

GROTERE EN ZWAARDERE WAGENS

SAMENVATTING
OKTOBER 2024



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

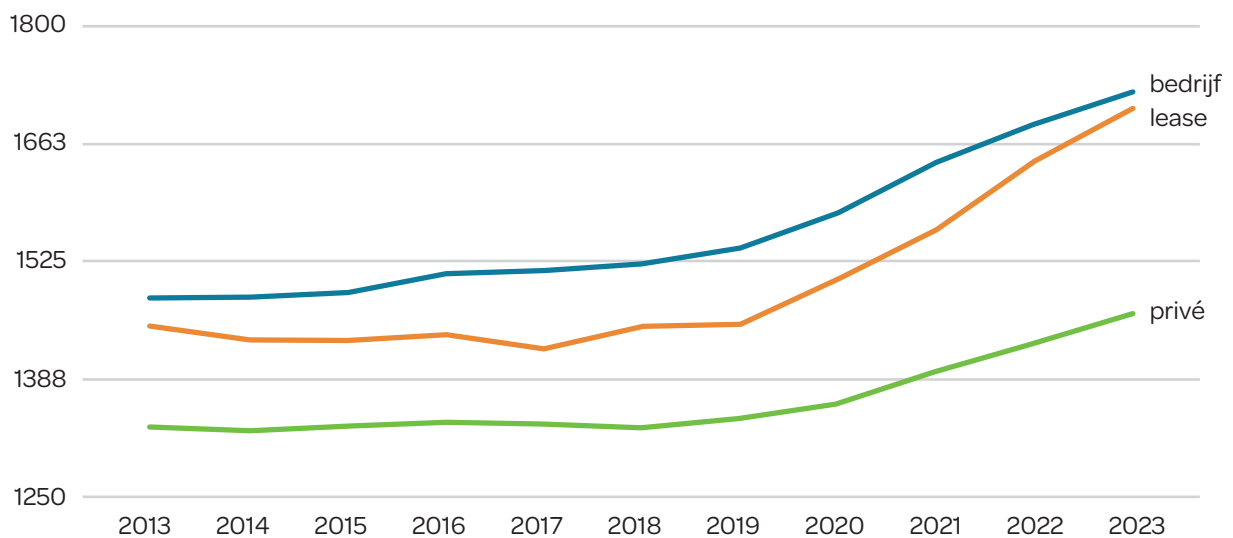


De laatste jaren worden wagens systematisch zwaarder en groter.

Deze ontwikkeling is zichtbaar zowel op Brussels en Belgisch als op Europees niveau. Tussen 2013 en 2023 is de massa van de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) nieuw ingeschreven wagens met 10% toegenomen voor de privéwagens en met 17% voor de door bedrijven ingeschreven wagens (waaronder de salariswagens). Die laatste zijn bovendien veel zwaarder (1.711 kg) dan de nieuw ingeschreven privéwagens (1.463 kg).

© Bénédicte Maingiaux

Gemiddelde massa van nieuw ingeschreven wagens
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



IMPACT VAN DE VERZWARING VAN HET WAGENPARK OP DE SOCIALE EN MILIEUDOELSTELLINGEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Deze trend is bijzonder problematisch omdat hij haaks staat op de doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het vlak van de verkeersveiligheid, de levenskwaliteit in de stad, de sociale rechtvaardigheid en het respect voor het milieu:

→ Op basis van een statistische analyse over heel België heeft Vias onlangs aangetoond dat zwaardere, hogere en krachtigere wagens leiden tot een 'veiligheid met twee snelheden'. Terwijl de kans om ernstig gewond te raken of te overlijden afneemt voor de inzittenden van een zwaarder voertuig, neemt ze toe voor de tegenpartij, zowel kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, motorrijders) als inzittenden van een lichtere wagen.

