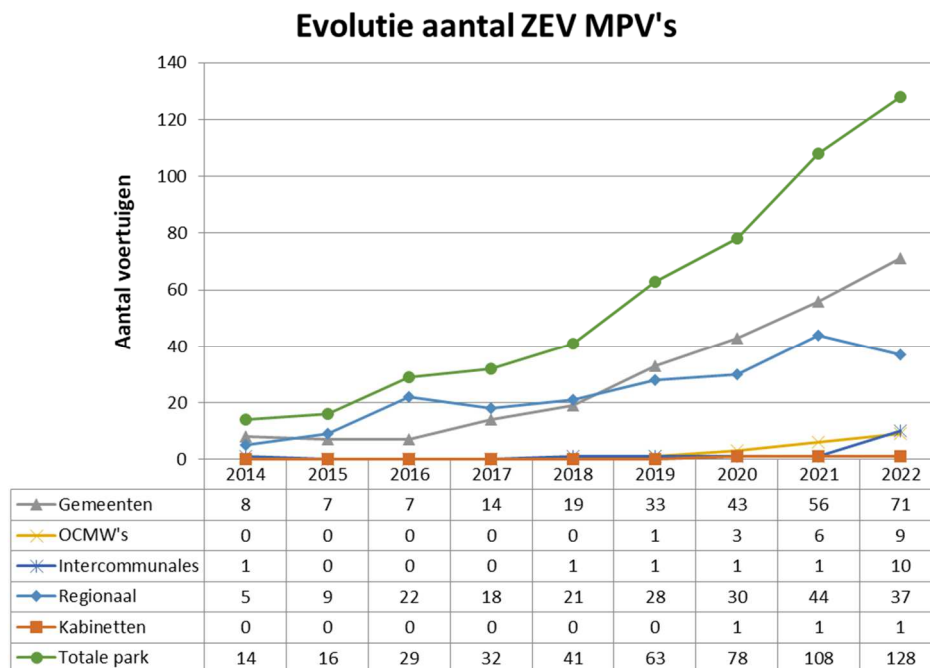


Figuur 20 : Evolutie van het totaal aantal zero directe emissie voertuigen (ZEV) – personenwagens - per groep van overheden tussen 2014 en 2022.

³⁰ Indicatoren online consulteerbaar in de datavisualisatietool, "Statistics of the Belgian vehicle fleet (2008-2022) – Data provided under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region", maart 2023, VITO, <https://ecoscore.be/fiches>



De ZEV's bij de MPV's zijn tussen 2014 en 2022 toegenomen van 14 tot 128 voertuigen, meer dan een vernegenvoudiging op 8 jaar tijd. De grootste aantallen vinden we terug bij de gemeenten en regionale overheden; vooral bij de gemeenten is de opname vanaf 2019 sterk toegenomen. De dalende aantallen bij de regionale overheden in 2017-2018 en 2022 zijn waarschijnlijk eerder toe te schrijven aan correcties van de voertuigcategorie dan het verdwijnen van ZEV's uit de vloot



Figuur 21: Evolutie van het totaal aantal zero directe emissie voertuigen (ZEV) – MPV's - per groep van overheden tussen 2014 en 2022.

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 van overheden inzake vervoer. De wijzigingsbesluiten van 04/03/2021 en 19/05/2022 hebben hieraan onder meer toegevoegd dat de nieuwe lichte voertuigen (personenwagens en MPV's) en motorfietsen vanaf 2025 'zero directe emissie' moeten zijn (batterij of brandstofcel – op waterstof - elektrisch), voor de bromfietsen geldt dit reeds vanaf 2023.

