

VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

Evaluatie van de milieuprestaties van de voertuigvloten in 2021



© GEMEENTE ELSENE

SEPTEMBER 2022

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. Verdeling Euronormen	8
5.4. Brandstoftype	9
5.5. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)	11
5.6. Milieuprestaties van het globale en nieuwe wagenpark (Ecoscore)	12
5.7. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	14
5.8. Voertuiggebruik	17
5.9. Aankoop versus Leasing	18
6. Vergelijking van de wagenparken in functie van het type overheidsinstelling	19
6.1. Voertuigcategorieën	19
6.2. Milieuprestaties wagenparken	21
6.3. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)	22
6.4. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	23
6.5. Batterij Elektrische Voertuigen	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 overheidsvlooten 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 8^e opeenvolgende jaar hebben overgemaakt in toepassing van het besluit. Het gaat dus om de samenstelling van de wagenparken op 31 december 2021 en de voertuigen die in 2021 in gebruik werden genomen. Het besluit is op dat moment reeds 7,5 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 overheidsvlooten 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 2021 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 huidige 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 nieuwe wijzigingsbesluit van 19/5/2022 wordt 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 bestelwagens ten minste Euro 6 (klasse I) of Euro 6 D-temp (klassen II en III) en Euro VI-D voor vrachtwagens en bussen. De bussen van de MIVB vallen niet onder de bepalingen van het Besluit, maar moeten volgens het BWLKE (Art. 2.4.6) vanaf 1/1/2025 ook nog enkel 'zero-emissie' bussen inzetten.

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

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

Deze elementen moesten voor de eerste keer aan Leefmilieu Brussel bezorgd worden, uiterlijk op 31 december 2015. Het volgende actieplan moest ingediend worden tegen 31/01/2018 en daarna om de 3 jaar, via een specifiek hiervoor bestemd formulier. Tegen 31/01/2022 moest het volgende actieplan ingediend worden, een jaar later

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 laten 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).



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 Teraarbeestelling en Brulabo).

Ook voor de **gewestelijke instellingen**, zijn er enkele die niet over een wagenpark beschikken. Het gaat hierbij om het Brussels Waarborgfonds, ESRBHG⁸, Evoliris, het Fonds voor het Waterbeleid, ATO⁹, GSOB¹⁰, Homegrade¹¹ en het Herfinancieringsfonds Gemeentelijke Thesaurieën. 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, 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 associaties¹², 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.

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

In totaal hebben we van 81 instellingen m  t voertuigenpark het jaarlijks rapport m.b.t. de vloot van 2021 ontvangen. Enkel van het OCMW van Ukkel werd geen rapport ontvangen voor 2021. De vorige 2 jaren werden wel telkens alle rapporten ontvangen. Van de 82 instellingen waren er 49 (60%) die de deadline voor indiening

⁸ Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

⁹ Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling

¹⁰ Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur

¹¹ De vzw Homegrade ontstond in 2017 uit de fusie van de vzw's Stadswinkel en Energiehuis

¹² 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



van het rapport hebben gerespecteerd (ten laatste 31 januari 2022). Dit is bijna zo goed als het jaar voordien (68%).

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

- E-mails op 20/1/2022 en 1/3/2022;
- Een aangetekende brief op 18/5/2022.

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 ook elk jaar 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 4338 voertuigen (uitgezonderd fietsen en aanhangwagens). Dit zijn amper 22 voertuigen (+0,5%) meer dan het voertuigenpark van 2020 en een kleinere toename dan de voorgaande jaren (+3% in 2020). Dit lijkt aan te geven dat het vlootaantal hierrond zal blijven schommelen. De sterke vloottoenames in het verleden waren dan ook voornamelijk toe te schrijven aan de opname van bijkomende vloten¹³ in de analyses.

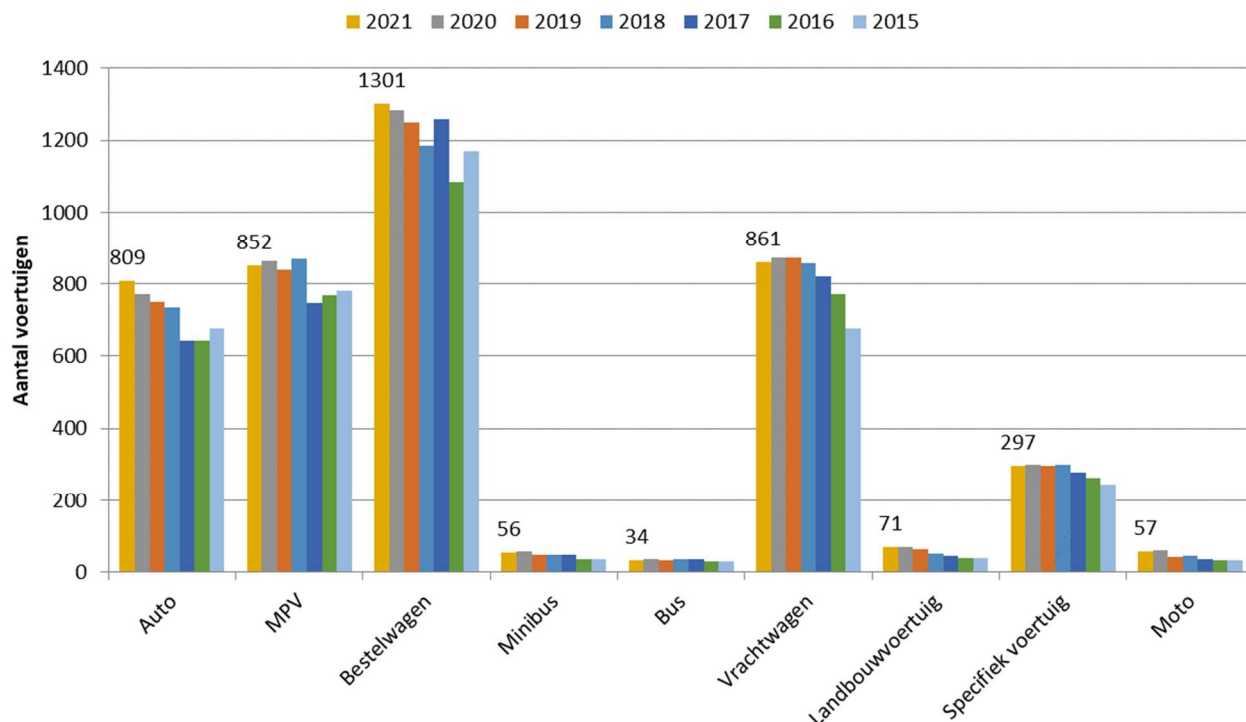
De samenstelling van de Brusselse overheidsvloten per voertuigcategorie is weergegeven in figuur 1. De personenwagens ('Auto') en MPV's maken samen de grootste groep uit, met 1661 'lichte' voertuigen. Daarnaast zijn er 1357 bestelwagens en minibussen, 966 'zware' voertuigen (vrachtwagens, bussen, landbouwvoertuigen), 297 'specifieke' voertuigen en tenslotte nog 57 gemotoriseerde tweewielers (brom- en motorfietsen). De categorie 'specifieke voertuigen' omvat onder meer veegwagens, ziekenwagens, lijkwagens, takelwagens, kranen, liften, brandweerwagens, industriële voertuigen, enz. Deze samenstelling verschilt nauwelijks van het vorige jaar, enkel bij de auto's zien we een toename van 5% op een jaar tijd.

Er werden verder ook 161 fietsen en 61 aanhangwagens gerapporteerd. Voor het eerst werd ook de categorie 'bakfiets' voorzien in het rapport, waarvoor in totaal 4 voertuigen (bijkomend op de 161 fietsen) werden vermeld (allen nieuw). 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.

¹³ Aangezien niet alle rapporten ontvangen werden en er daarnaast ook nieuwe instanties werden opgenomen, zoals de IRIS-ziekenhuizen.

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 2021, vergeleken met de voorgaande jaren.

Ter vergelijking: het globale park ingeschreven in het BHG¹⁵ telde in 2021 ongeveer 639.000 voertuigen, waarvan ongeveer 494.000 lichte voertuigen, 2100 bussen en 85.000 voertuigen voor goederenvervoer (incl. trekkers). Het park van de Brusselse overheden vertegenwoordigt minder dan 1% van het ingeschreven Brusselse park.

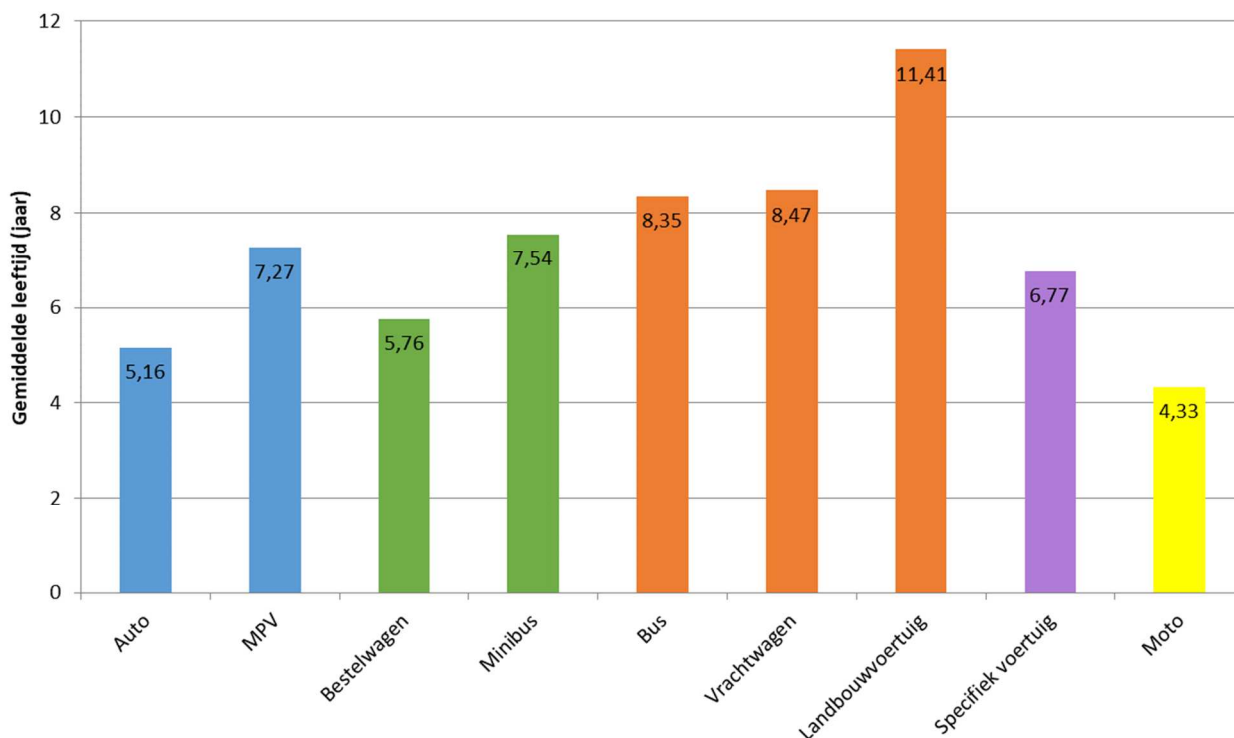
5.2. GEMIDDELDE LEEFTIJD

De gemiddelde leeftijd van het wagenpark van de Brusselse overheden in 2021 is 6,7 jaar, een lichte daling die zich elk jaar blijft verderzetten. Het gemiddelde sluit het beste aan bij de gemiddelde leeftijd van de specifieke voertuigen en MPV's. De oudste voertuigen in de vloot zijn de landbouwvoertuigen (11,4 jaar), gevolgd door de vrachtwagens, bussen en minibussen. Motorfietsen zijn opnieuw het jongst (4,3 jaar), gevolgd door de personenwagens (5,2 jaar, net als in 2020).

Voor de personenwagens blijft de verjonging zich doorzetten, aangezien deze in de vloot van 2019 nog gemiddeld 5,6 jaar waren en in 2014 zelfs 7,4 jaar. De toenemende populariteit van leasingformules (61% in 2021 versus 31% in 2014) bij deze voertuigcategorie speelt hierbij een belangrijke rol. Opmerkelijk is ook het grote aandeel leasing (39%) bij de brom- en motorfietsen, terwijl deze vóór 2020 uitsluitend aangekocht werden. Voor de overige voertuigcategorieën blijft het aandeel leasing eerder stabiel.

¹⁵ Motorvoertuigenpark op 01/08/2021 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 voertuigvloeden van de Brusselse overheden in 2021.

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 2021 bedroeg 9,2 jaar¹⁶. De 'lichte' voertuigen uit de Brusselse publieke vloeden liggen hier dus ver onder (6,2 jaar).