Brussel Mobiliteit heeft de analyse van Vias overgedaan, toegespitst op de ongevallen in het Brussels Gewest in 2021 en 2022. Hieruit blijkt dat het gewicht van voertuigen een belangrijke factor is voor de letselerst bij ongevallen, zelfs in een stedelijke omgeving waar de snelheidslimiet van 30 km/u de norm is op het overgrote deel van het wegennet. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijkt de impact voor de inzittenden van de tegenliggende wagen zelfs nog groter te zijn dan voor België in zijn geheel. De toename van het voertuiggewicht brengt de doelstelling om het aantal doden en zwaargewonden in Brussel tegen 2030 tot nul terug te brengen dus in het gedrang.

→ Terwijl het modale aandeel van de wagen en het wagenbezit per huishouden in Brussel dalen, nemen wagens steeds meer openbare ruimte in. De nieuw ingeschreven wagens in België zijn sinds 2018 gemiddeld meer dan 180 cm breed. Voertuigen van deze omvang zijn onverenigbaar met de afmetingen van veel parkeerplaatsen, zowel op als buiten de openbare weg, net nu een herverdeling van de openbare ruimte nodig is in het voordeel van de actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer. De bredere wagens belemmeren bovendien het recreatieve gebruik van de openbare ruimte en de vergroening hiervan, noodzakelijk voor klimaatadaptatie.

Het **gewicht van voertuigen** is een **belangrijke factor** voor de letselerst **bij ongevallen**.



© Shutterstock

- De verzwaring van de voertuigen brengt ook de ambitie van een rechtvaardige transitie in gevaar. Zwaardere en grotere voertuigen zijn immers ook duurder in aankoop en gebruik. Juist dit marktsegment wordt door de auto-industrie bevoordeeld, ten koste van het aanbod van lichtere, meer betaalbare wagens.

Dit speelt in het bijzonder op de markt van de elektrische wagens. Het is evenwel essentieel dat er een markt voor lichtere, goedkopere elektrische voertuigen ontstaat om de elektrificatie van het Brusselse wagenpark te versnellen.

Bovendien dreigt deze trend op termijn een weerslag te hebben op de tweedehandsmarkt en dus zwaar te wegen op het budget van huishoudens met een laag inkomen.

- De luchtkwaliteit in Brussel is de afgelopen jaren verbeterd, met name dankzij de lage-emissiezone.

Om de uitstoot van fijn stof door het wegverkeer verder te verminderen, is het belangrijk om ook de 'niet-uitlaatemissies' te beperken (slijtage van banden, remblokken, wegdek enz.).

Deze emissies zijn onafhankelijk van het type motorisatie en zijn sterk gecorreleerd met het voertuiggewicht.

De toename van het voertuiggewicht heeft de **daling van de CO₂-uitstoot** - dankzij de verbeterde motorprestaties - **vrijwel tenietgedaan.**



→ Bij diesel- en benzine-wagens heeft de toename van het gewicht de daling van de CO₂-uitstoot - dankzij de verbeterde motorprestaties - vrijwel tenietgedaan. Ook bij elektrische wagens vermindert een hoger gewicht de energie-efficiëntie.

Dit maakt het moeilijker om de doelstellingen van het Gewest op vlak van klimaat en energie-efficiëntie te behalen.

→ Bovendien stoot een zwaarder voertuig al in de productiefase meer CO₂ uit dan een lichter voertuig, omdat zijn fabricage meer grondstoffen vereist. Dat verband is nog sterker voor de elektrische voertuigen, aangezien zwaardere elektrische wagens grotere batterijen nodig hebben om een gelijkwaardige actieradius te garanderen.

Deze grotere behoefte aan grondstoffen impliceert meer mijnbouw en verergert de aantasting van het milieu en negatieve sociale externaliteiten die ermee gepaard gaan.