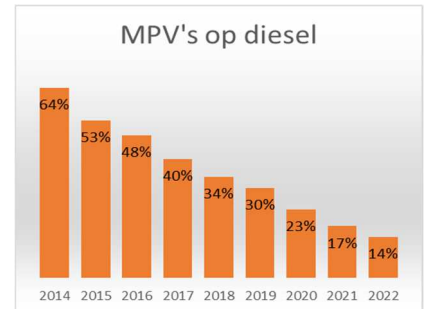
Dit rapport geeft een overzicht van de kenmerken van de voertuigvloten van de Brusselse overheden en van de door hen in 2022 nieuw in gebruik genomen voertuigen, alsook een vergelijking met de toestand sinds 2014. Deze gegevens zijn gebaseerd op de verslagen die de overheden in januari 2023 moesten overmaken aan Leefmilieu Brussel, in het kader van de uitvoering van het Besluit Voorbeeldgedrag. Alle rapporten van de 82 betrokken overheidstellingen die over een vloot beschikken werden dit jaar ontvangen.

De Brusselse overheidsinstellingen maken met 4253 gemotoriseerde voertuigen minder dan 1% van het totale Brusselse voertuigenpark uit. De 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) hebben een gemiddelde leeftijd van 7,2 jaar, waar dit in het volledige Gewest op 9,4 jaar ligt. De verjonging van de voorbije jaren (voornamelijk door een shift naar leasing) werd in 2022 echter vertraagd door een lagere vernieuwingsgraad (7% tegenover $\pm 10\%$ de vorige jaren) van het wagenpark. Dit wordt over alle voertuigcategorieën heen vastgesteld (met uitzondering van de vrachtwagens), waarbij we na een inkrimping van het nieuwe park met 9% in 2021 nu komen tot een inkrimping met liefst 33% in 2022. Dit kan verklaard worden door de sterke vertragingen in de levering van nieuwe voertuigen sinds de COVID-crisis, maar mogelijk ook door het aannemen van een afwachtende houding met betrekking tot de LEZ-kalender en de 'zero directe emissie' verplichting voor de lichte voertuigen vanaf 2025.



De omschakeling van het voertuigenpark van diesel naar benzine en elektrische voertuigen wordt verder doorgezet. Bij de personenwagens rijdt nog slechts 5% op diesel en zien we daarnaast 60% benzinevoertuigen en 34% elektrische voertuigen. Bij de MPV's zijn er nog iets meer diesels in omloop, namelijk 14%, maar we zien eveneens een sterke trend naar meer benzine (63%) en elektrisch (15%). Hierbij rijdt ook 7% van de voertuigen op aardgas. In vergelijking met de Brusselse vloot van lichte voertuigen (personenwagens en MPV's samen), waar nog een derde op diesel rijdt, doen de Brusselse overheden het met 10% diesel een pak beter.

Daarnaast hebben de Brusselse overheden ook betere milieuprestaties met een gemiddelde Ecoscore van 73 (tegenover 66 voor het BHG – personenwagens en MPV's samen). Bij de nieuwe lichte voertuigen is de Ecoscore gemiddeld met 15 punten toegenomen sinds 2014 tot een gemiddelde van 79 (tegenover 71 voor het BHG). Bovendien is maar liefst 54% van de nieuwe personenwagens en 55% van de nieuwe MPV's volledig elektrisch. Van alle ingeschreven Brusselse “zero directe emissie” (ZEV) lichte voertuigen) behoort 4% tot de Brusselse overheden. In 2019 was dit aandeel nog 10%, maar de snel stijgende aantallen in de totale Brusselse vloot maken het aandeel verhoudingsgewijs steeds kleiner.



Er is al een duidelijk positief effect op te merken van de invoering van het Besluit bij de Brusselse overheden. Van de 84 nieuwe personenwagens en 31 nieuwe MPV's in 2022 rijden er respectievelijk 3 en 1 op diesel. Het dieselvetoord wordt sinds enkele jaren behoorlijk goed gevolgd. Voor het halen van de Ecoscore drempelwaarden blijkt dit echter moeilijker, zeker doordat er in 2021 een verhoging met 1 punt werd ingevoerd en de nieuwe WLTP-testcyclus een bijkomende uitdaging vormt. Bij de nieuwe personenwagens haalde dit jaar 18 % de drempel niet, bij de MPV's is dit 39%, hetgeen minder goed is dan de voorbije jaren.