In 2021 werden er in de Brusselse overheidsvloeden in totaal 432 nieuwe voertuigen in gebruik genomen (waarvan 117 personenwagens, 51 MPV's, 160 bestelwagens, 53 vrachtwagens en 41 specifieke voertuigen). Dit zijn er in totaal 42 minder dan in 2020. Er werden vooral meer nieuwe bestelwagens, vrachtwagens en specifieke voertuigen in gebruik genomen (resp. + 32%, +56% en + 116%) in 2021, maar tegelijk ook minder nieuwe personenwagens, MPV's en minibussen (resp. - 34%, - 46% en -57%).

Voor 2021 wilt dit zeggen dat 10% van de totale vloot vernieuwd werd, vergelijkbaar met de vorige jaren (11% in 2020 en 2019; 9% in 2018; 10% in 2017).

5.3. 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 3) geeft de verdeling van de Euronormen weer per voertuigcategorie voor het park van de Brusselse overheden¹⁷.

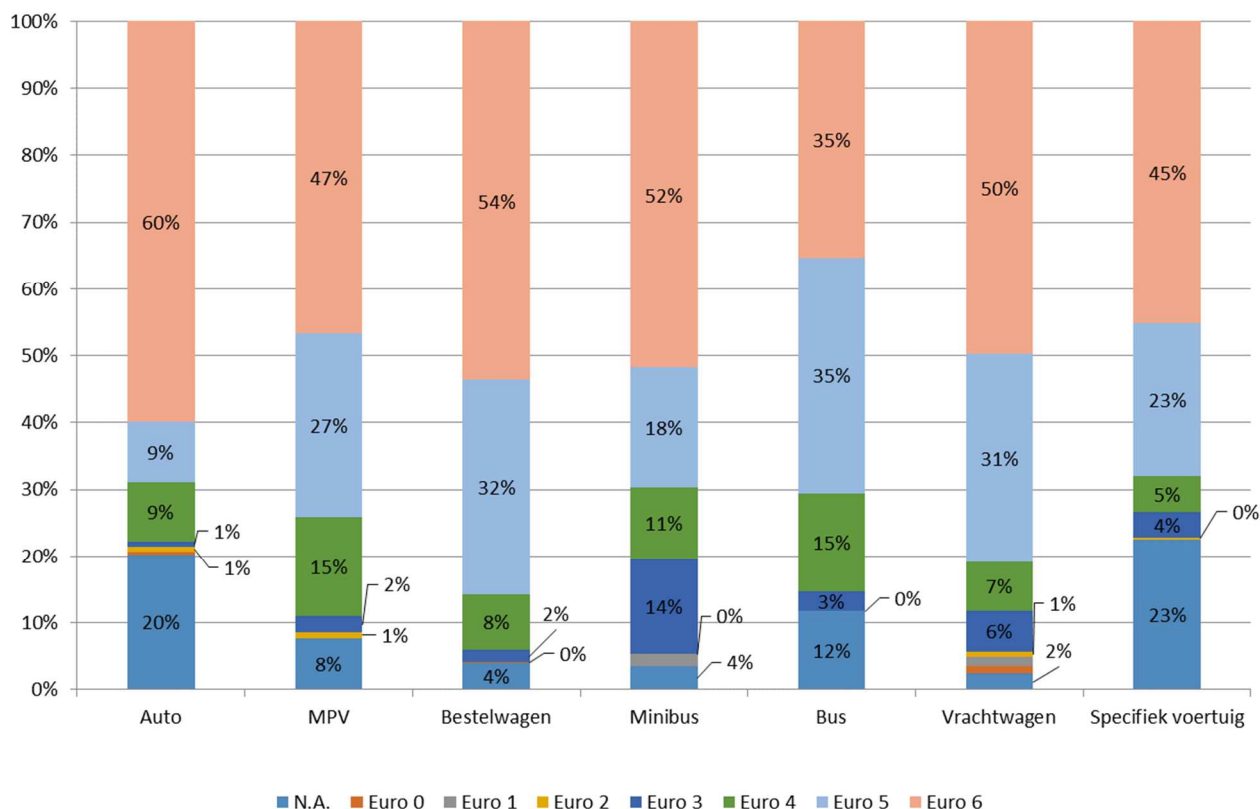
Euro 6 vormt de meerderheid in alle categorieën (voor de bussen ex aequo met Euro 5). Deze norm is het sterkst vertegenwoordigd bij de personenwagens, waar 60% eraan voldoet; dit is maar liefst 46 % meer dan in het wagenpark van 2015 en 4% meer dan in 2020. Ook bij de bestelwagens (54%), minibussen (52%), vrachtwagens (50%), MPV's (47%) en specifieke voertuigen (45%) heeft Euro 6 een aandeel van minstens 40%. Enkel bij de bussen zien we dat deze opname trager verloopt (35%). Bij de bussen, vrachtwagens en bestelwagens zien we ook nog een belangrijk aandeel Euro 5, dat ongeveer een derde uitmaakt.

¹⁶ 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>

¹⁷ De landbouwoertuigen 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.



De oudste normen Euro 0 (pre-Euronorm) en Euro 1 vinden we voornamelijk terug bij de vrachtwagens (1% Euro 1 of 12 voertuigen en 1% Euro 0 of 9 voertuigen). Daarnaast zijn er 3 personenwagens en 1 bestelwagen met Euro 0 en 1 Euro 1 minibus. Er zijn in totaal 376 voertuigen¹⁸ zonder Euronorm, waarvan echter veel elektrische voertuigen of specifieke voertuigen waarop dit niet van toepassing is (vb. industriële voertuigen).



Figuur 3 : Aandeel van de Euronormen per voertuigcategorie van de voertuigvloeden van de Brusselse overheden in 2021.

5.4. BRANDSTOFTYPE

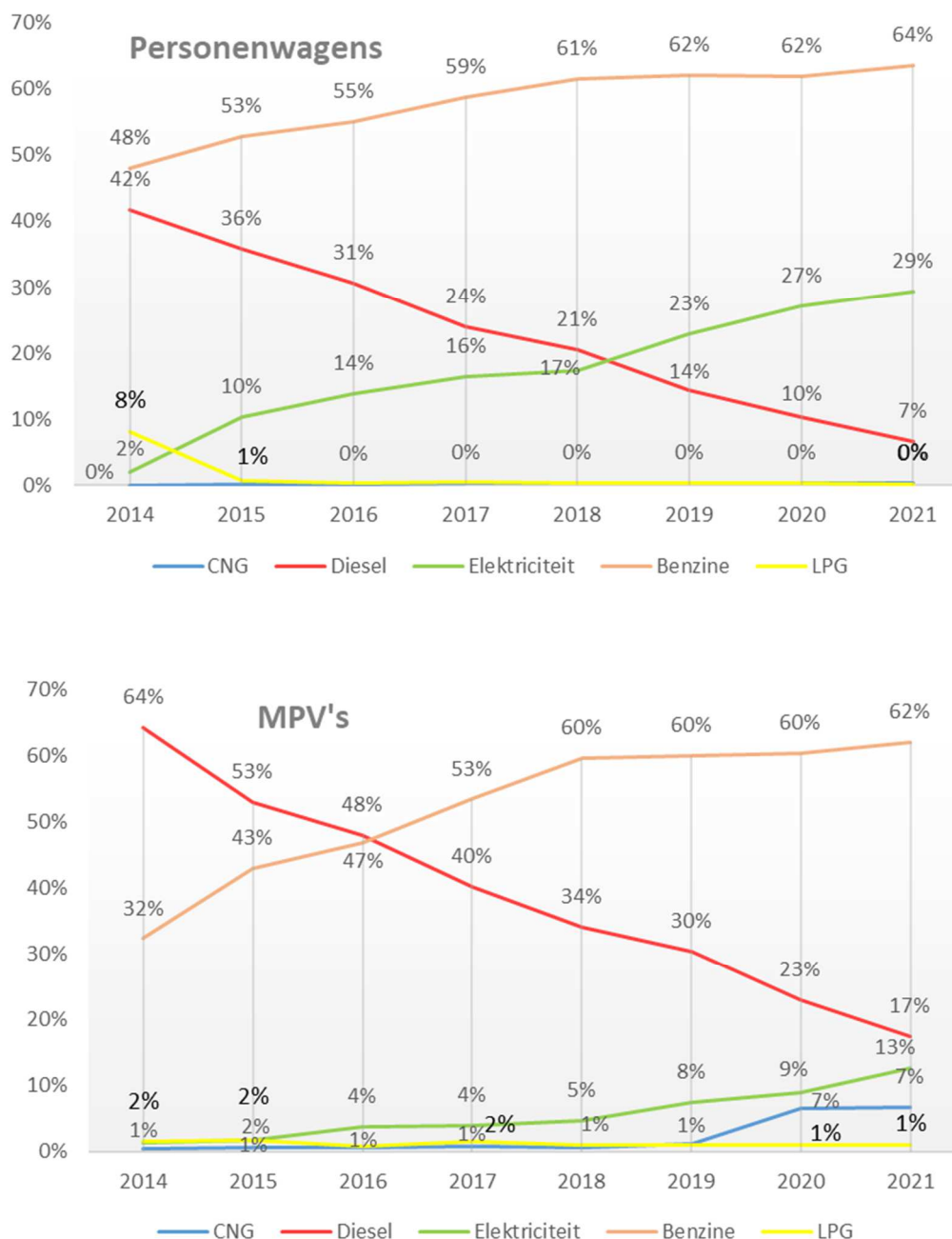
Bij de **personenwagens** is benzine de belangrijkste brandstof (64%) en het aandeel is bovendien op 8 jaar tijd met 16% toegenomen (zie figuur 4). In vergelijking met de voorbije 3 jaar zien we opnieuw een zekere toename van dit aandeel. Het aandeel van diesel bij deze categorie is over 8 jaar gedaald van 42% naar 7%, waarbij dit in 2020 nog 10% was. Hierbij is duidelijk te merken dat de publieke vloeden resoluut kiezen voor **batterij-elektrische wagens**, met een aandeel van 29% van alle personenwagens, terwijl dit in 2014 nog maar 2% was en 27% in 2020. In absolute cijfers gaat het om een totaal van 237 batterij-elektrische personenwagens (209 in 2020). Daarnaast is 37% van de personenwagens een benzine-hybride (inclusief plug-in hybride) voertuig (298 in totaal). Dit is 7% meer dan vorig jaar en 24% 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 17% in 2021 (zie figuur 4). In 2020 was dit nog 23%. Het aandeel benzine is daarbij gestegen van 32% naar 62%. Dit is eveneens een lichte toename in vergelijking met de voorbije jaren. Ook bij de MPV's zien we **elektrische voertuigen** opkomen, met een aandeel van 13% (108 voertuigen). Het jaar voordien was 9% van deze vloot elektrisch aangedreven. Daarnaast zijn er ook 57 MPV's op aardgas (CNG), een aandeel van 7%, hetgeen onveranderd is sinds 2020.

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).

¹⁸ Voor de auto's, MPV's, bestelwagens, minibussen, bussen, vrachtwagens en specifieke voertuigen alleen (dus uitgezonderd landbouwvoertuigen en motorfietsen).





Figuur 4: Procentuele evolutie van het brandstoftype bij personenwagens (boven) en MPV's (onder), tussen 2014 en 2021.

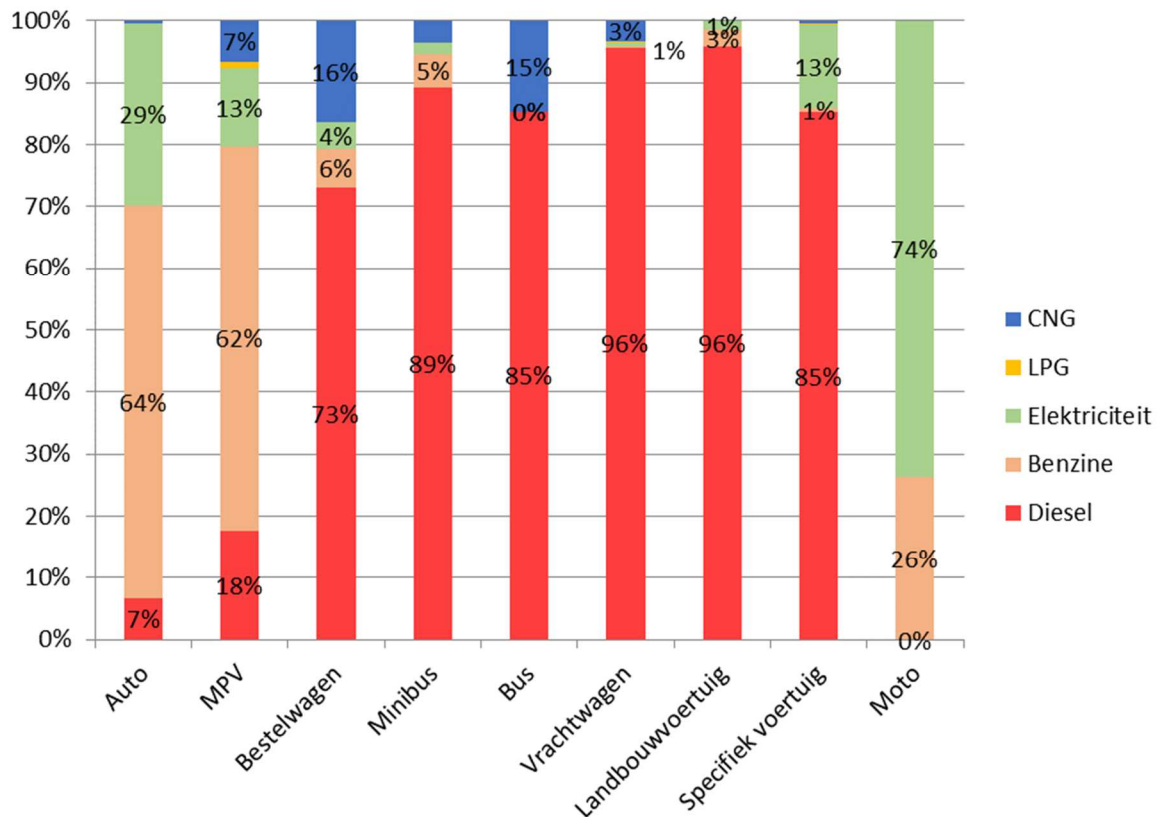
Ter vergelijking: Bij de 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) van de Brusselse overheden was het aandeel dieselwagens 12% (17% in 2020). In de volledige Brusselse vloot van 'lichte' voertuigen in 2021 was het aandeel dieselwagens 38% (44% in 2020). Voor de wagens van particulieren in het BHG was dit 30% en voor de bedrijfswagens 52%¹⁹.