Dit terwijl het Brussels Gewest ook zijn indirecte milieu- en sociale impact wil verminderen



© Shutterstock

**Zwaardere en grotere
voertuigen zijn ook duurder
in aankoop en gebruik.**

NEGATIEVE IMPACT VAN DE VERZWARING VAN HET WAGENPARK



STUWENDE KRACHTEN ACHTER DE VERZWARING VAN HET WAGENPARK

Diverse factoren verklaren de systematische verzwarening van de wagens in België en Europa:

→ De Europese CO₂-emissienormen voor nieuwe wagens moedigen geen vermindering van de massa van de wagens aan. Er is juist een versoepeling van de norm voor fabrikanten die gemiddeld zwaardere wagens produceren, omdat de massa in naam van diversiteit van de markt als aanpassingsvariabele wordt gebruikt.

→ De autofabrikanten hebben gekozen voor een strategie van maximalisatie van de winst per verkochte wagen. De winstmarges zijn veel hoger in de zwaardere en meer luxueuze voertuigsegmenten.

→ In lijn met het vorige punt hebben autofabrikanten reclamecampagnes opgezet die zwaardere en meer luxueuze wagens met een hogere uitstoot promoten. Dit geldt vooral voor de SUV's (Sports Utility Vehicles), die in Brussel gemiddeld zwaarder (+12%) en krachtiger (+14%) zijn en meer directe (+8%) en indirecte CO₂-uitstoot produceren dan andere automodellen.

→ Het Belgische fiscale regime voor salarismotoren stimuleert het gebruik van het topgamma van wagens die bijzonder zwaar zijn.

Dit specifiek Belgische beleid verklaart waarom de wagens op de weg in ons land gemiddeld zwaarder zijn dan in de meeste andere Europese landen. Dit effect is nog duidelijker voor de elektrische wagens, die 14% zwaarder zijn dan het EU-gemiddelde.

→ SUV's zijn sterk in de mode, als gevolg van de structurering van de Belgische en Europese automarkt en de reclamehype in hun voordeel.

In Brussel neemt het aandeel SUV's gestaag toe: in 2023 vertegenwoordigden ze meer dan de helft van alle nieuwe inschrijvingen.

De opkomst van de SUV's illustreert de huidige trend naar zwaardere, grotere voertuigen.

→ De huidige verkeersbelastingen bevoordelen elektrische wagens. Ze behandelen echter alle elektrische wagens op dezelfde manier, ongeacht hun vermogen of massa. Dit in tegenstelling tot het fiscale regime voor wagens met verbrandingsmotor, waarbij de belasting afhankelijk is van het vermogen of de uitstoot, dus technische criteria die op zijn minst gedeeltelijk correleren met de massa.


Als gevolg hiervan zijn er momenteel geen fiscale mechanismen die de toename van het gewicht van elektrische voertuigen afremmen.

→ De recente elektrificatie van het wagenpark draagt eveneens bij aan de verzwarening. De nieuw in Brussel ingeschreven elektrische wagens wegen gemiddeld 570 kg meer dan nieuwe benzine- en dieselwagens.

Dit verschil kan enerzijds worden verklaard door het gewicht van de batterijen – een elektrische wagen weegt 200 tot 400 kg meer dan zijn variant met verbrandingsmotor – en anderzijds door de oververtegenwoordiging van modellen uit het topgamma bij de in Brussel ingeschreven elektrische wagens.

De elektrificatie alleen verklaart dus niet de toename van het gewicht van de voertuigen.

Reclamecampagnes promoten vooral zwaardere en meer luxueuze wagens met een hogere uitstoot.



Het **hogere gewicht** van elektrische wagens kan **slechts ten dele** verklaard worden **door de batterij**.