Gem. globale Ecoscore
Personenwagens: 77
MPV's: 69

Sinds 1 januari 2018 geldt er een Lage-emissiezone (LEZ) op het Brusselse grondgebied. Op basis van de samenstelling van de overheidsvloot eind 2022, blijkt 3% van de voertuigen niet LEZ-conform: 24 voertuigen die reeds in 2019 of 2020 verboden waren en 92 voertuigen die sinds 1/01/2022 niet voldoen aan de LEZ criteria. Op basis van de toegangscriteria van 2025 zou op dit moment een gecumuleerd totaal van 561 voertuigen (19%) niet langer toegelaten zijn tot het verkeer. De natuurlijke vervangingsgraad van ongeveer 10% per jaar kan deze verschuiving opvangen, maar het is belangrijk dat de overheden de toekomstige toegangscriteria, alsook de nieuwe voorgestelde kalender vanaf 2025, zeker in rekening brengen bij de volgende voertuigaankopen en vervangingen.

Batterij Elektrische Voertuigen
54% nieuwe PW
34% totale PW

Om de overheden bij de omschakeling naar milieuvriendelijkere voertuigen te begeleiden, biedt Leefmilieu Brussel specifieke ondersteuning aan. Sinds 2021 staat de 'Mobility & Fleet Facilitator' paraat om de Brusselse overheden en bedrijven te ondersteunen in de omschakeling naar duurzame mobiliteit en de elektrificatie van het voertuigenpark. Een begeleiding op maat kan aangevraagd worden, maar eveneens is een helpdesk voor specifieke vragen beschikbaar en worden bijkomende vormingen en uitwisselingsmomenten georganiseerd. In juni 2022 werd de 'Brussels Mobility Day' georganiseerd, een dag in het teken van de mobiliteit van morgen voor de Brusselse bedrijven en overheden. Naast een colloquium konden hierbij ook verschillende types van elektrische voertuigen ontdekt en getest worden. Daarnaast werd ook een 'Facilitator Laadinfrastructuur' voorzien, die ondersteuning biedt omtrent regelgeving, veiligheid, netaansluiting en begeleidingen op maat aanbiedt. De opdrachtcentrale voor operationele leasing die Leefmilieu Brussel startte in 2018 werd in 2023 vernieuwd en omvat nu nog meer types elektrische voertuigen (minibussen en utilitaire voertuigen). Ook Sibelga heeft een vergelijkbare centrale ('MobiClick') opgestart in 2020 voor de aankoop van utilitaire voertuigen op CNG of met elektrische aandrijving en van laadpalen. Sibelga biedt ook ondersteuning aan de overheden voor de technische analyse en de opvolging bij het installeren van laadinfrastructuur. Het uitwisselen van *good practices* en ervaringen is een element waaraan nood is en dat Leefmilieu Brussel verder blijft ontwikkelen, onder meer via de facilitatoren 'Mobility & Fleet' en 'Laadinfrastructuur' en de nieuwsbrief 'Overheidsvloot'³¹. Meer informatie over de verschillende steunmaatregelen voor de overheden en het besluit 'Voorbeeldgedrag' zijn terug te vinden op de [website](#) van Leefmilieu Brussel.

³¹ U kan zich steeds inschrijven voor deze nieuwsbrief door een mail te sturen naar: pdebvp@leefmilieu.brussels.





02 775 75 75
WWW.LEEFMILIEU.BRUSSELS

Redactie: N. Sergeant

Leescomité: A. Gerard

Verantwoordelijke uitgevers: B. Dewulf & B. Willocx, Havenlaan 86C/3000 - 1000 Brussel