

D.5 Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren

De ambitie is te verzekeren dat de uitvoering van deze actie - die tot doel heeft het wagenpark te doen evolueren naar technologieën die minder schadelijk zijn voor het milieu en beter geschikt zijn voor de stedelijke omgeving - aansluit bij de doelstelling tot vermindering van het wagenpark en het autogebruik in het algemeen.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



- Een studie voeren, in overleg, naar de gevolgen van een dieselluitstap tegen ten laatste 2030 en van een uitstap uit benzine en LPG tegen ten laatste 2035 op de mobiliteit, op de sociaaleconomische aspecten, op de energie en op de budgettaire impact op de hernieuwing van de overheidsvloot
- De beschikbaarheid analyseren van alternatieven voor verbrandingsmotoren op fossiele brandstoffen en diesel/benzine, in het bijzonder voor bestelwagens, vrachtwagens, gemotoriseerde tweewielers (motor, scooter), bussen en autocars vanuit het oogpunt van de dieselluitstap tegen ten laatste 2030 en van de uitstap uit benzine en LPG tegen ten laatste 2035;
- De tijdelijkheid van de evolutie van het wagenpark evalueren, rekening houdend met de levensduur van de voertuigen die momenteel in gebruik zijn
- De maatregelen versterken omtrent de voorbeeldfunctie van de overheid;
- De tarieven van de kilometerheffing voor vrachtwagens (Viapass) herzien om het gebruik van de meest vervuilende voertuigen te ontmoedigen
- De ontwikkeling op korte en middellange termijn aanmoedigen van alternatieve technologieën en de oplaadinfrastructuur;
- De wetgeving aanpassen om te komen tot een uitstap uit verbrandingsmotoren. Niet herlaadbare benzinehybrides en CNG, zijn op dit moment niet gehouden aan deze planning omwille van hun milieu-eigenschappen. Het verbannen van deze motoren, wat een volledige verbanning van motoren op fossiele brandstoffen betekent, kan erna worden overwogen volgens de technologische alternatieven die beschikbaar zijn op de markt en hun toegankelijkheid
- Begeleidende maatregelen voor automobilisten uitwerken (gerichte hulp, participatie, communicatie, enz.) om het potentieel dat de diesel- en benzineuitstap ten voordele van de modal shift te benutten
- Een beroep doen op een gemeenschap van voortrekkers die het goederenvervoer sneller koolstofvrij willen maken dan de LEZ-kalender

Analyse de l'avancement et des freins

Leefmilieu Brussel heeft meerdere studies uitgevoerd over de uitfasering van de verbrandingsmotor:

- Een studie over mobiliteit, de sociaaleconomische en milieu-impact (2020-2021);
- Een rapport over de budgettaire impact van de uitfasering van de verbrandingsmotor voor de overheid;
- Een studie over de "Technologische evoluties en impact op leefmilieu en energie" om de meest relevante technologische keuze voor de toekomst te bepalen. De vergelijkende analyse van de milieu-impact van de verschillende soorten brandstoffen en motorvoertuigen gedurende hun gehele levensduur toont aan dat er twee complementaire oplossingen bestaan om het gemotoriseerd vervoer koolstofvrij te maken: het gewicht verminderen (wat de energiebehoefte verkleint, ongeacht de brandstof) en elektrificatie (de efficiëntere elektrische motor verbruikt minder koolstofintensieve energiebronnen). De studie herinnert er evenwel ook aan dat men tegelijkertijd het autogebruik moet verminderen ten voordele van andere vervoersmiddelen.
- Een studie over de evolutie van het wagenpark om de impact van de uitfasering van de verbrandingsmotor in 2021 te analyseren.

Het besluit van 15.05.2014 betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer legt bepaalde verplichtingen vast voor de Brusselse instellingen op het gebied van de motorisering van voertuigen. Dit regelgevende kader lijkt concrete resultaten te hebben opgeleverd: de Brusselse overheden kiezen vastberaden voor elektrische wagens met een batterij, met een aandeel van 34% van alle personenwagens in 2022, tegen slechts 2% in 2014 en 29% in 2021. Het aantal elektrische MPV's¹ neemt elk jaar toe, hoewel dit trager verloopt dan voor auto's: in 2022 bedroeg hun aandeel 15%, tegen 13% een jaar eerder. Het besluit "voorbeeldgedrag" bevat ook de verplichting om tegen 2025 naar 100% emissievrije aankopen te gaan.

In 2022 waren 48,1% van de MIVB-bussen hybride en 4,3% elektrisch. Dat stemt overeen met ongeveer 400 hybride bussen en 37 elektrische. In 2022 verkreeg de MIVB stedenbouwkundige vergunningen voor de inrichting van meerdere eindhaltes waar elektrische bussen kunnen worden opgeladen.

In 2023 besliste de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om het voordeeltarief van nul centiem/km toe te kennen aan nuluitstootvoertuigen (NUV) op het Brusselse wegennet om een minder vervuilend logistiek transport te stimuleren.

In 2022 nam de regering de LEZ-kalender 2025-2036 aan. De LEZ-kalender werd tot 2036 vastgelegd voor alle voertuigcategorieën en geeft zo duidelijk aan hoe de geleidelijke uitfasering van verbrandingsmotoren zal verlopen.

Het percentage elektrische voertuigen stijgt zelfs als dit laag blijft in verhouding tot het aantal auto's op de weg (1,3% begin 2022 tot 2,4% midden 2023) (LEZ-rapport 2022). Op basis van de studie "Technologische evoluties en impact op leefmilieu en energie" (zie hierboven) besliste de regering om hybride benzine- en CNG-voertuigen op dezelfde wijze te behandelen als benzinevoertuigen omdat er vanuit milieuoogpunt geen enkele reden is waarom deze een regeling zouden moeten genieten die hen specifiek bevoordeelt.

Hoewel elektrische wagens vele voordelen hebben ten opzichte van voertuigen met een verbrandingsmotor, zijn ze wel zwaarder wegens hun batterij. Het is echter zo dat dit grotere gewicht ook te wijten is aan het feit dat het vooral de wagens uit het hogere segment zijn die worden geëlektrificeerd. Dit heeft een dubbele impact op het gewicht van voertuigen. Enerzijds zijn deze modellen sowieso zwaarder en anderzijds hebben ze zwaardere batterijen (rond de 500 kg) vanwege hun hogere energieverbruik en om een groter rijbereik te garanderen. Deze trend naar steeds zwaardere en grotere voertuigen, die ook thermische voertuigen betreft, heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid (VIAS 2023), het gebruik van de openbare ruimte en het parkeren (T&E 2024) en voor luchtvervuiling door fijnstof (OESO 2020).

¹ 'Multi-Purpose Vehicle'

Het gewest ondersteunt de toename van het aantal elektrische voertuigen door de laadinfrastructuur verder te ontwikkelen met de idee om eerst het aantal verplaatsingen te verminderen, een modale verschuiving tot stand te brengen en uiteindelijk over te stappen op andere wijzen van motorisering. Voor de ontwikkeling van de laadinfrastructuur nam de regering in 2022 een visie aan alsook een plan voor de plaatsing van laadinfrastructuur op de weg ("electrify.brussels"). Deze visie omvat:

- 1 openbare laadpaal op minder dan 150 m van elk Brussels huishouden in 2024
- 9.500 oplaadpunten toegankelijk voor het publiek vanaf 2025
- 22.000 oplaadpunten toegankelijk voor het publiek in 2035

Er werden verschillende maatregelen genomen zoals nieuwe concessies voor Sibelga voor de ontwikkeling van laadpunten buiten de weg, een quotabesluit voor de parkings buiten de weg, een facilitator laadinfrastructuur, de projectoproep "electrify" om publiek toegankelijke laadpalen buiten de weg te stimuleren, een website "electrify.brussels" met informatie over de beschikbare laadpalen en gidsen voor het plaatsen van laadpalen in mede-eigendommen en ondernemingen, een aankoopcentrale voor overheden die laadpalen buiten de openbare weg plaatsen ...

De begeleidende maatregelen werden opgenomen in de door de regering in juli 2022 goedgekeurde roadmap "Low Emission Mobility". Het gaat onder meer om de hervorming van de Brussel'Air-premie maar ook om andere maatregelen zoals de Green Deal Carsharing en de projectoproep inclusief autodelen, de begeleiding van het publiek door de mobility coach... De Brussel'Air-premie kan worden verkregen bij schrapping van de nummerplaat. Deze premie, die naar eigen keuze benut kan worden, geeft gedurende maximaal twee jaar recht op het gebruik van mobiliteitsalternatieven (fiets, deelfiets, taxi, deelauto, prepaid mobiliteitskaart ...) om zich vlot en gratis door Brussel te verplaatsen. Het premiebedrag is hoger voor mensen met een laag inkomen en het premiebedrag werd op 01.03.2024 verhoogd. Leefmilieu Brussel beheert niet alleen de premie, maar biedt ook de diensten van een Mobility Coach aan, die informatie op maat geeft over de verschillende alternatieven voor de auto in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De overeenkomst van de Logistieke Green Deal lage emissies werd op 19.04.2023 door 50 ondernemingen en meerdere besturen ondertekend. Zij gaan concrete verbintenissen aan voor 2025. Deze Green Deal past binnen het kader van de Shifting Economy-strategie / LOG 6. Brussel Mobiliteit is covoorzitter van het stuurcomité en geeft informatie door via de afdeling Goederen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Kerncijfers

- Het wagenpark bestond midden 2023 uit:
 - 63% benzinewagens,
 - 35% dieselwagens,
 - 2% elektrische wagens
- In 2022 voldeed 99,2% van de voertuig aan de toegangscriteria van de LEZ
- Aantal voor het publiek toegankelijke laadpunten: 5752 op 12.04.2024
- Brussel'Air-premie: 2092 premies toegekend in 2022
- Impact van de LEZ op de luchtkwaliteit: [Verslag 2022](#)

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Brussel'Air Premie ©Leefmilieu Brussel



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de 19 gemeenten.