© Gettyimages

RECLAME-
CAMPAGNES



HET FISCALE
REGIME VOOR
SALARISWAGENS



HET EUROPESE
BELEID ROND CO₂-
EMISSIENORMEN



DE STRATEGIE
VAN MAXIMALISATIE
VAN DE WINST
PER VERKOCHTE WAGEN



DE OPKOMST VAN ELEKTRISCHE
WAGENS EN HET ONTBREKEN
VAN FISCALE MECHANISMEN
DIE HUN MASSA BEPERKEN



VERZWARING VAN HET WAGENPARK


VOORSTELLEN VAN MAATREGELEN OM DE VERZWARING VAN HET WAGENPARK TE BEPERKEN

Gelet op de negatieve impact op de verkeersveiligheid, de rechtvaardige transitie, de openbare ruimte en het milieu is het belangrijk om de verzwarende van het wagenpark af te remmen en om wagens te promoten die beter geschikt zijn voor de stedelijke omgeving. Op basis van voorbeelden uit andere steden en landen is een reeks maatregelen geïdentificeerd die de problematische ontwikkeling van het wagenpark kunnen tegengaan.

Voor de regulering van de ontwikkeling kunnen verschillende technische voertuigcriteria gebruikt worden: het vermogen van de wagens gemeten in kW, de Ecoscore, de hoogte van de motorkap, de breedte enz. De massa blijkt echter de meest relevante parameter te zijn, aangezien ze sterk correleert met zowel de energie-efficiëntie als de afmetingen van de voertuigen.

Deze parameter maakt het mogelijk om zowel de externe milieueffecten (impact op de luchtkwaliteit, directe en indirecte CO₂-uitstoot enz.) als de maatschappelijke aspecten van voertuigen (verkeersveiligheid, gebruik van de openbare ruimte enz.) te beïnvloeden.

Als leidraad en maatstaf voor de verschillende hieronder beschreven maatregelen stellen we een indeling van de wagens voor op basis van hun massa, in stappen van 200 kg, variërend van 'zeer goed aangepast aan een stedelijke context' (<1000 kg) tot 'volledig onaangepast' (>= 2000 kg), met een extra marge van 300 kg voor de elektrische wagens. Het is mogelijk om een supplementaire marge voor de massa of fiscale voordelen toe te kennen aan grote gezinnen, die gemiddeld zwaardere wagens hebben dan de rest van de bevolking.



Als de **elektrische wagens** belast blijven tegen het **minimumtarief**, zoals nu het geval is, zouden de belastinginkomsten tegen **2035** met **70%** kunnen dalen.

MOGELIJKHEDEN OM DE VERZWARING VAN HET WAGENPARK TE BEPERKEN



AANPASSING VAN DE VERKEERSBELASTINGEN



PARKEERBELEID



ZONE ZONDER ZWARE WAGENS



BEDRIJVEN AANSPOREN OM DE MASSA VAN HUN PARK TE BEPERKEN



SAMENWERKING OP FEDERAAL NIVEAU EN MET DE ANDERE GEWESTEN



SAMENWERKING OPEUROPEES NIVEAU



VERBOD OP RECLAME



AANPASSING VAN DE VERKEERSBELASTINGEN

Momenteel bestaan de verkeersbelastingen uit de jaarlijkse verkeersbelasting (VB) en de belasting op de inverkeerstelling (BIV). Deze belastingen zijn gebaseerd op de fiscale paardenkracht (cilinderinhoud), het motorvermogen (kW) en de leeftijd van het voertuig (degressief en alleen voor de BIV). In de afgelopen jaren heeft het Brussels Gewest de mogelijkheid bestudeerd om een slimme kilometerheffing in te voeren als vervanging van de bestaande fiscaliteit (met uitzondering van de BIV voor voertuigen met een zeer hoge cilinderinhoud of een zeer hoog vermogen). Volgens het ontwerp dat in 2021 in eerste lezing werd ingediend, zou het bedrag van de belasting worden bepaald op basis van het aantal afgelegde kilometers en de fiscale paardenkracht van de voertuigen. Elektrische wagens, ongeacht hun massa, zouden het minimumtarief betalen.