Uit figuur 5 blijkt dat **bestelwagens** en **minibussen** over het algemeen op diesel rijden, maar 6% van de bestelwagens en 5% van de minibussen van de publieke vloten rijdt op benzine. Er zijn bovendien 55 batterij elektrische bestelwagens (type 'kleine utilitaire voertuigen') of 4% van het totaal van de bestelwagens (tegenover 38 voertuigen in 2020). We zien vooral een zeer sterke toename van het aantal bestelwagens op CNG: van 3 in 2018 naar 64 in 2019 en maar liefst 213 in de huidige vloot (16% van deze voertuigcategorie).

¹⁹ 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://ecoscope.be/en/fiches>



Bussen, vrachtwagens en landbouwvoertuigen maken quasi uitsluitend gebruik van dieselbrandstof. Bij de **specifieke voertuigen** omvat dit ook het grootste deel (85%), al zijn er ook 40 elektrische (13%), 2 benzine-, 1 CNG- en 1 LPG-voertuig in deze voertuigcategorie. Bij de **motorvoertuigen** (brom- en motorfietsen) rijdt 26% op benzine en is 74% volledig elektrisch aangedreven (42 voertuigen), dit is meer dan een verdubbeling van de elektrische motorfietsen tegenover 2019 (19 voertuigen). Daarnaast rijden er ook 5 bussen en 29 vrachtwagens op CNG rond, en zijn er 5 elektrische vrachtwagens (vuilniswagens). Bij de bussen zien we tenslotte ook 4 hybride dieselmotoren (12% van deze voertuigcategorie).



Figuur 5 : Procentuele verdeling van de brandstoftypes per voertuigcategorie van de voertuigvloeden van de Brusselse overheden in 2021.

5.5. 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 vervuulende 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' 3052 voertuigen betrokken (personenwagens, bestelwagens en (mini)bussen). Hierbij werden de vrachtwagens (+3,5t), gemotoriseerde tweewielers, landbouwvoertuigen en specifieke voertuigen niet meegenomen, aangezien de LEZ hierop vandaag 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 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 betrokken worden. Voor meer info over de LEZ, zie www.lez.brussels.

Indien de samenstelling van het voertuigenpark van de Brusselse overheden van eind 2021 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 (toegangs criteria van 2018 tot 2025).



Totaal # niet-toegelaten voertuigen in de LEZ van de Brusselse OVERHEDEN					
	2018	2019	2020	2022	2025
Auto	0	2	4	12	46
MPV	0	2	3	32	134
Bestelwagen	0	1	22	122	514
Minibus	0	1	9	15	25
Bus	0	0	1	6	18
Totaal	0	6	39	187	737
Aandeel	0%	0%	1%	6%	24%

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.

Eind 2020 waren in de overheidsvloot 64 voertuigen die reeds begin 2020 verboden waren in het verkeer, waarvan 6 zelfs begin 2019 al niet meer toegelaten waren. Een jaar later is dit aantal gereduceerd tot 39 voertuigen, waarbij dezelfde 6 voertuigen nog steeds voorkomen. Het gaat hier om 33 Euro 3 en 3 Euro 2 dieselveertuigen, en 3 Euro 0/1 benzinevoertuigen, die samen 1% van de vloot van de betrokken voertuigcategorieën uitmaken (2% in 2020).

Het merendeel van deze 'verboden' voertuigen in de vloot van 2021 betreffen bestelwagens (56%) en minibussen (23%). Voor deze voertuigen werd in het jaarlijks rapport niet altijd aangeduid of een afwijking werd ontvangen, al is dit wel te verwachten (vb. prioritaire of nutsvoertuigen, voertuigen aangepast voor personen met beperkte mobiliteit).

Aangezien er in 2021 geen nieuwe LEZ-drempel werd ingevoerd, is de reductie van deze voertuigen beperkt in vergelijking met de vorige jaren. Sinds 1/1/2022 zijn ook de Euro 4 dieselveertuigen niet meer toegelaten in het verkeer. Dit is merkbaar in het aantal voertuigen dat hierdoor betrokken is, namelijk 187 in totaal (6% van de betrokken categorieën), waar dit er een jaar voordien nog 398 waren (13%). Meer dan de helft werd dus ondertussen vervangen of verwijderd uit de vloot.

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 737 of 24% van het totaal (in 2020: 33%). De vloot zullen de komende 3 jaren echter nog sterk evolueren en een vastgestelde vervangingsgraad van 10% per jaar moet dit zeker ook kunnen opvangen.

We stellen dus vast dat de overheden hun voertuigvloot 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 grotendeels 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 overheidsvloot.

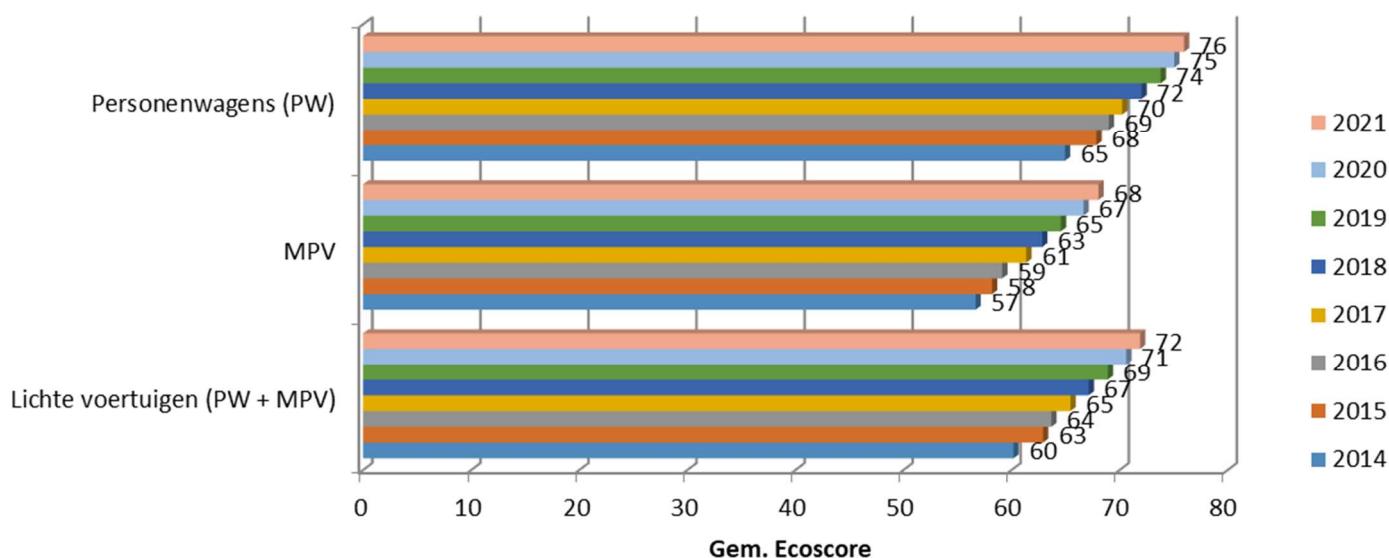
5.6. MILIEUPRESTATIES VAN HET GLOBALE EN NIEUWE WAGENPARK (ECOSCORE)

De milieuprestaties van een voertuig en een vloot kunnen het best weergegeven worden aan de hand van de Ecoscore. De Ecoscore databank (www.ecoscore.be) bevat de Ecoscores van alle personenwagens en MPV's die op de Belgische markt beschikbaar zijn (alsook enkele bestelwagens). Voor de nieuw in gebruik genomen wagens en MPV's zijn er Ecoscore drempelwaarden opgenomen in het Besluit "Voorbeeldgedrag".

De 'lichte' voertuigen (personenwagens en MPV's samen) in het **globale wagenpark van de Brusselse overheden** hebben een gemiddelde Ecoscore van 72, een stijging van 1 punt ten opzichte van het voorgaande jaar en 12 punten ten opzichte van 2014 (zie figuur 6). Bij de personenwagens is de gemiddelde Ecoscore toegenomen van 65 in 2014 naar 76 in 2021, bij de MPV's van 57 naar 68. De gemiddelde stijging van +2 punten de voorbije jaren lijkt iets te vertragen, maar dit is zeker ook gekoppeld aan de invoering van de strengere homologatieprocedure voor nieuwe voertuigen en de lagere Ecoscores die dit met zich meebrengt (cf. voetnoot 6).



Globale park Brusselse overheden



Figuur 6: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van het totale park van lichte voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2021).

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 72,0 gemiddeld beter doet, met 8 punten meer (cf. gem. Ecoscore van 63,9 voor het volledige gewest)²⁰.

Bij de **nieuw in gebruik genomen wagens** in de vloot van 2021, ligt de gemiddelde Ecoscore steeds hoger dan voor het globale park. De nieuwe 'lichte voertuigen' hebben een gemiddelde Ecoscore van 77. Dit is 1 punt minder dan het jaar voordien, en maar liefst 13 punten meer dan bij de nieuwe voertuigen uit 2014 (zie figuur 7).

De nieuwe personenwagens apart hebben een gemiddelde Ecoscore van 78 (9 punten meer dan in 2014 en 1 punt minder dan in 2020); de nieuwe MPV's een gemiddelde van 77. Dit is 2 punten meer dan een jaar voordien, en liefst 16 punten meer dan in 2014.

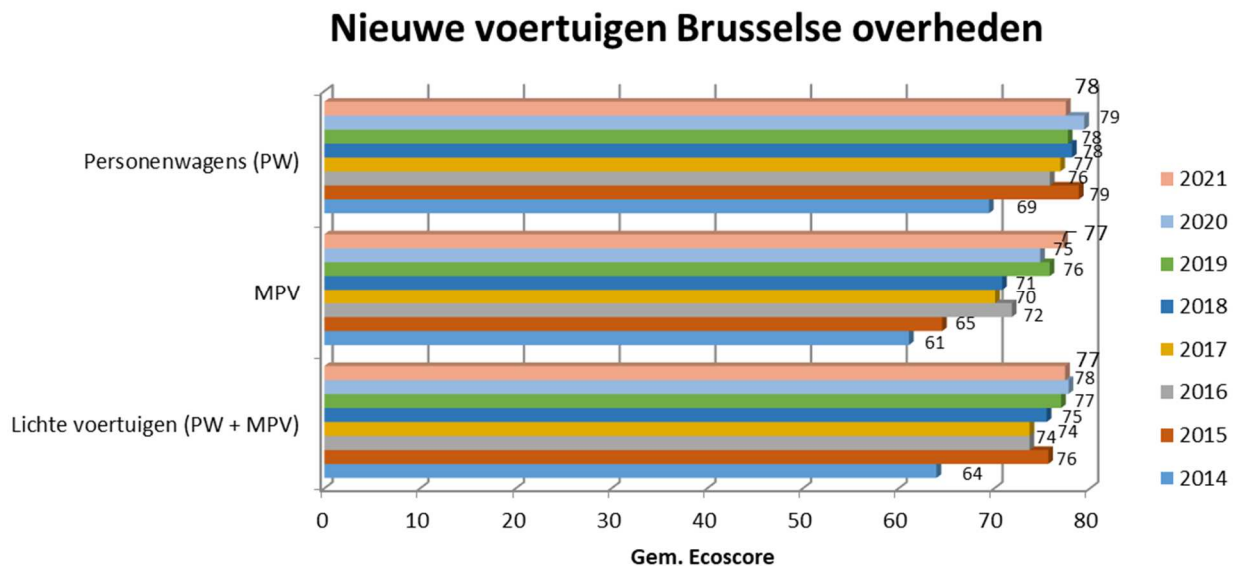
De opname van BEV's (met hoge Ecoscores) in het wagenpark heeft een belangrijke impact op de gemiddelde Ecoscore. Indien er in een bepaald jaar meer BEV's bijkomen, geeft dit een fikse stijging in de gemiddelde Ecoscore van de nieuwe vloot (cf. 2015). De strengere homologatieprocedure voor nieuwe voertuigen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

Ter vergelijking: De nieuw ingeschreven 'lichte' voertuigen van het volledige Brusselse gewest²¹ hadden in 2021 een gemiddelde Ecoscore van 68,1. De Brusselse overheden zitten hier met een score van 77,4 met 9 punten boven en doen het dus gemiddeld gezien beduidend beter.

¹⁴ 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>

²¹ Indicatoren online consulteerbaar via "Denys, Beckx & Vanhulsel, 2022, « Analysis of the Belgian new car registrations (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/new>





Figuur 7: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van de nieuw in gebruik genomen voertuigen bij de Brusselse overheden (2014 tot 2021).

5.7. CONFORMITEIT MET HET BESLUIT VOORBEELDGEDRAG

Nieuw in gebruik genomen voertuigen moeten, sinds het in voege treden van het Besluit in augustus 2014, voldoen aan een minimale Ecoscore drempelwaarde. De personenwagens die in 2021 in gebruik werden genomen, moeten minstens een Ecoscore van 76 halen, de MPV's minstens 69. Deze voertuigen mogen bovendien niet uitgerust zijn met een dieselmotor.

Hierbij zien we dat, van de **117 nieuwe personenwagens** die in 2021 voor het eerst in gebruik genomen werden:

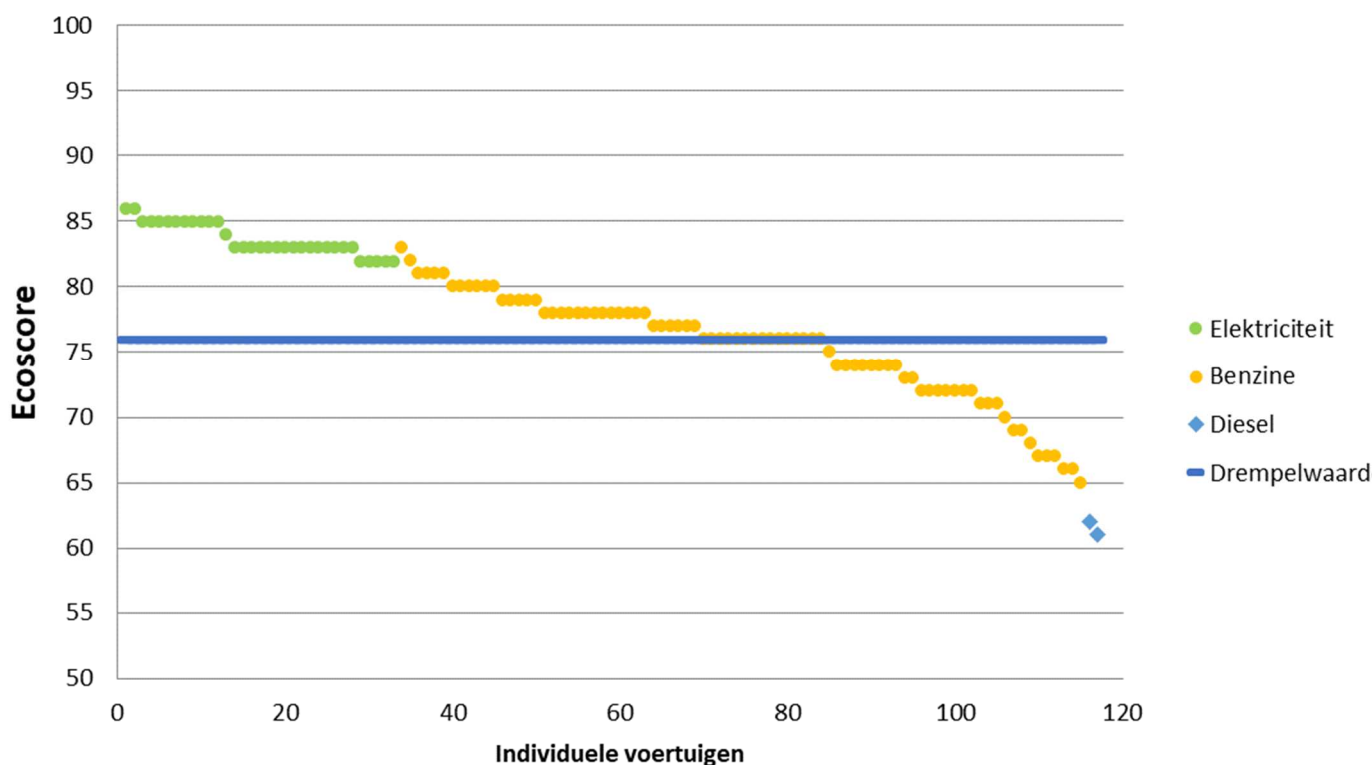
- 2 wagens uitgerust zijn met een dieselmotor (t.o.v. 0 in 2020, 3 in 2019, 13 in 2015);
- 28% (33 wagens) een Ecoscore onder de drempelwaarde heeft (t.o.v. 11% in 2020, 22% in 2019, 12% in 2015).

Daarnaast zien we dat bij de nieuwe personenwagens zich 33 BEV's bevinden (28%), waarvan de meeste werden opgenomen door het Agentschap Net Brussel (12 in totaal). In 2020 ging het over 70 elektrische voertuigen, met een aandeel van 40% van de nieuwe personenwagens.

De lagere aantallen nieuwe voertuigen (117 t.o.v. 177 in 2020) en ook BEV's hierbij, hebben waarschijnlijk deels te maken met de vertragingen in productie en levering van voertuigen sinds de COVID19-pandemie.

In figuur 8 kan de verdeling van de Ecoscores bij de nieuwe personenwagens vergeleken worden met de Ecoscore drempelwaarde (76 voor 2021). Hierbij is op te merken dat van de 33 wagens die de drempelwaarde niet respecteren, de meerderheid (65%) toch nog minstens een Ecoscore van 70 behalen (22 wagens). Bij de 11 voertuigen die ook nog lager scoren dan 70 bevinden zich de 2 dieselwagens (Ecoscore 61-62) en daarnaast nog 9 benzinewagens (Ecoscores 65-69). Het aantal voertuigen met lage Ecoscores is hoger dan vorig jaar, toen slechts 2 wagens een Ecoscore lager dan 70 behaalden.

Nieuwe personenwagens



Figuur 8 : Individuele Ecoscores van de nieuw in gebruik genomen personenwagens in 2021 – elke stip vertegenwoordigt een individueel voertuig.

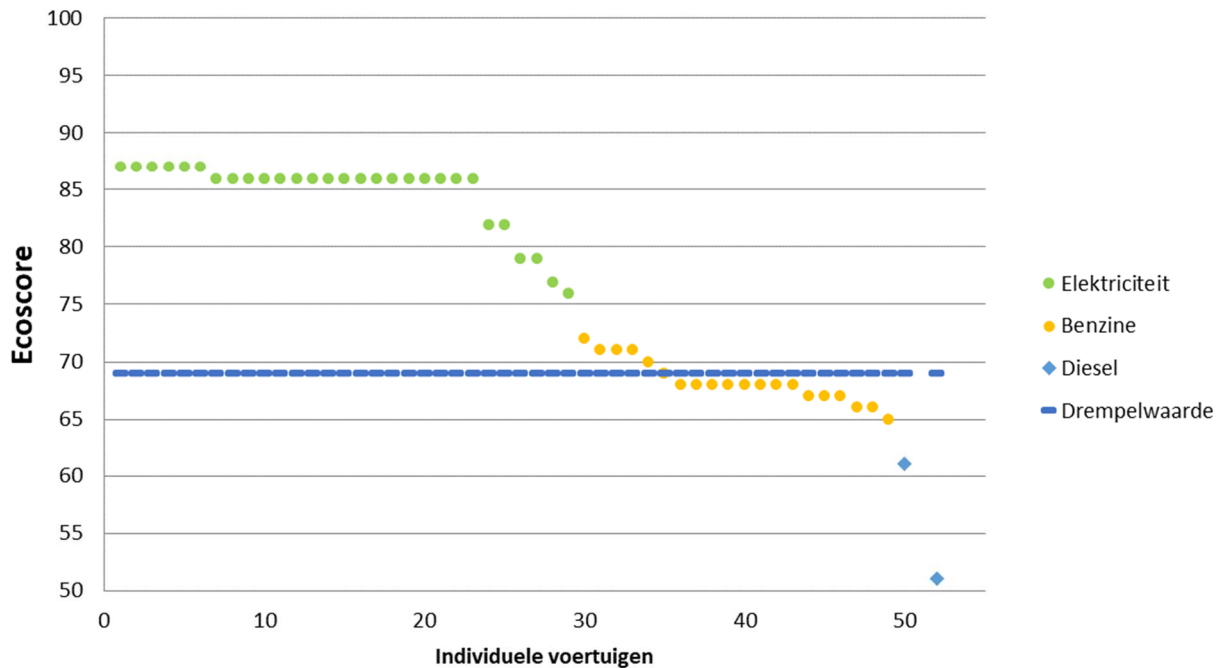
Van de 51 nieuw in gebruik genomen **MPV's** in 2021:

- Zijn er 2 voertuigen (4%) uitgerust met een dieselmotor (t.o.v. 1% in 2020);
- Halen 16 voertuigen (31%) de Ecoscore drempelwaarde niet (t.o.v. 1% in 2020).

Bij de nieuw in gebruik genomen MPV's bevinden zich verder ook 28 BEV's. Dit is 55% van de nieuwe MPV's. Dit is een sterke stijging tegenover 2020, toen er 13 nieuwe BEV's ingezet werden (13% van de nieuwe MPV's). De verdeling van de Ecoscores van deze nieuwe voertuigen wordt weergegeven in figuur 9. Hierbij zien we dat alle elektrische voertuigen nog ver boven de drempelwaarde liggen, en alle dieselloertuigen er ver onder.

Voor de benzinevoertuigen blijkt het moeilijk om de Ecoscoredrempel van 69 te halen, aangezien van deze 20 voertuigen er maar 6 de drempel halen (30%). De overige benzinevoertuigen hebben wel minstens een Ecoscore van 65. De enige nieuwe MPV's die zelfs de drempel van 65 niet halen, zijn de 2 dieselloertuigen (Ecoscores 51-61).

Nieuwe MPV's



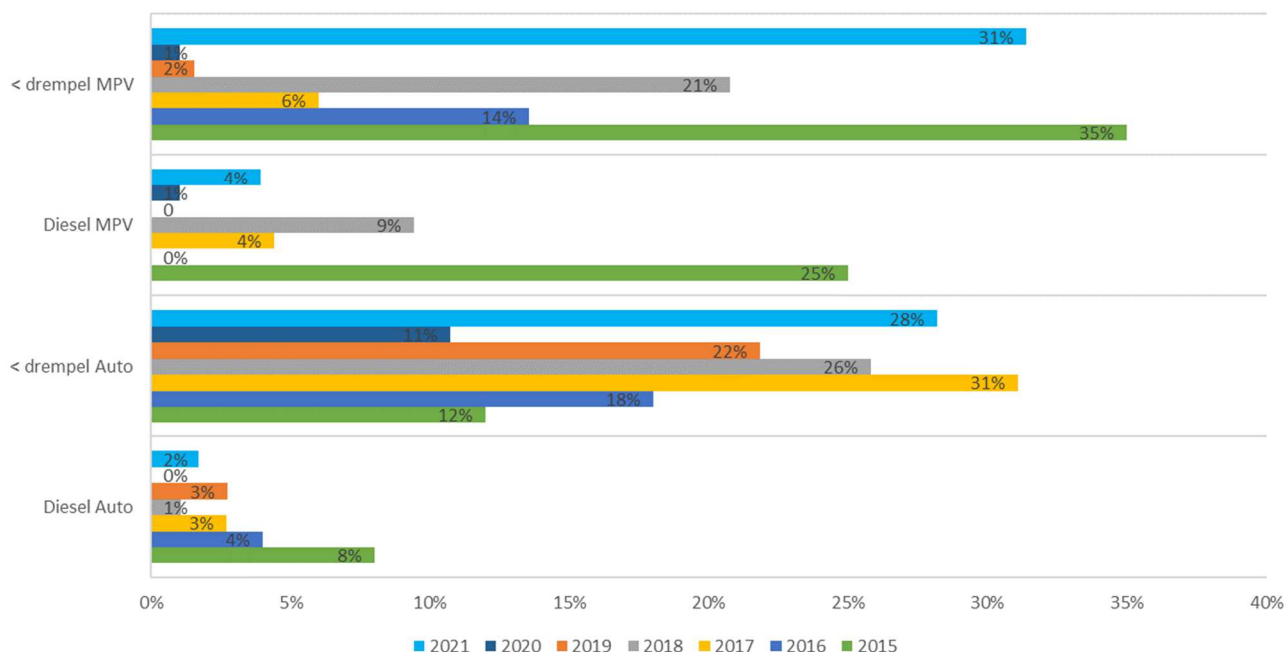
Figuur 9 : Individuele Ecoscores van de nieuw in gebruik genomen MPV's in 2021 – elke stip vertegenwoordigt een individueel voertuig.

Onderstaande figuur 10 geeft de evolutie weer tussen 2015 en 2021 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 2021 zijn het 2 nieuwe diesellootwagens, terwijl er het jaar voordien geen waren en in 2019 nog 3. Bij de MPV's waren er de voorbije jaren (behalve in 2016 en 2019) toch ook nog enkele nieuwe diesellootvoertuigen, met dit jaar 2 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 28% in 2021 nog steeds binnen deze tendens valt. 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 31% (vergelijkbaar met het jaar 2015), terwijl dit de vorige 2 jaren 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 10: Non-conformiteit van personenwagens ('auto') en MPV's tussen 2015 en 2021.

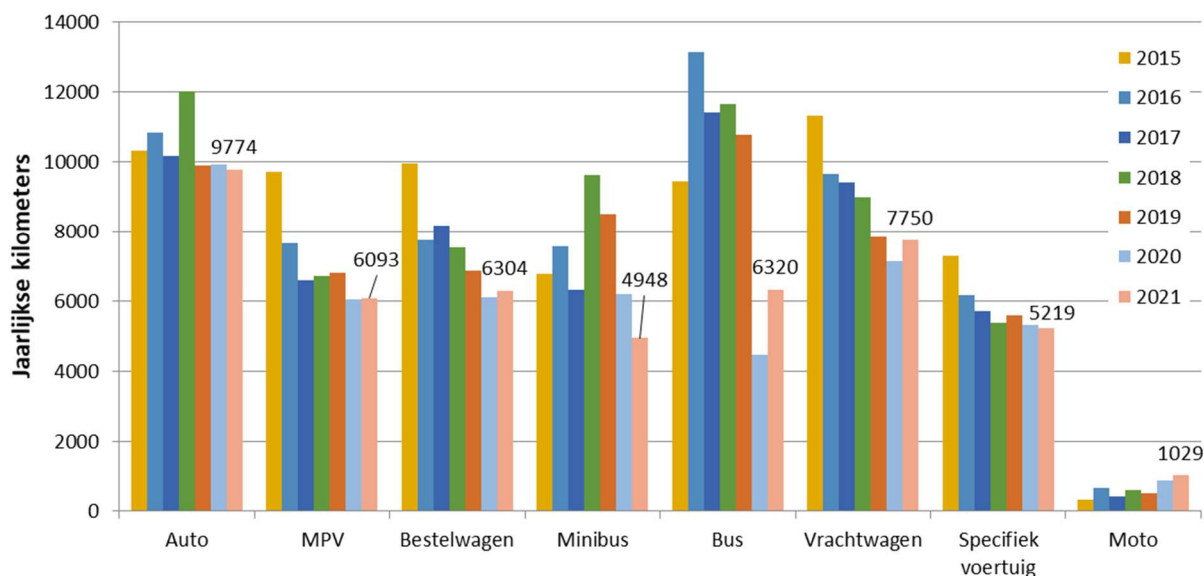
5.8. VOERTUIGGEBRUIK

Om een idee te krijgen van het gebruik van de voertuigvloot, werd gevraagd om in het jaarlijks rapport voor elk voertuig de afgelegde kilometers in te vullen op jaarbasis voor 2021. Deze informatie ontbrak voor nog 3% van alle voertuigen (tegenover 21% in 2015). Vooral bij de landbouwvoertuigen (32%) 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 11) opgenomen.

De gemiddelde afstand die een voertuig in de Brusselse overheidsvloot jaarlijks aflegt bedraagt 6936 km. Tegenover het vorige jaar is dit toename met 3% (+178 km/jaar), maar de voorgaande jaren was dit telkens een daling. Zo werd er in 2015 nog gemiddeld 10.172 km/jaar afgelegd. Het is waarschijnlijk dat de COVID19-pandemie in 2020 het voertuiggebruik bijkomend gereduceerd heeft en dit zich in 2021 deels hersteld heeft.

De personenwagens 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.

In vergelijking met het voorgaande jaar zien we bij de auto's, MPV's, bestelwagens, specifieke en landbouwvoertuigen nauwelijks wijzigingen in de afgelegde kilometers. Bij de minibussen zien we een sterke daling van -20% (maar slechts 56 voertuigen) en een sterke stijging van +41% bij de bussen (maar slechts 34 voertuigen). De wijzigingen in het gebruik bij deze twee categorieën zijn nog steeds sterk beïnvloed door de gezondheidscrisis in 2020 (en 2021), toen minder personenvervoer werd georganiseerd. Voor zowel de bussen als de minibussen liggen de kilometers nog steeds ongeveer 40% lager dan in 2019.

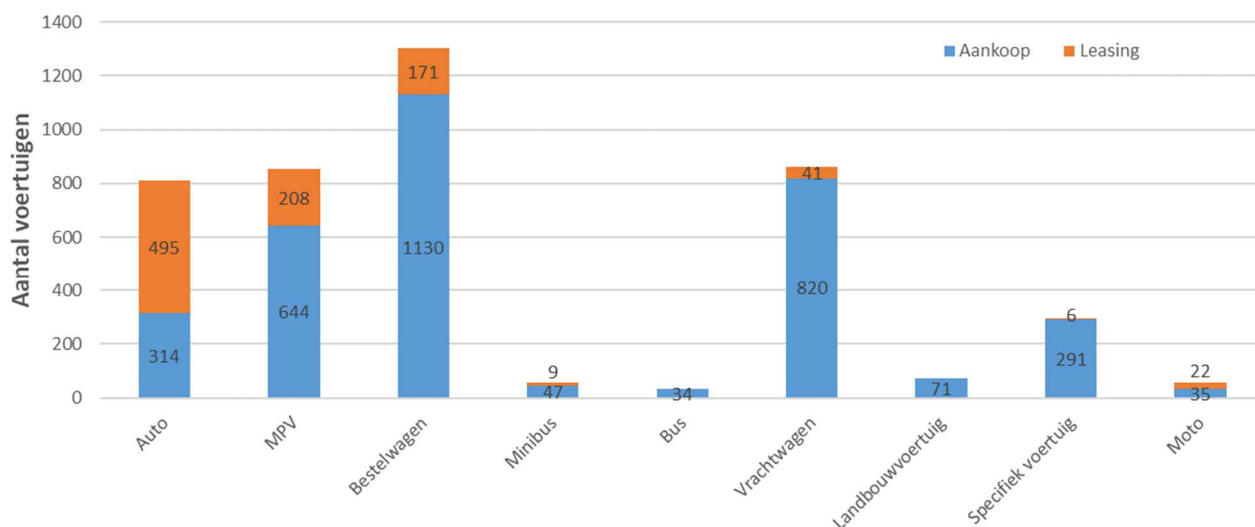


Figuur 11: Evolutie van de gemiddelde jaarlijks afgelegde kilometers per voertuigcategorie van de voertuigvloeden bij de Brusselse overheden, van 2015 tot 2021.

5.9. AANKOOP VERSUS LEASING

In het jaarlijks rapport werd eveneens gevraagd om aan te geven of het voertuig aangekocht werd door de overheidsinstelling of in leasing genomen werd. Op basis van de ingevulde informatie, zien we dat het merendeel van de voertuigen (78% 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 61% van dit type voertuigen (t.o.v. 60% in 2020 en 31% in 2014). Bij MPV's gaat het om 24%, bij minibussen om 16% en bestelwagens 13%. Voor vrachtwagens gebeurt dit bij 5% van het totaal. In tegenstelling tot de vorige jaren waarbij voor motorfietsen geen leasing werd toegepast, zien we dit aandeel plots naar 39% gaan in 2021 (22 voertuigen).



Figuur 12: Aantal voertuigen in aankoop versus in leasing in 2021.



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 (446 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 (808 voertuigen);
- MIVB²² (335 voertuigen – exclusief de bussen, trams en metro's);
- DBDMH²³ (208 voertuigen);
- Leefmilieu Brussel (146 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

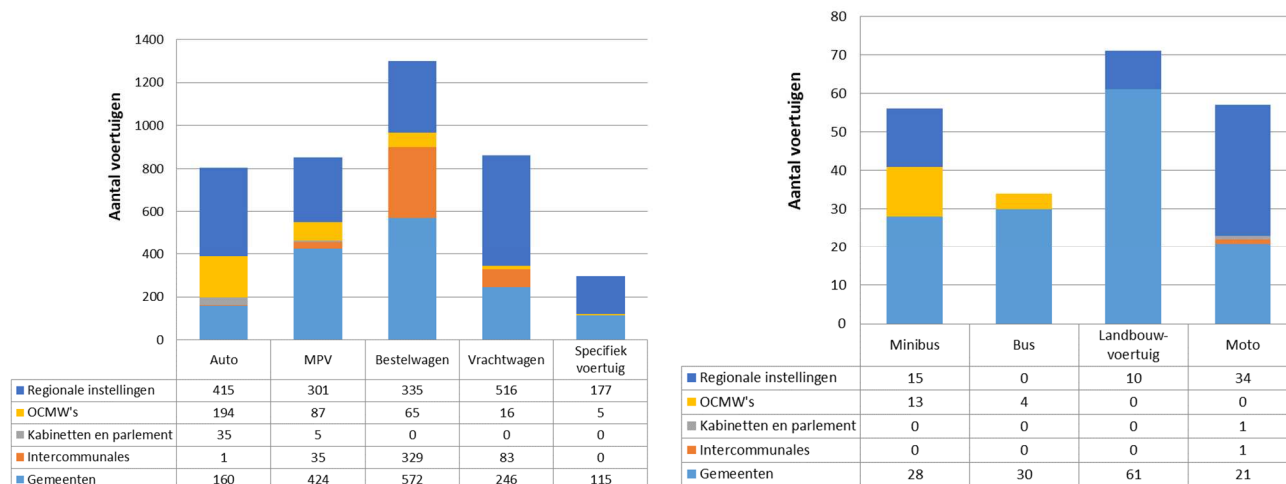
De regionale instellingen en gemeenten hebben de grootste voertuigvloeden die bovendien zeer vergelijkbaar zijn in grootte, respectievelijk 1803 en 1657 voertuigen. De overige groepen zijn veel kleiner, meer bepaald 449 voertuigen bij de intercommunales, 384 bij de OCMW's en hun associaties, en 41 bij de kabinetten. Met uitzondering van de intercommunales en kabinetten, zijn deze aantallen relatief stabiel gebleven t.o.v. 2020, variërend tussen -1% en 5% voor de gemeenten, OCMW's en regionale instellingen. Bij de intercommunales zien we een toename van 17% - het jaar voordien was er ook al een toename met 12% - door de opname van 84 nieuwe voertuigen in 2021 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 en bussen (zie figuur 13 voor de concrete aantallen van de verschillende voertuigcategorieën per groep).

²² Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)

²³ Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH)

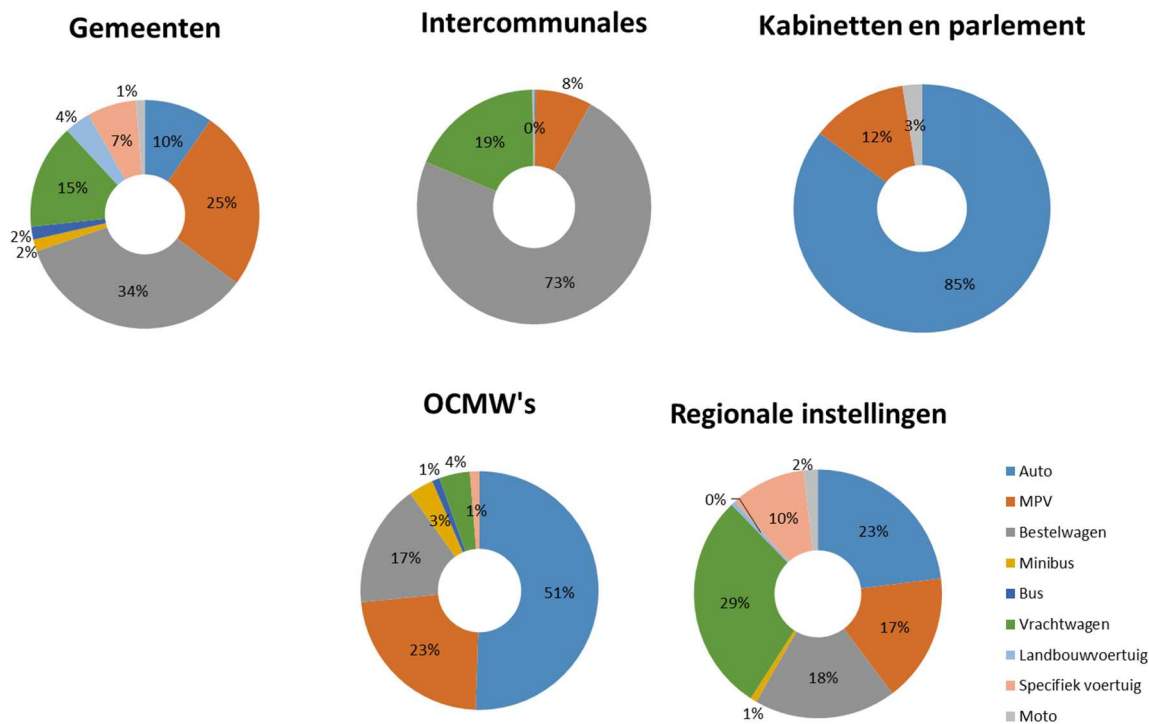




Figuur 13: Aantal voertuigen per voertuigcategorie en type overheidsinstantie voor het wagenpark in 2021.

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. Deze verdeling blijft bovendien over de jaren stabiel. De intercommunales hebben een aandeel bestelwagens van 73%, vrachtwagens 19% en MPV's 8%. In vergelijking met vorig jaar hebben de bestelwagens een groter aandeel verkregen ten koste van de vrachtwagens. Binnen de OCMW's en hun associaties bestaat het wagenpark voor de helft uit personenwagens (51%), 23% uit MPV's en 17% uit bestelwagens, een relatief stabiele verdeling tegenover de vorige jaren. Bij de kabinetten en het parlement wordt het wagenpark nog steeds gedomineerd door personenwagens, met name 85%.

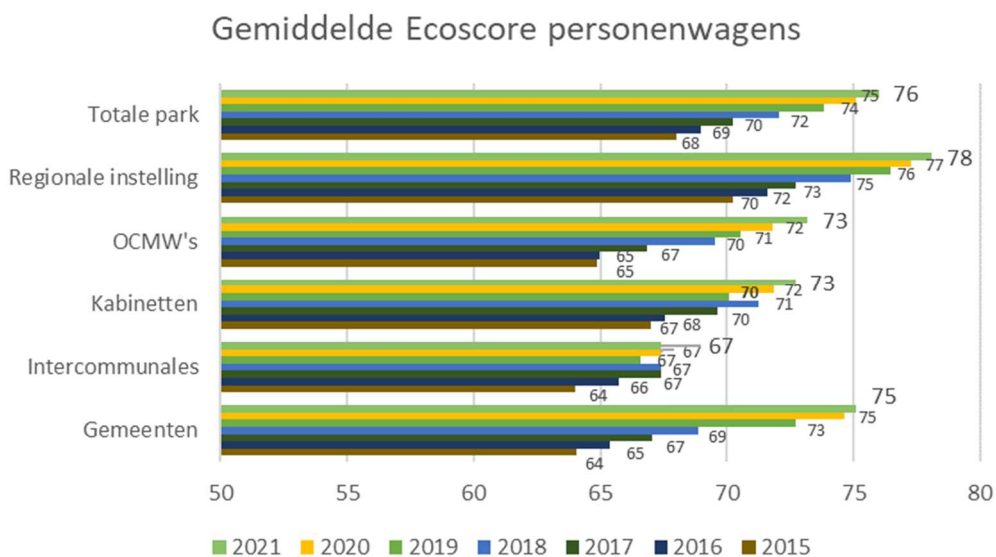
De regionale instellingen hebben een grotere verscheidenheid aan voertuigcategorieën in hun wagenpark. Het grootste aandeel is voor de vrachtwagens (29%), waarna de personenwagens, MPV's en bestelwagens ieder ongeveer 20% uitmaken. Ook specifieke voertuigen vormen een belangrijk onderdeel van de vloten met 10% 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 2021.

6.2. MILIEUPRESTATIES WAGENPARKEN

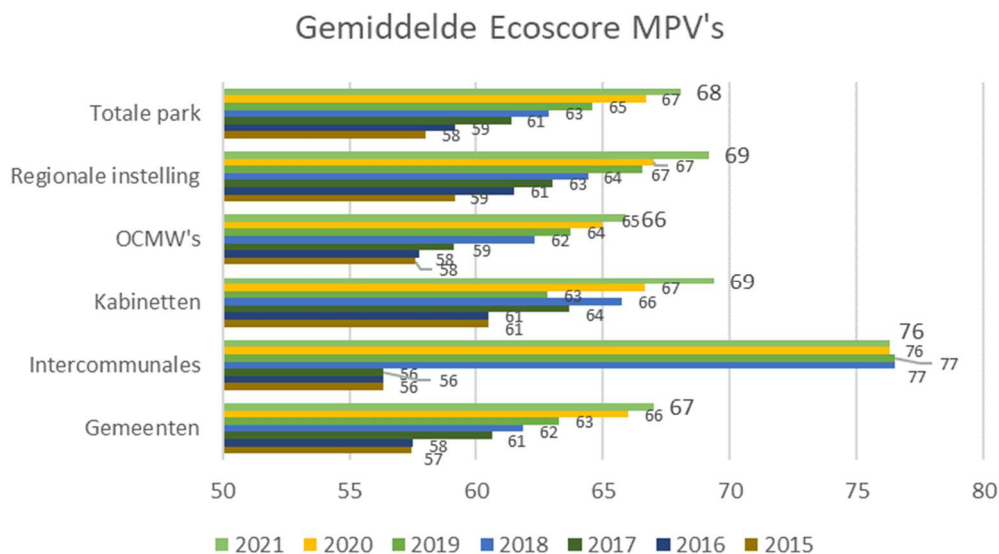
In vergelijking met de gemiddelde Ecoscore van de **personenwagens** van alle Brusselse overheden samen (76), doen de wagens van de regionale overheden het gemiddeld beter (Ecoscore 78) en die van de gemeenten het net iets minder goed (75). Verder onder dit gemiddelde bevinden zich de wagens van de OCMW's (73), 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 vertegenwoordigt slechts 10% van de overheidsvloten. Bij de gemeenten is de gemiddelde Ecoscore in vergelijking met 2020 ook voor het eerst stabiel gebleven, na een sterke toename in het verleden.



Figuur 15: Gemiddelde Ecoscore van de personenwagens per groep van 2015 tot 2021.



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 68, een toename van 1 punt tegenover 2020. De intercommunales doen het een pak beter dan dit gemiddelde, met een gem. Ecoscore van 76, hetgeen te verklaren is doordat deze voornamelijk rijden op aardgas (34 voertuigen), en daarnaast ook 1 elektrisch voertuig omvatten. De regionale instellingen en kabinetten doen het ook nog iets beter dan het algemeen gemiddelde (69), de gemeenten (67) en OCMW's (66) liggen er net onder. Over alle groepen heen nam de gem. Ecoscore in 2021 met 0 tot 2 punten toe.



Figuur 16: Gemiddelde Ecoscore van de MPV's per groep van 2015 tot 2021.

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 6 voertuigen in de vlooten die reeds met de restricties van 2019 (verbod op Euro 2 diesel en Euro 1 benzine en ouder) verboden waren, meer bepaald 4 voertuigen bij de gemeenten en 2 bij de regionale overheden. De 17 voertuigen die in de vlooten eind 2019 nog in gebruik waren en met de restricties van 2019 verboden waren, werden dus tot 6 gereduceerd een jaar later, waarbij deze zich ook in 2021 nog in de vlooten bevinden. Hiervoor werd mogelijk een afwijking toegekend, maar deze informatie werd voor slechts één van deze voertuigen meegedeeld in het jaarlijks rapport²⁴.

Wanneer we kijken naar de LEZ-restricties van 2020, waarbij bijkomend de Euro 3 dieselvoertuigen verboden werden, gaat het over een cumulatief totaal van 39 voertuigen of 1% van de betrokken voertuigcategorieën. Een jaar eerder waren dit er nog 64 of 2% van het totaal. Net als het jaar voordien, werd dit aantal dus met bijna de helft verwijderd of vervangen. Ook van deze voertuigen kunnen we veronderstellen dat de meesten een afwijking hebben ontvangen, waarbij dit voor 21 Euro 3 dieselvoertuigen ook werd vermeld in de jaarlijkse rapporten.

In januari 2022 werd een nieuwe verstrenging ingevoerd, waarbij ook Euro 4 dieselvoertuigen worden geïmporteerd. Bij de huidige samenstelling van de overheidsvlooten – eind 2021 – zouden hiervan in totaal 187 voertuigen niet meer mogen rijden, of 6% van de betrokken vloot. Het jaar voordien ging het nog om een totaal van 398 voertuigen of 13% van de betrokken categorieën, hetgeen dus op een jaar tijd halveerde. Er werd van januari tot juni 2022 een overgangperiode ingevoerd voor Euro 4 dieselvoertuigen, waarbij geen boetes werden uitgeschreven tot eind juni 2022. Nadien werd de controle echter alsnog effectief. Daarnaast is het ook mogelijk om een afwijking aan te vragen voor voertuigen die zouden vervangen worden maar nog niet konden geleverd worden. Er zal dus in de loop van 2022 nog een sterke vervanging of verwijdering van deze voertuigen optreden.

Met de restricties van 2025 zullen bijkomend Euro 5 dieselvoertuigen verboden worden en gebeurt eveneens een verstrenging voor benzine/LPG/CNG met de opname van Euro 2 in de restricties. Deze fase gebeurt al binnen 3 jaar, waardoor de vloot in de aanloop naar de nieuwe restricties nog sterk zal evolueren. De 737 verboden

²⁴ Voertuig van de MIVB voor het trammuseum (Renault 2CV).

voertuigen (24% 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% naar 24% van het totaal (1002 voertuigen). 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 (2022-2025), bij de huidige vlootsamenstelling, de restricties in 2025 de grootste invloed zullen hebben op de intercommunales (34% van hun vloot verboden), gevolgd door de gemeenten (30%) en voor de overige groepen rond 17%.

In principe volstaat de 'natuurlijke jaarlijkse vervangingsgraad' in de Brusselse overheidsvlooten (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 2021										
	2018		2019		2020		2022		2025	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Gemeenten	0	0%	4	0%	16	1%	96	8%	363	30%
OCMW's	0	0%	0	0%	1	0%	24	7%	61	17%
Intercommunales	0	0%	0	0%	0	0%	22	6%	126	34%
Kabinetten	0	0%	0	0%	1	3%	3	8%	7	18%
Regionaal	0	0%	2	0%	21	2%	42	4%	180	17%
Totaal	0	0%	6	0%	39	1%	187	6%	737	24%

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 vlooten 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 16 voertuigen of 1% van de betrokken categorieën van de gemeentevloten niet meer toegelaten, waar dit vorig jaar 3% was. Vanaf 2022 stijgt dit tot een cumulatief aantal van 96 voertuigen of 8% van deze categorieën (12% vorig jaar). Verder vooruit kijkend naar de restricties van 2025, zou dit met de huidige vlootsamenstelling betrekking hebben op 363 voertuigen in totaal of 30% van de vloot, komende van 35% 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 2021					
	2018	2019	2020	2022	2025
Auto	0	0	0	3	16
MPV	0	2	3	19	69
Bestelwagen	0	1	8	60	247
Minibus	0	1	4	9	16
Bus	0	0	1	5	15
Totaal	0	4	16	96	363
Aandeel	0%	0%	1%	8%	30%

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 2021 werden er in totaal 117 nieuwe **personenwagens** in gebruik genomen bij de Brusselse overheden: 15 bij de gemeenten, geen bij de intercommunales, 3 bij de kabinetten, 41 bij de OCMW's en hun associaties en 58 bij de regionale instellingen. Er werden hierbij 2 nieuwe dieselwagens in gebruik genomen: 1 bij de gemeente St-Lambrechts-Woluwe en 1 bij Perspective.brussels. Daarbij wordt de Ecoscore drempelwaarde bij 72% van de wagens gerespecteerd (84 wagens). Voor beide criteria zijn dit slechtere scores dan vorig jaar toen er geen diesels werden aangekocht en 89% de drempel haalde.



De voertuigen die de drempel niet halen bevinden zich bijna allemaal bij de OCMW's en hun associaties, waar dit bijna de helft van de nieuwe aankopen betreft (18 voertuigen). Verder is dit ook het geval bij 40% van de nieuwe wagens bij de gemeenten en 14% van de regionale overheden, alsook voor 1 voertuig van de kabinetten.

Van de 51 nieuwe **MPV's** in 2021 werden er 17 aangekocht door de gemeenten, 5 door de OCMW's, 1 door de kabinetten en 28 door de regionale instellingen. Van al deze voertuigen zijn er nog 2 uitgerust met een dieselmotor²⁵. Van deze nieuwe MPV's wordt de drempelwaarde behaald bij 69% van de voertuigen (35 voertuigen). Vorig jaar was er maar 1 dieselvoertuig opgenomen en dit was ook het enige dat de Ecoscore drempel niet haalde.

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	15	1	7%	6	40%	17	1	6%	5	29%
Intercommunales	0	--	--	--	--	0	0	--	0	--
Kabinetten en parlement	3	0	0%	1	33%	1	0	0%	1	100%
OCMW's	41	0	0%	18	44%	5	1	20%	1	20%
Regionale instellingen	58	1	2%	8	14%	28	0	0%	9	32%
Totale park	117	2	2%	33	28%	51	2	4%	16	31%

Tabel 4 : Overzicht van conformiteit van de nieuwe personenwagens en MPV's aan het dieselveverbod en de Ecoscore drempelwaarde voor 2021.

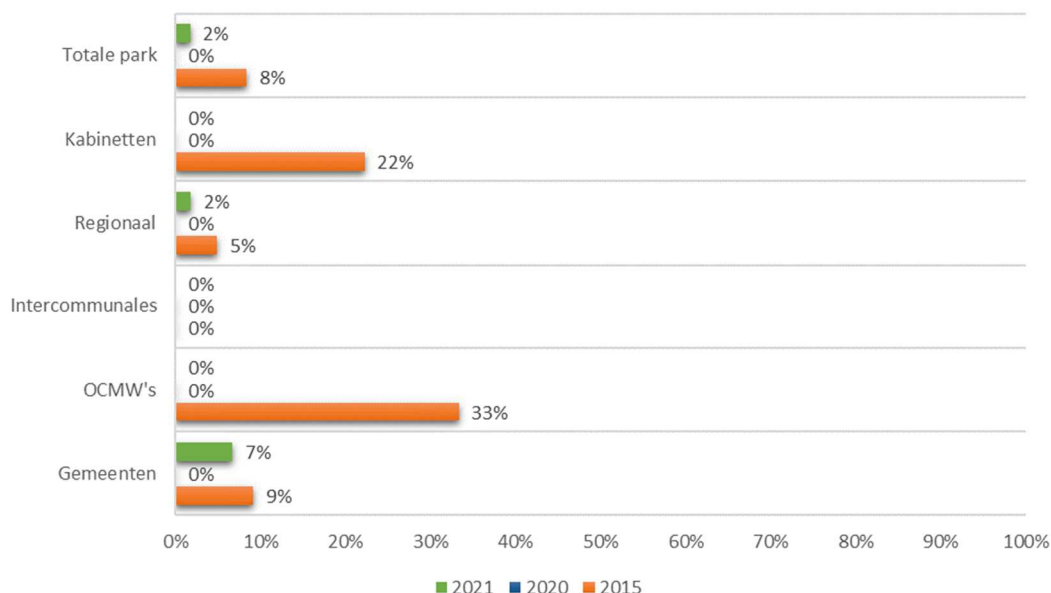
De voorbije jaren werd het verbod op dieselvoertuigen bij personenwagens en MPV's steeds beter toegepast en ligt de conformiteitsratio zeer hoog. In de grafieken in figuur 17 wordt deze evolutie voor de verschillende groepen van overheden afgebeeld. Aangezien deze grafieken in percentages van de nieuwe 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.

Bij de nieuwe personenwagens was in 2015 nog 8% een dieselvoertuig, hetgeen gedaald is tot 2% in 2021 (en zelfs 0% in 2020). De verschillende groepen vertonen algemeen deze positieve tendens. Voor de nieuwe MPV's is het aandeel diesel van 25% in 2015 gezakt naar 4% in 2021. In 2019 en 2016 lag dit zelfs op 0%.

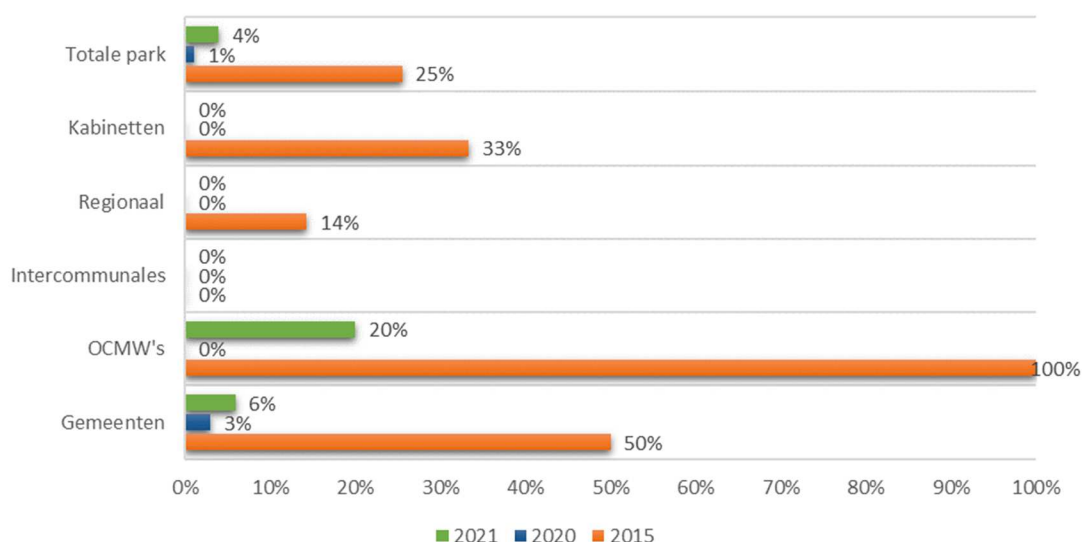
²⁵ 1 nieuwe diesel MPV in de gemeente St-Lambrechts-Woluwe en 1 bij het OCMW van Molenbeek.



% Diesel bij nieuwe personenwagens



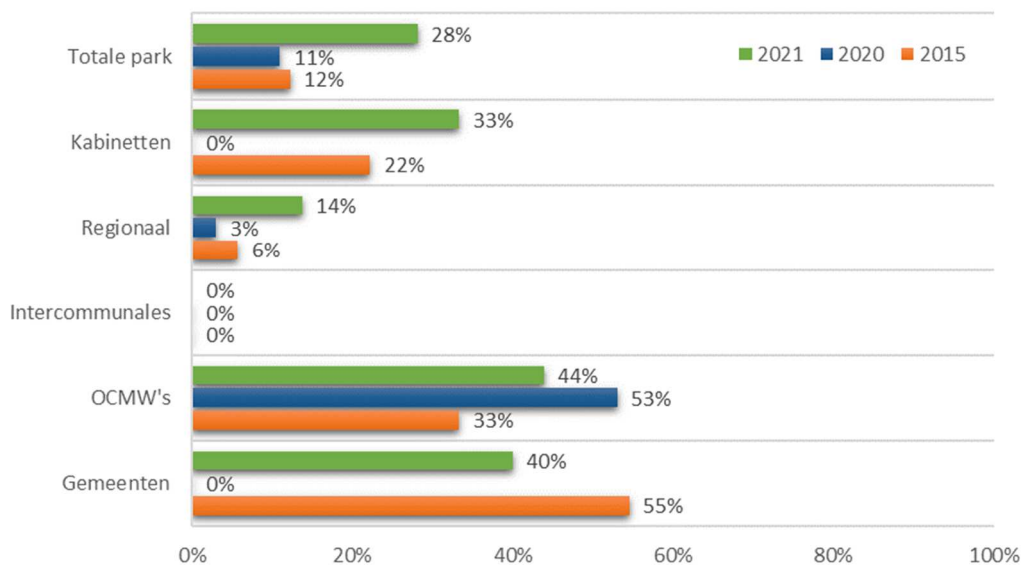
% Diesel bij nieuwe MPV's



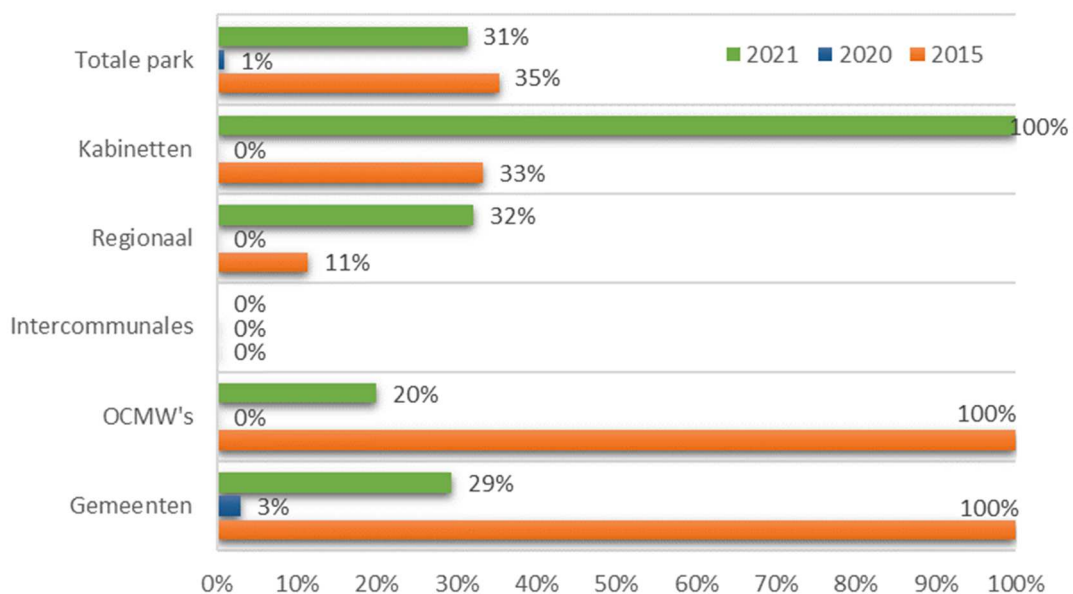
Figuur 17: Evolutie van het aandeel dieselveertuigen bij de nieuw in gebruik genomen personenwagens (boven) en MPV's (onder) voor de jaren 2015, 2020 en 2021.

Het respecteren van de Ecoscore drempelwaarde voor de nieuwe aankopen is daarentegen eerder een wisselend succes. Door het jaarlijks verstrengen van deze drempelwaarde blijkt het minder evident om dit criterium elk jaar even goed te respecteren. In figuur 18 zien we dat in 2015 globaal genomen 12% van de nieuwe personenwagens de drempel niet haalde. In 2017 is dit aandeel toegenomen tot 31% waarna het weer gedaald is tot 11% in 2020 en gestegen tot 28% in 2021. 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%. In 2021 zitten we echter terug aan het niveau van 2015, hetgeen vergelijkbaar is met het resultaat voor de personenwagens. De verhoging van de drempelwaarde dit jaar maakt het duidelijk een stuk moeilijker om deze waarde te halen.

% < Ecoscore drempel bij nieuwe personenwagens



% < Ecoscore drempel bij nieuwe MPV's



Figuur 18: Evolutie tussen de jaren 2015, 2020 en 2021 van het aandeel nieuwe personenwagens (boven) en MPV's (onder) dat de Ecoscore drempelwaarde niet haalt.

Wanneer we naar de absolute aantallen kijken (Tabel 5), zien we dat wat betreft de nieuwe dieselveertuigen, de trend ook in absolute aantallen duidelijk dalend is en het verbod ondertussen goed gevolgd wordt, bij zowel personenwagens als MPV's. Bij de personenwagens die de Ecoscore drempel niet halen, leek het de voorbije jaren te stagneren rond 20 voertuigen (met uitzondering van het jaar 2016), maar is dit het voorbije jaar wel gestegen tot 33 in totaal en blijkt de drempel terug moeilijker te respecteren. 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 wel opnieuw gestegen is tot 16 dit jaar.

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

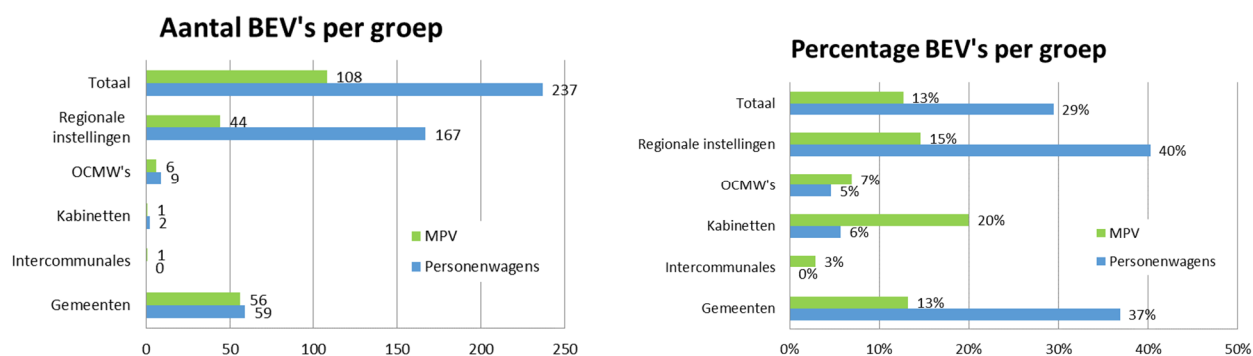
MPV's	Aantal Diesel								Aantal < Ecoscore drempel							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gemeenten	6	6	0	1	0	0	1	1	7	12	1	1	3	1	1	5
OCMW's	6	1	0	2	0	--	0	2	6	1	1	2	0	0	0	1
Intercommunales	11	0	0	0	0	--	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0
Regionaal	16	5	0	0	3	0	0	1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

Tabel 5 : Aantal nieuwe personenwagens (boven) en MPV's (onder) die niet voldoen aan het dieselveverbod en de Ecoscore drempelwaarde voor de vloten tussen 2014 en 2021.

6.5. BATTERIJ ELEKTRISCHE VOERTUIGEN

De Brusselse overheden hebben in hun volledige voertuigenpark een totaal van 489 volledig elektrische voertuigen (exclusief fietsen) in gebruik, oftewel 11% van het park. Dit zijn er 73 meer dan in 2020, toen dit 10% van het park uitmaakte. Deze Batterij Elektrische Voertuigen (BEV's) zijn vooral terug te vinden bij de personenwagens en MPV's (resp. 237 en 108 voertuigen), maar er zijn ook motorfietsen (42), bestelwagens (55), specifieke voertuigen (40), vrachtwagens (m.b. vuilniswagens - 5) en 1 landbouwvoertuig die volledig elektrisch rijden.

Onderstaande figuur 19 geeft het aantal BEV'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 BEV's in hun vloten. Voor de regionale instellingen betekent dit dat 15% van hun MPV's elektrisch is en 40% van hun personenwagens. Op een jaar tijd zijn deze aandelen met resp. 5 en 1% toegenomen. Van de personenwagens van de gemeenten rijdt 37% volledig elektrisch en 13% van de MPV's, resp. 5 en 3% meer dan vorig jaar. In het totale park is 29% van de personenwagens volledig elektrisch en 13% van de MPV's, of resp. 2 en 4% erbij tegenover het vorige jaar. Dit geeft aan dat er bij de MPV's een versnelling is ingezet in de opname van BEV's.

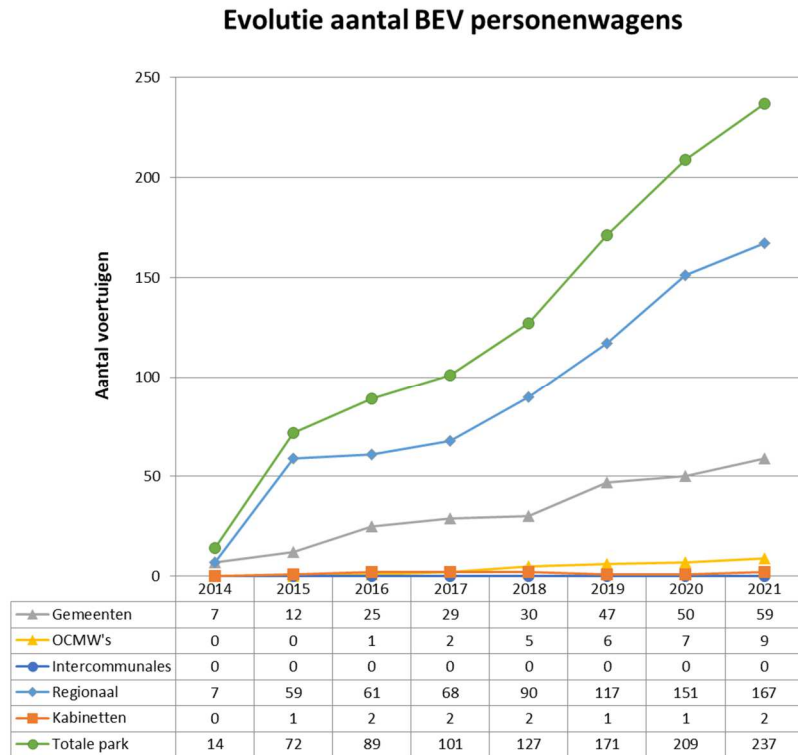


Figuur 19: Aantallen (links) en percentages (rechts) aan Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) per groep van overheden in 2021.



Ter vergelijking: Het Brussels Gewest telde eind 2021 in totaal 5281 ingeschreven BEV's (dit zijn zowel personenwagens als MPV's) of 1,1 % van het totale park²⁶. Op een jaar tijd is dit aantal met 46% aangegroeid, maar in verhouding tot het totaal blijft het nog zeer beperkt. De Brusselse overheidsinstellingen behalen voor deze voertuigcategorieën een aandeel van 21% in 2021 (voor de categorieën personenwagens en MPV's samen). Van de 5281 ingeschreven Brusselse BEV's behoort maar liefst 7% tot de Brusselse overheden! In 2019 was dit aandeel nog 10%, maar de stijgende aantallen in de totale Brusselse vloot maken het aandeel verhoudingsgewijs kleiner.

Sinds 2014 is het aantal BEVs bij de Brusselse overheden sterk toegenomen. Bij de personenwagens waren er in 2014 maar 14 elektrische voertuigen, in 2021 is dit aantal 17x groter (237 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.

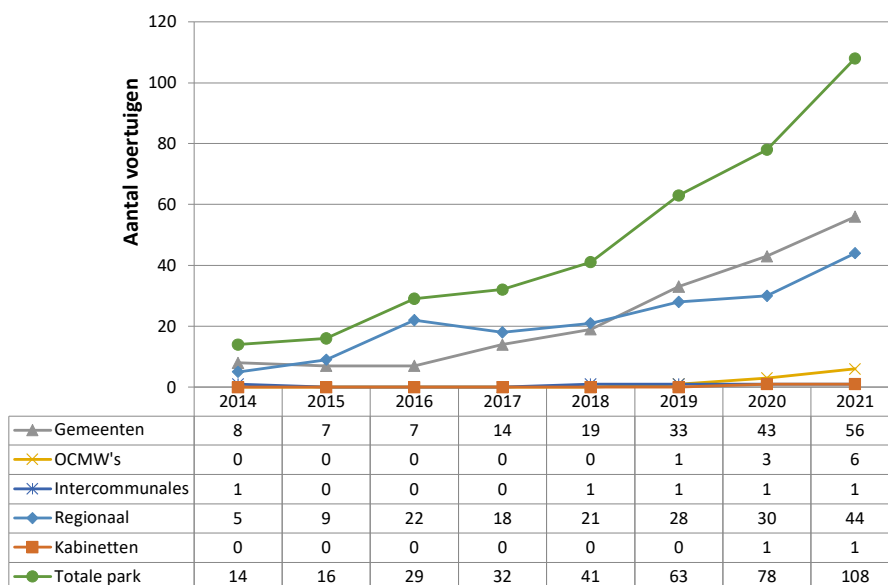


Figuur 20 : Evolutie van het totaal aantal Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) – personenwagens - per groep van overheden tussen 2014 en 2021.

De BEV's bij de MPV's zijn tussen 2014 en 2021 toegenomen van 14 tot 108 voertuigen, meer dan een verzevenvoudiging op 7 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 zijn waarschijnlijk eerder toe te schrijven aan correcties van de voertuigcategorie dan het verdwijnen van BEV's uit de vloot. In 2021 zien we voor deze groep ook wel een sterkere opname (+50%).

²⁶ 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>

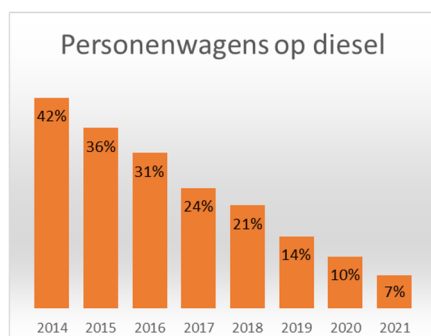
Evolutie aantal BEV MPV's



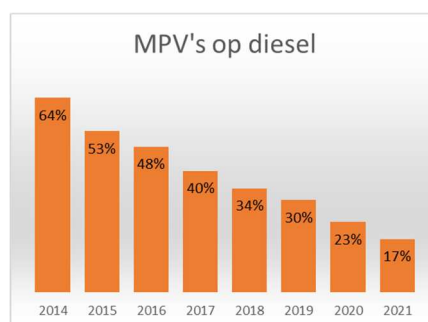
Figuur 21: Evolutie van het totaal aantal Batterij Elektrische Voertuigen (BEV) – MPV's - per groep van overheden tussen 2014 en 2021.

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-emissie' moeten zijn, voor de bromfietsen geldt dit reeds vanaf 2023.



Dit rapport geeft een overzicht van de kenmerken van de wagnvloten van de Brusselse overheden en van de door hen in 2021 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 2022 moesten overmaken aan Leefmilieu Brussel, in het kader



van de uitvoering van het Besluit Voorbeeldgedrag. Op één rapport na, werden gegevens ontvangen van alle betrokken overheidstellingen die over een voertuigenpark beschikken (82 in totaal).

De Brusselse overheidsinstellingen maken met 4338 gemotoriseerde voertuigen minder dan 1% van het totale Brusselse voertuigenpark uit. De 'lichte voertuigen' (personenwagens en MPV's samen) hebben een gemiddelde leeftijd van 6,7 jaar en bestaan voor 12% uit dieselwagens. In het Brussels Gewest ligt de leeftijd op gemiddeld 9,2 jaar en zijn er 38% dieselwagens. De sterke evolutie naar minder dieselwagens en meer benzine blijft zich dus verder zetten. Dit geldt zowel voor personenwagens als MPV's.

Gem. globale Ecoscore
 Personenwagens: 76
 MPV's: 68

Daarnaast hebben de Brusselse overheden ook betere milieuprestaties met een gemiddelde Ecoscore van 72 (tegenover 64 voor het BHG – personenwagens en MPV's samen). Bij de nieuwe lichte voertuigen is de Ecoscore gemiddeld met 13 punten toegenomen sinds 2014 tot een gemiddelde van 77 (tegenover 68 voor het BHG). Bovendien is maar liefst 28%

van de nieuwe personenwagens en 55% van de nieuwe MPV's volledig elektrisch. Van alle ingeschreven Brusselse BEV's (lichte voertuigen) behoort maar liefst 7% tot de Brusselse overheden.



Er is al een duidelijk positief effect op te merken van de invoering van het Besluit bij de Brusselse overheden. Van de 117 nieuwe personenwagens en 51 nieuwe MPV's in 2021 rijden er telkens nog 2 op diesel. Het dieselverbod wordt dus 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 28 % de drempel niet, bij de MPV's is dit 31%, hetgeen veel minder goed is dan de voorbije jaren..

Batterij Elektrische Voertuigen

28% nieuwe PW

29% totale PW

Sinds 1 januari 2018 geldt er een Lage-emissiezone (LEZ) op het Brusselse grondgebied. Op basis van de samenstelling van de overheidsvloten eind 2021, blijken er nog 6 voertuigen te circuleren die reeds begin 2019 verboden waren (komt overeen met quasi 0% van de betrokken voertuigcategorieën bij de overheden). De verstrenging vanaf januari 2020 heeft ervoor gezorgd dat in totaal 39 voertuigen (1%) geïmpacteerd zijn en tegen 2022 neemt dit toe tot 187 voertuigen of 6% van de betrokken categorieën. De natuurlijke vervangingsgraad van ongeveer 10% per jaar bij de overheidsvloten kan deze verschuiving opvangen, maar het is belangrijk dat de overheden de toekomstige toegangscriteria, alsook de nieuw voorgestelde kalender na 2025, zeker in rekening brengen bij de volgende voertuigaankopen en vervangingen.

Om de overheden bij de omschakeling naar milieuvriendelijkere voertuigen te begeleiden, biedt Leefmilieu Brussel specifieke ondersteuning aan. Begin 2021 werd een 'Mobility & Fleet Facilitator' opgestart voor de begeleiding van Brusselse overheden en bedrijven 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. Tijdens dit event werd bovendien de nieuwe 'Facilitator Laadinfrastructuur' voorgesteld. Deze biedt ondersteuning omtrent regelgeving, veiligheid, netaansluiting en voorziet een begeleiding op maat. Leefmilieu Brussel startte daarnaast in 2018 ook met een opdrachtcentrale voor leasing van elektrische en hybride voertuigen, zodat de opname van deze voertuigen bij de Brusselse overheidsinstellingen vergemakkelijkt wordt. Deze centrale wordt bovendien vanaf 2023 vernieuwd en uitgebreid met elektrische minibussen en bestelwagens. Ook Sibelga heeft een vergelijkbare centrale ('MobiClick') opgestart in 2020 voor de aankoop van utilitaire voertuigen op CNG of met elektrische aandrijving. Het uitwisselen van *good practices* en ervaringen is een element waaraan nood is en dat Leefmilieu Brussel verder wilt ontwikkelen, onder meer via de facilitatoren 'Mobility & Fleet' en 'Laadinfrastructuur' en de nieuwsbrief 'Overheidsvloten'²⁷. Meer informatie over de verschillende steunmaatregelen voor de overheden en het besluit 'Voorbeeldgedrag' zijn terug te vinden op de [website](#) van Leefmilieu Brussel.



²⁷ 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: S. Hollevoet, A. Gerard

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