In het kader van dit ontwerp voor een kilometerheffing zou het verstandig zijn om:

- het criterium van de fiscale paardenkracht te vervangen door dat van de massa (of kW voor wagens met verbrandingsmotor);
- dit criterium, weliswaar gedifferentieerd (extra marge voor elektrische wagens), toe te passen op zowel de wagens met verbrandingsmotor als de elektrische wagens;
- te zorgen voor een grotere progressiviteit van de aan de massa gekoppelde tarieven, om een mate van sociale gelijkheid te garanderen en een reëel effect te hebben op het type wagens dat in het verkeer komt;
- de BIV voor het volledige wagenpark te behouden (met een duidelijke progressiviteit van de tarieven) als sterk signaal bij de aankoop van voertuigen, het enige moment waarop een bijsturing van het wagenpark mogelijk is.

De huidige autobelasting moet dringend worden aangepast. Als de elektrische wagens belast blijven tegen het minimumtarief, zoals nu het geval is, zouden de belastinginkomsten tegen 2035 met 70% kunnen dalen. Zelfs als de kilometerheffing niet zou worden ingevoerd, zal het daarom nog steeds nodig zijn om de huidige belastingen (VB en BIV) te herzien om hierbij een parameter voor de massa in te voeren.

Daarnaast is een intergewestelijk samenwerkingsakkoord essentieel om de VB en BIV van de door leasemaatschappijen ingeschreven wagens aan te passen. Een dergelijk akkoord is van cruciaal belang aangezien de meerderheid van de nieuw ingeschreven wagens in het Brussels Gewest in deze categorie valt. Het is bovendien het segment met de grootste toename van het voertuiggewicht.

Ter illustratie: de massa maakt sinds kort deel uit van de parameters die worden gebruikt om de BIV in Wallonië te berekenen. Verscheidene Europese landen, zoals Frankrijk en Nederland, hebben de massa ook opgenomen als criterium voor het bepalen van de autobelasting.

Termijn	Impact	Inspanning	Budget	Haalbaarheid
Middellange termijn voor de kilometerheffing (VB/BIV: mogelijk op kortere termijn)	(Zeer) hoog	Hoog	Positief budget	De massa is relatief eenvoudig als parameter op te nemen in de gewestelijke autobelasting. De coördinatie tussen de Gewesten om de belasting op de leasewagens aan de passen, ligt moeilijker.



PARKEERBELEID

Verscheidene Europese steden hebben recent besloten of aangekondigd hun parkeerbeleid te gebruiken om zware en grote voertuigen te ontmoedigen door de parkeertarieven afhankelijk te maken van de massa of de omvang.

Ook is het mogelijk de controle aan te scherpen op voertuigen die op het voetpad of over de witte streep geparkeerd zijn.

Termijn	Impact	Inspanning	Budget	Haalbaarheid
Korte/middellange termijn	Hoog	Beperkt	Positief budget	Variabel afhankelijk van de maatregel.



ZONE ZONDER ZWARE WAGENS

Deze maatregel houdt in dat de zwaarste personenwagens uit (een deel van) het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden geweerd, naar analogie van de lage-emissiezone die het verkeer van de meest vervuilende voertuigen beperkt. De maatregel zou geleidelijk aan worden ingevoerd, met steeds strengere drempels.

Met het oog op een grotere aanvaardbaarheid zou hij tijdens een overgangperiode alleen van toepassing kunnen zijn op inschrijvingen van nieuwe en tweedehands voertuigen, zodat het reeds ingeschreven wagenpark meer tijd krijgt.

Termijn	Impact	Inspanning	Budget	Haalbaarheid
Middellange termijn	Hoog	Hoog	Neutraal	Dit instrument is nog nooit eerder gebruikt en vereist een juridische analyse en een impactstudie.



BEDRIJVEN AANSPOREN OM DE MASSA VAN HUN PARK TE BEPERKEN

Maatregelen gericht op salariswagens zijn ook relevant om de toename van het voertuiggewicht in Brussel tegen te gaan. Het Gewest zou via de bedrijfsvervoerplannen een nieuwe verplichte maatregel kunnen opleggen die het gewicht van nieuwe salariswagens voor de werknemers tot een bepaald niveau beperkt.

Termijn	Impact	Inspanning	Budget	Haalbaarheid
Korte/middellange termijn	Hoog	Beperkt	Beperkt	Onzeker: de maatregel komt in het vaarwater van de federale bevoegdheid voor de inkomstenbelasting.



SAMENWERKING OP FEDERAAL NIVEAU EN MET DE ANDERE GEWESTEN

Het Gewest kan ook samenwerken rond thema's waarvoor het zelf niet bevoegd is, bijvoorbeeld door een samenwerkingsakkoord te bereiken over de hervorming van de belasting op leasewagens en over het gebruik van de massa als criterium voor de mate van aftrekbaarheid van salariswagens.

Termijn	Impact	Inspanning	Budget	Haalbaarheid
Onvoorspelbaar	(Zeer) hoog	Zeer beperkt	Zeer beperkt	Gemakkelijk op te starten maar garandeert geen resultaat.



SAMENWERKING OP EUROPEES NIVEAU

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou bepaalde Europese wetswijzigingen kunnen bepleiten die de problematische evolutie van het wagenpark kunnen beperken. Met name de volgende teksten kunnen worden herzien:

- Verordening (EU) 2023/851, om er eisen inzake de energie-efficiëntie of massadrempels in op te nemen;
- Verordening (EU) 2018/858, om de mogelijkheid uit te sluiten dat pick-ups op de markt worden gebracht.

Termijn	Impact	Inspanning	Budget	Haalbaarheid
Onvoorspelbaar	(Zeer) hoog	Zeer beperkt	Zeer beperkt	De uitkomst is hoogst onzeker.




VERBOD OP RECLAME

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou de reclame voor de zwaarste en grootste wagens in het Brussels Gewest kunnen beperken: ofwel over de hele lijn, door dit soort reclame op alle openbare plaatsen te verbieden via een ordonnantie, ofwel meer beperkt, door dit soort reclame te verbieden via de beheerscontracten, in het bijzonder dat van de MIVB. Een aanvullende maar meer complexe aanpak zou erin bestaan dit soort reclame te verbieden via de stedenbouwkundige reglementen. Die reglementen hebben echter geen betrekking op de inhoud van reclame. Alle reclame in de openbare ruimte zou dan aan banden moeten worden gelegd.

Verscheidene steden en regio's, onder meer in Nederland en het Verenigd Koninkrijk, hebben in de context van hun gezondheids- en klimaatambities hun reglementering omtrent reclame aangepast.

Termijn	Impact	Inspanning	Budget	Haalbaarheid
Korte termijn	Beperkt	(Zeer) beperkt	Beperkt	Een aanpassing van de beheerscontracten zou gemakkelijker zijn dan een verbod.



De bovenstaande maatregelen kunnen afzonderlijk of samen worden uitgevoerd.

Het is belangrijk dat ze zodanig worden ingevoerd dat ze niet alleen bijdragen aan de beperking van de omvang en de massa van de wagens, maar ook meer in het algemeen aan het streven naar een modal shift, de vermindering van de afhankelijkheid van de auto, de vermindering van de voertuigemissies en de verbetering van de verkeersveiligheid en de levenskwaliteit in het Gewest, waarbij ook rekening wordt gehouden met de sociale impact.





© Gettyimages



Redactie:

Leefmilieu Brussel: Chris Roorda, Gaston Bastin, Nele Sergeant,
Vera Van Thuyne, Sarah Hollander

Brussel Mobiliteit: Fanny Mertz, Mathias De Meyer, Korneel Debaene

Verantw. uitg.:

Leefmilieu Brussel · Havenlaan 86C/3000 · 1000 Brussel

Brussel Mobiliteit · Sint-Lazarusplein 2 · 1035 Brussel

Wettelijk depot: D/2024/5762/04

© Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit, oktober 2024

Het volledige rapport is beschikbaar via de websites van Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit.