

EVALUATIE VAN DE LAGE- EMISSIONEZONE

Verslag 2024





99,3%

In het derde kwartaal van 2025 **voldeed 99,3%** van de voertuigen aan de toegangscriteria van de LEZ

[Meer weten](#)



De evolutie van het wagenpark heeft het mogelijk gemaakt om de uitstoot van **stikstofoxiden (NO_x)** met **55%** te verminderen tussen 2018 en eind 2024

[Meer weten](#)

> 9 000



Op 1 oktober 2025 telde het Gewest **9.500 oplaadpunten** die toegankelijk zijn voor het publiek

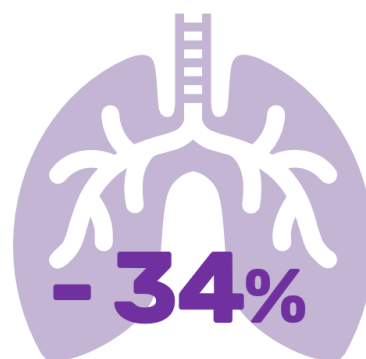
[Meer weten](#)



69%
23%
8%

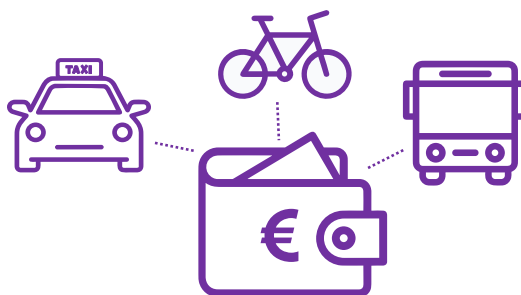
In het derde kwartaal van 2025 bestond het wagenpark voor **69% uit benziniwagens, 23% uit dieselloftuigen en 8% uit elektrische wagens**

[Meer weten](#)



In het meetstation Kunst-Wet zijn de NO₂-concentraties tussen 2018 en 2024 met **46%** gedaald. Met een model dat de impact van de LEZ isoleert, bedraagt die daling **34%**.

[Meer weten](#)



1.402 Brussel'Air-premies werden in 2024 toegekend aan Brusselaars

[Meer weten](#)

Inhoud

Samenvatting.....	2
Gevolgen van de LEZ voor het wagenpark.....	4
1. Gegevens van de ANPR-camera's.....	4
2. Impact van de LEZ op de samenstelling van het voertuigenpark in het verkeer	6
2.1. Criteria voor toegang tot de LEZ.....	6
2.2. Kalender van de lage-emissiezone	6
2.3. Betrokken voertuigen	8
2.4. Evolutie van de aandrijvingen	14
2.5. Afwijkingen	16
2.6. Dagpas	17
2.7. In het buitenland ingeschreven voertuigen.....	18
Impact van de LEZ op de emissies en de luchtkwaliteit	19
1. Emissies.....	19
1.1. Methodologie	19
1.2. Resultaten	19
2. Luchtkwaliteit	21
2.1. Modelling van de impact van de LEZ op NO ₂ -concentraties.....	21
2.2. Metingen van de luchtkwaliteit	23
2.3. Concentraties black carbon (BC)	25
Begeleidingsmaatregelen	27
1. Communicatie.....	27
2. Mobility Coach	27
3. Brussel'Air-premie voor particulieren.....	27
4. LEZ-premie voor ondernemingen.....	28
5. Electrify: uitrol van laadpunten.....	29

Samenvatting

De luchtverontreiniging heeft nefaste gevolgen voor de gezondheid van de Brusselaars. De blootstelling aan verontreinigende stoffen, met name fijnstof (PM) en stikstofdioxide (NO₂), is verantwoordelijk voor vroegtijdige overlijdens, ziekten (luchtwegaandoeningen, hart- en vaatziekten, astma enz.) en aanzienlijke economische kosten voor de samenleving (medicatie, ziekenhuisopnames, absentisme enz.)¹.

Volgens de laatste cijfers van de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL) veroorzaakte luchtvervuiling in 2024 meer dan 4.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar in België: 4.102 als gevolg van blootstelling aan fijnstof (PM_{2.5}), 1.264 door blootstelling aan stikstofdioxide (NO₂) en 2.570 door blootstelling aan ozon (O₃). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) heeft de blootstelling aan PM_{2.5}, NO₂ en ozon (O₃) in 2024 naar schatting respectievelijk 298, 144 en 175 vroegtijdige sterfgevallen veroorzaakt².

Het wegvervoer is de grootste producent van emissies van stikstofoxiden (NO_x). Het is de op één na grootste bron van fijnstof in het BHG. Daarom werd in 2018 de lage-emissiezone of Low Emission Zone (LEZ) ingevoerd op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze heeft tot doel de meest vervuilende voertuigen (auto's, bestelwagens en bussen) geleidelijk aan uit het verkeer te halen.

Leefmilieu Brussel publiceert jaarlijks een evaluatieverslag over de LEZ³.

Met betrekking tot het wagenpark in omloop worden in het verslag 2024 de volgende elementen onder de aandacht gebracht:

- **De LEZ wordt goed gerespecteerd:** het nalevingspercentage van de criteria voor toegang tot de LEZ was gelijk aan **99,3%** van de unieke voertuigen in het verkeer in 2024 en begin 2025.
- **Het aandeel voertuigen in omloop dat het voorwerp uitmaakt van de mijlpaal 2025, daalde tot augustus 2024,** toen het uitstel van de mijlpaal werd aangekondigd. Vervolgens stagneerde het aandeel bij de mijlpaal 2025 betrokken voertuigen als gevolg van dit uitstel. In het derde kwartaal van 2025 was het gelijk aan 7% van de unieke voertuigen (alle categorieën samen). Volgend op de schorsing van het uitstel door het Grondwettelijk Hof op 11 september 2025 leeft de verwachting dat dit percentage tegen eind 2025 en vervolgens gedurende het hele jaar 2026 opnieuw zal dalen.
- **De verschuiving van diesel- naar benzinemotoren vertraagde in 2024, terwijl het aandeel elektrische auto's snel toeneemt.** In het derde kwartaal van 2025 bestond het wagenpark voor ongeveer 69% uit benzinevoertuigen, 23% uit dieselvoertuigen en 8% uit (volledig) elektrische voertuigen.
- Op te merken valt dat terwijl **de elektrificatie van het wagenpark zeer sterk is voor bedrijfswagens** (27% van de inschrijvingen in België), ze **nog marginaal blijft voor de auto's van particulieren** (1,2%).

¹ VITO, 2021: https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/RAPP_VITO_Health_Impact_Thermic_Ban_NL.pdf

² Impact van luchtkwaliteit op gezondheid in België (2024): https://www.irceline.be/nl/documentatie/publicaties#b_start=0

Let op voor het risico van dubbeltelling: de cijfers voor verschillende verontreinigende stoffen kunnen niet bij elkaar worden opgeteld, omdat een sterfgeval verband kan houden met blootstelling aan meerdere verontreinigende stoffen. Als we bijvoorbeeld het aantal sterfgevallen als gevolg van stikstofdioxide en het aantal sterfgevallen als gevolg van fijnstof bij elkaar optellen, bestaat het risico dat we dezelfde persoon die is overleden als gevolg van het gecombineerde effect van deze twee verontreinigende stoffen, twee keer tellen.

³ De verslagen van de jaren 2018 tot 2023 zijn terug te vinden op de site www.lez.brussels.

De balans voor 2024 laat opnieuw zien dat de LEZ een doeltreffend instrument is om de uitstoot van verontreinigende stoffen te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren, ook al blijven er nog inspanningen te leveren:

- **Tussen 2018 en eind 2024 heeft de evolutie van het wagenpark toegelaten om de uitstoot van het wegvervoer te verminderen met 55% voor stikstofoxiden (NO_x), 33% voor fijnstof (PM_{2.5}) en 62% voor black carbon, uitgaande van een constant aantal kilometers.**
- Deze reducties bevestigen het traject dat bij de start van de LEZ was voorzien, namelijk een vermindering van ongeveer 66% van de NO_x-uitstoot van het wegvervoer tussen 2015 en 2025, tegenover een vermindering van slechts 46,5% voor dezelfde periode in een scenario zonder LEZ⁴.
- Volgens de modellen heeft deze daling van de emissies, die het resultaat is van de gewijzigde samenstelling van het wagenpark, geleid tot een vermindering van **de concentraties van NO₂ met 34% aan het kruispunt Belliard-Kunst-Wet tussen 2018 en 2024**. De waarnemingen van het meetnetwerk wijzen op een totale vermindering van 46% bij het meetstation Kunst-Wet.
- De vermindering van de NO₂-concentraties in de lucht in Brussel was tussen 2017 en 2022 dus 10 % groter dan in Waalse en Vlaamse steden zonder LEZ, volgens een studie van de Onafhankelijke Ziekenfondsen⁵.
- Terwijl alle meetstations in 2024 beantwoordden aan de huidige Europese jaargrens van 40 µg/m³ voor NO₂, **voldeden slechts 7 van de 13 stations aan de nieuwe grens van 20 µg/m³ die de Europese richtlijn heeft vastgesteld. Dit onderstreept de noodzaak om de inspanningen voort te zetten om de gewestelijke doelstellingen te halen en de luchtkwaliteit te verbeteren ten voordele van de volksgezondheid.**

De beslissing van het Parlement om de mijlpaal 2025 uit te stellen en vervolgens de schorsing van deze beslissing door het Grondwettelijk Hof tonen aan dat er een moeilijk evenwicht moet worden gevonden tussen de uitvoering van maatregelen ter bescherming van de gezondheid – in het bijzonder van de meest kwetsbaren – en de sociaaleconomische gevolgen van deze maatregelen voor bepaalde bevolkingsgroepen; tevens is er nood aan begeleidingsmaatregelen voor de LEZ.

De volgende fasen van de LEZ en alle begeleidingsmaatregelen zijn beschikbaar op de website www.lez.brussels.

Opmerking voor de lezer:

Op 11 september 2025 schorste het Grondwettelijk Hof de ordonnantie die de inwerkingtreding van de mijlpaal voor de lage-emissiezone (LEZ) in Brussel uitstelde van 1 januari 2025 tot 1 januari 2027. Op het ogenblik van opmaak van het huidige document was dit uitstel met twee jaar niet langer van toepassing. Het Hof moet zich binnen een termijn van drie maanden uitspreken over de al dan niet definitieve vernietiging van de ordonnantie⁶.

⁴Verwachte effecten van de lage-emissiezone op het wagenpark en de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest, Leefmilieu Brussel, 2018: <https://www.lez.brussels/medias/lez-note-nl-vdef.pdf?context=bWFzdGVyfGRvY3VtZW50c3w4NzcxMTIxGFwcGxpY2F0aW9uL3BkZnxkb2N1bWVudHMvaGVIL2h1MC84ODAxNj12NzE4MjM4LnBkZn0YTIwZmFkMDhmOTAxYWE1Y2FmNjEyZTFhN2MzZGE3ODYyNjNmODhkNmY0MjdjYmQ4YWMzMzYwNDJjNzUwNjk2>

⁵ <https://www.mloz.be/nl/documentatie/lage-emissiezone-verbetert-luchtkwaliteit>

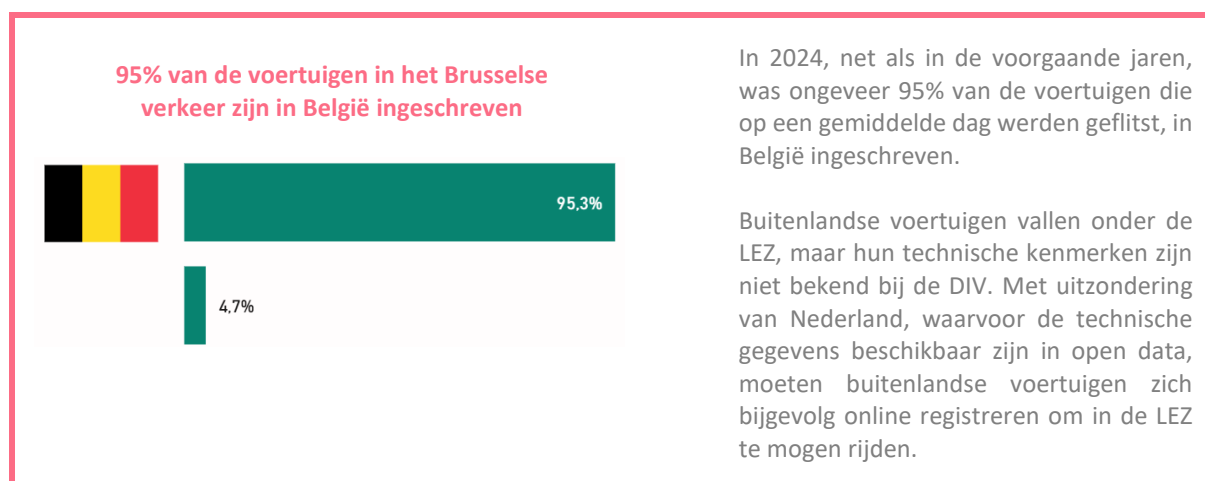
⁶ <https://nl.const-court.be/public/n/2025/2025-115n-info.pdf>

Gevolgen van de LEZ voor het wagenpark

1. Gegevens van de ANPR-camera's

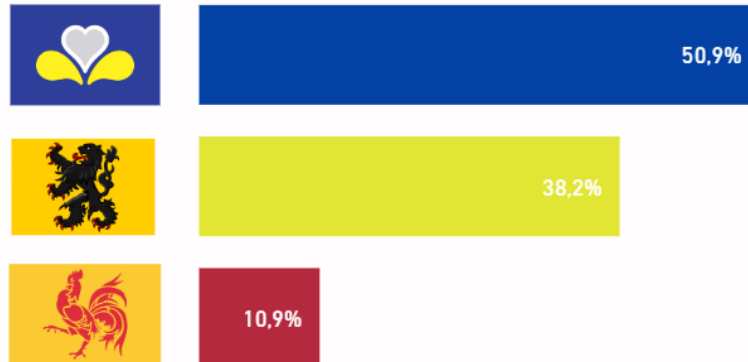
De LEZ wordt gecontroleerd door een netwerk van ca. 300 camera's voor nummerplaatherkenning (ANPR) die alle voertuigen identificeren die in de LEZ rijden. De nummers van de kentekenplaten van de geflitste voertuigen worden dagelijks doorgestuurd naar Brussel Fiscaliteit; op basis van de DIV-gegevens (Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen) controleert dit bestuur de technische kenmerken van de voertuigen (categorie, brandstof, euronorm ...). Om dit evaluatieverslag op te stellen, worden deze gegevens vervolgens geanonimiseerd en worden de kentekennummers gecodeerd voordat ze naar Leefmilieu Brussel worden gestuurd.

Eind 2024 werd het cameranetwerk geleidelijk vernieuwd, net als het IT-platform voor de verwerking van deze gegevens. Na de overschakeling op de nieuwe technologie zorgden problemen met het uitlezen van de gegevens ervoor dat er vanaf november 2024 een daling was van het totale aantal geflitste voertuigen. Dit heeft geen weerslag op de gegevens over de samenstelling van het wagenpark die in dit verslag worden voorgesteld.



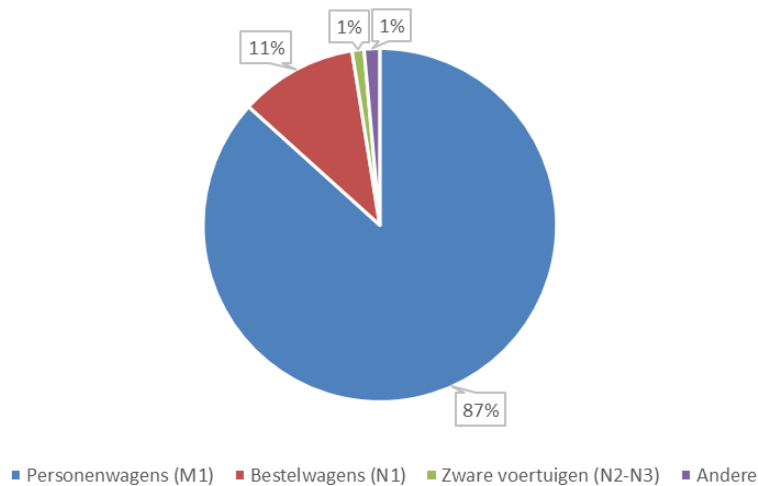
Van de in België ingeschreven voertuigen die op een gemiddelde dag in de LEZ rijden, is circa de helft (51%) ingeschreven in Brussel, 38% in Vlaanderen en 11% in Wallonië. Wat betreft de categorieën bestaan de voertuigen in het verkeer die door de camera's werden geregistreerd, voor 87% uit auto's (klasse M1), voor 11% uit bestelwagens (categorie N1) en voor 1% uit vrachtwagens (N2 en N3). Bussen en touringcars (categorieën M2 en M3), tweewielers, driewielers en vierwielers (categorie L) maken minder dan één procent van het wagenpark uit.

In 2024 was de helft van de voertuigen die op een gemiddelde dag in Brussel in het verkeer waren in Brussel ingeschreven



- Gemiddeld 360.000 unieke voertuigen rijden dagelijks in de LEZ (voor alle categorieën samen)⁷.
- Donderdag en vrijdag zijn de drukste dagen, terwijl zondag de dag met het minste verkeer is.

In 2024 reden voornamelijk auto's en bestelwagens in Brussel



⁷ Elke dag gemiddeld 364.468 unieke voertuigen in 2022, 358.315 in 2023. De absolute gegevens van de *flashes* in 2024 zijn niet representatief voor het wagenpark in omloop door technische problemen bij het uitlezen van de gegevens die volgden op de vernieuwing van het cameranetwerk en het IT-platform, waardoor het aantal geflitste voertuigen vanaf november 2024 daalde.

2. Impact van de LEZ op de samenstelling van het voertuigenpark in het verkeer

2.1. Criteria voor toegang tot de LEZ

De toegang tot de LEZ hangt af van de categorie van het voertuig, de brandstof en de euronorm. Alle praktische informatie om te controleren of een voertuig is betrokken bij de LEZ-regeling, is te vinden op de website www.lez.brussels.

Arrest van het Grondwettelijk Hof en herinvoering van de mijlpaal 2025

In oktober 2024 besliste het Brussels Parlement om het rijverbod dat op januari 2025 in werking moest treden, met twee jaar uit te stellen. De mijlpaal 2025 werd daarom vervangen door een nieuwe mijlpaal die in 2027 van kracht zou worden; zo kregen betrokken personen twee jaar langer de tijd om zich te schikken naar het verbod. Dit uitstel werd aangevochten voor het gerecht en op 11 september 2025 verleende het Grondwettelijk Hof een arrest dat dit uitstel met twee jaar opschortte met onmiddellijke ingang; als reden voerde het Hof aan dat het uitstel van aard was om onherstelbare schade toe te brengen aan een van de verzoekende partijen - een kind dat lijdt aan chronische astma en allergieën -, dat het uitstel een aanzienlijke stap achteruit betekende voor de bescherming van het recht op gezondheid en een gezond milieu zoals vastgelegd in de Grondwet en dat deze stap achteruit redelijkerwijs niet gerechtvaardigd was.

In een reactie op het arrest van het Hof besliste de regering dat de controles op de betrokken voertuigen geleidelijk zouden worden hervat: een waarschuwing versturen vanaf januari 2026 aan automobilisten die rijden in de LEZ in strijd met de wetgeving, gevolgd door het toesturen van een boete drie maanden na de eerste overtreding. De regering deelde mee dat de boete niet zal worden opgelegd aan personen die kunnen aantonen dat ze een nieuw voertuig hebben gekocht dat aan de voorschriften voldoet (met een bestelbon die niet later dan 31/12/2025 is opgemaakt). De administraties die belast zijn met de toepassing van de LEZ, werken aan een nationale informatiecampaagne die zo snel mogelijk zal worden gelanceerd om de betrokken personen te informeren.

Op het ogenblik van redactie van het huidige document was het uitstel met twee jaar dus niet langer van toepassing en moest het Hof zich binnen een termijn van drie maanden uitspreken over de al dan niet definitieve vernietiging van de ordonnantie⁸.

2.2. Kalender van de lage-emissiezone

In 2022 werd de LEZ-kalender opgemaakt tot in 2036 voor alle categorieën van voertuigen om een duidelijk beeld te geven van hoe de geleidelijke uitstap uit verbrandingsmotoren zal verlopen.

- **Auto's en lichte bestelwagens** met dieselmotor zullen in 2030 verboden zijn, die met benzinemotor, LPG en CNG in 2035. Met de nieuwe mijlpaal 2025 moeten deze voertuigen ten minste voldoen aan euronorm 6 voor dieselveertuigen en ten minste aan euronorm 3 voor benzinevoertuigen.
- **Voor de grootste bestelwagens (categorie N1 klasse II en III) en de minibussen** zal de uitstap uit verbrandingsmotoren (benzine en diesel) in 2035 plaatsvinden, met in de loop der jaren steeds strengere beperkingen. Met de mijlpaal 2025 moeten dieselveertuigen ten minste voldoen aan euronorm 6, in 2028 aan euronorm 6d-TEMP en in 2030 aan euronorm 6d/6e.

⁸ <https://nl.const-court.be/public/n/2025/2025-115n-info.pdf>

- **Vrachtwagens** moeten voortaan ook voldoen aan de LEZ-regels en ten minste een euronorm VI hebben om in het Gewest te mogen rijden sinds de herinvoering van de mijlpaal 2025. Behalve voor stadsbussen, die tegen 2036 elektrisch moeten zijn, is er nog geen datum vastgesteld voor het einde van het gebruik van diesel voor touringcars of vrachtwagens.
- **Gemotoriseerde tweewielers, driewielers, vierwielers en andere "auto's zonder rijbewijs" of "tusservoertuigen" (categorie L)** moeten eveneens voldoen aan bepaalde toegangscriteria in functie van hun euronorm, de brandstof die ze gebruiken en het model van het voertuig. Dieselloertuigen zullen niet langer in de LEZ mogen rijden. Voor benzine moet de LEZ-kalender worden geraadpleegd, omdat hier afzonderlijke mijlpalen gelden afhankelijk van het type voertuigen van categorie L.

Kalender van de lage-emissiezone

		Brandstof	2025	2028	2030	2035	2036
	Personenwagen (M1) Bestelwagen (N1, Klasse I)	Diesel/hybride	≥ Euro 6	≥ Euro 6d	⊘	⊘	⊘
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro 3	≥ Euro 4	≥ Euro 6d	⊘	⊘
	Minibus (M2) Bestelwagen (N1, Klasse II, III)	Diesel/hybride	≥ Euro 6	≥ Euro 6d- TEMP	≥ Euro 6d	⊘	⊘
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro 3	≥ Euro 4	≥ Euro 6d	⊘	⊘
	Bus (M3, Klasse I, II, A)	Diesel/hybride	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI d	⊘
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro III	≥ Euro IV	≥ Euro VI	≥ Euro VI d	⊘
	Touringcar (M3, Klasse III, B)	Diesel/hybride	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI d	≥ Euro VI e
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro III	≥ Euro IV	≥ Euro VI	≥ Euro VI d	≥ Euro VI e
	Bromfiets (L1-L2)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	Alle	≥ Euro 5	⊘	⊘	⊘
	Motorfiets (L3-L5)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro 3	≥ Euro 4	≥ Euro 5	⊘	⊘
	Vierwieler (L6-L7)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	Alle	≥ Euro 4	≥ Euro 5	⊘	⊘
	Vrachtwagen (N2-N3)	Diesel/hybride	≥ Euro VI	≥ Euro VI	≥ Euro VI d	≥ Euro VI e*	≥ Euro VI e*
		Benzine/hybride/ CNG/LPG	≥ Euro III	≥ Euro IV	≥ Euro VI d	≥ Euro VI e*	≥ Euro VI e*

* Uitsluitend voor N2 waarvan de referentiemassa groter is dan 2610 kg en voor N3

LEZ-mijlpalen: leeftijd van de voertuigen (M1) op het ogenblik van het verbod

	2025		2028		2030		2035	
	Norm	Leeftijd	Norm	Leeftijd	Norm	Leeftijd	Norm	Leeftijd
Diesel	Euro 5	> 9 ½	Euro 6, 6dtemp	> 8 ½ > 8	Euro 6d Euro 6e	> 6 ½ > 2	Ø	Ø
Benzine	Euro 2	> 25	Euro 3	> 23	Euro 4, Euro 5, Euro 6, 6dtemp	> 20 > 14 ½ > 10 ½ > 10	Euro 6d Euro 6e	> 11 ½ > 7

2.3. Betrokken voertuigen

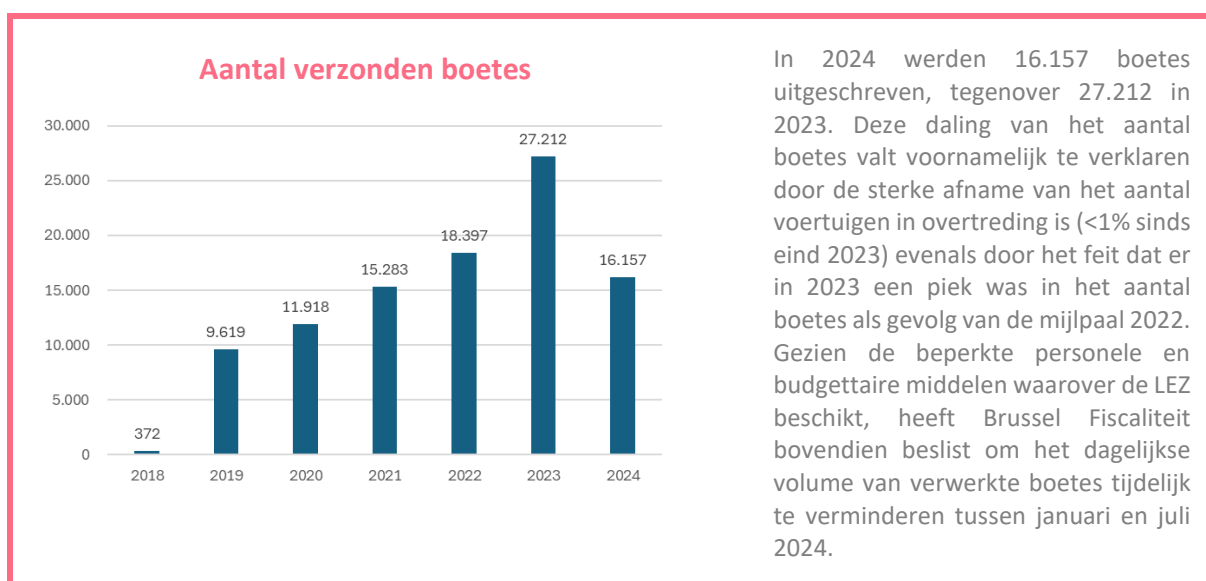
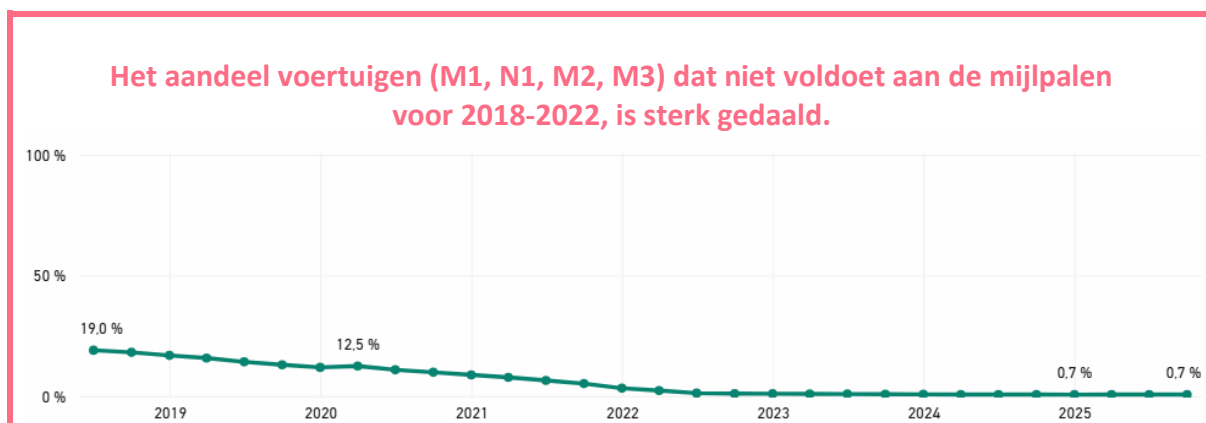
2.3.1. Vorige mijlpalen

De criteria voor toegang tot de LEZ worden nog steeds goed in acht genomen: in 2024 en begin 2025 voldeed 99,3% van de unieke voertuigen in omloop per kwartaal aan de beperkingen zoals opgelegd door de LEZ. Er waren kleine verschillen tussen de categorieën: het nalevingspercentage was 99,3% voor auto's, 98,8% voor bestelwagens en 98,9% voor bussen en minibussen.

Opmerking: dit percentage is exclusief voertuigen die met een dagpas of afwijking rijden, waardoor het nalevingspercentage in werkelijkheid zelfs nog hoger ligt.



Onderstaande grafiek laat zien dat het aandeel voertuigen die vallen onder de mijlpalen 2018-2022, sterk is gedaald: van bijna 21% van het wagenpark ten tijde van de creatie van de LEZ (2018) tot 0,7% begin 2025. Van deze mijlpalen heeft die van 2022 tot nu toe de grootste impact gehad wat betreft het aantal betrokken voertuigen. Dieselveertuigen met euronorm 4, die het voorwerp uitmaakten van de LEZ-mijlpaal 2022, waren immers goed voor bijna 15% van het wagenpark in Brussel bij de start van de LEZ. In 2024 maakten ze nog slechts 0,4% van het wagenpark uit (0,3% voor auto's en 0,8% voor bestelwagens). De LEZ-regeling is dus zeer efficiënt om het wagenpark dat in het BHG rijdt te beïnvloeden.



2.3.2. Mijlpaal 2025

Op 11 september 2025 schorste het Grondwettelijk Hof de ordonnantie van het Brussels Parlement die de toepassing van de LEZ met twee jaar uitstelde; als gevolg daarvan werd de mijlpaal 2025 opnieuw ingevoerd. Deze nieuwe mijlpaal heeft betrekking op de volgende voertuigen:

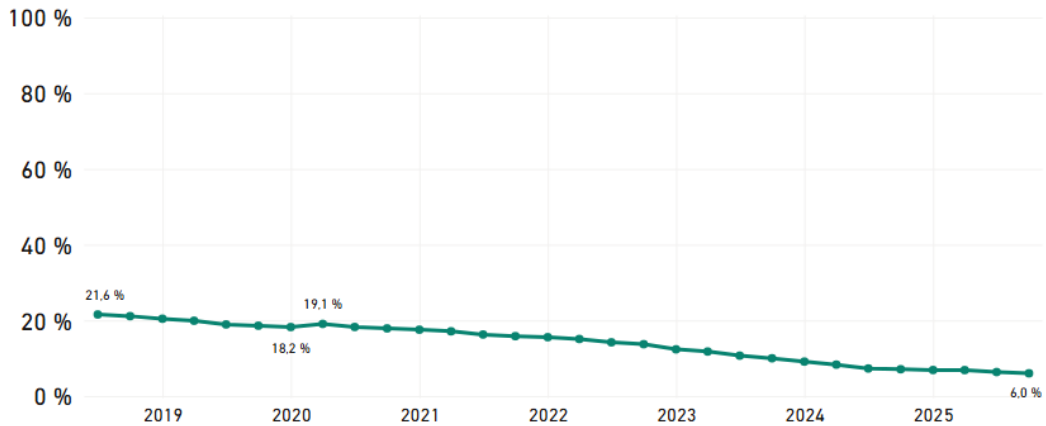
- Auto's (M1), bestelwagens (N1) en (mini)bussen (M2, M3) met Euro 5-dieselmotor en Euro 2-benzinemotor;
- Vrachtwagens (N2, N3) met Euro 5-dieselmotor en Euro 2-benzinemotor en lager;
- Bromfietsen en scooters (L1, L2) en lichte vierwielers (L6, L7) met dieselmotor;
- Motorfietsen (L3, L4 en L5) met Euro 2-diesel- en benzinemotor en lager.

In het derde kwartaal van 2025:

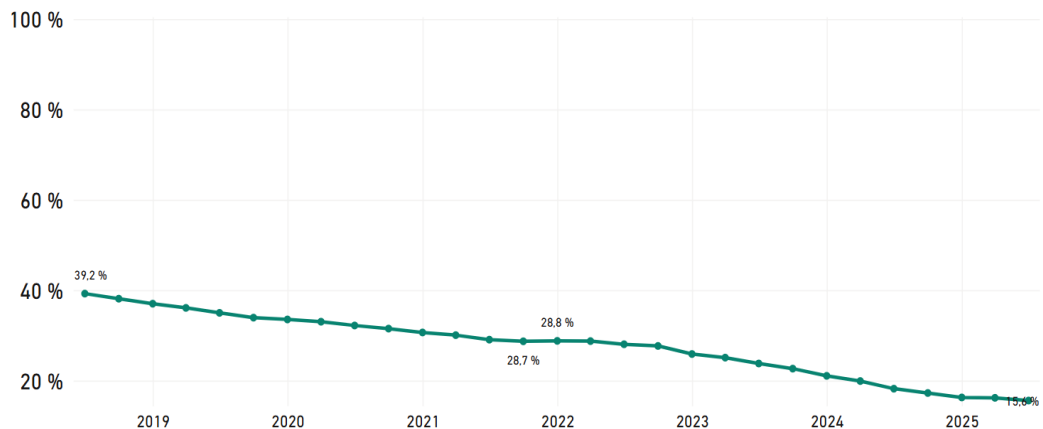
- De mijlpaal 2025 had betrekking op ongeveer 6% van de auto's (M1) in omloop, vergeleken met 9% één jaar eerder. Dit zijn bijna uitsluitend Euro 5-dieselauto's, met slechts 1% Euro 2-benzineauto's in omloop.
- Ongeveer 16% van de bestelwagens (N1) was betrokken, vergeleken met 21% één jaar eerder.
- Ongeveer 4% van de (mini)bussen was betrokken. Sinds 2025 voldoet de volledige MIVB-busvloot minstens aan euronorm 6.

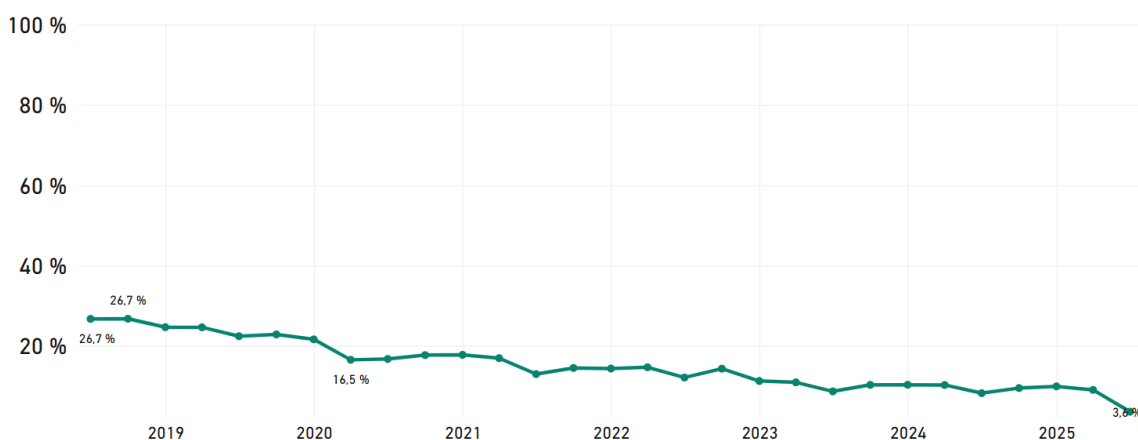
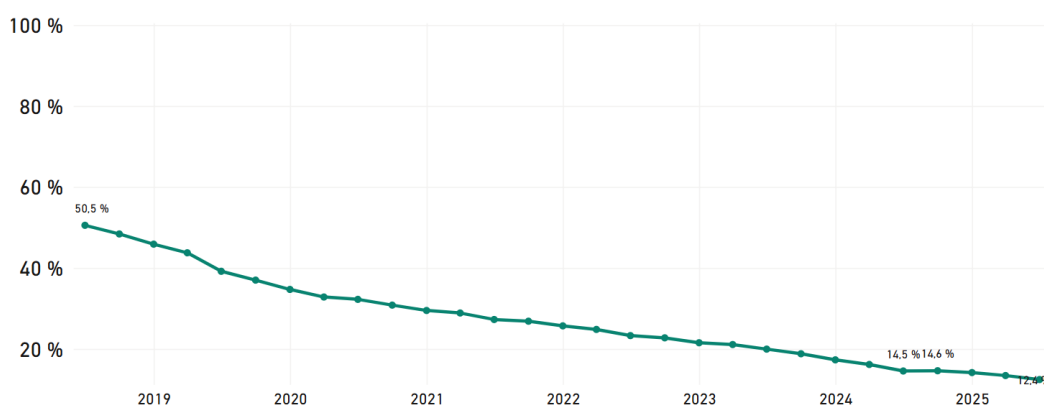
- Ongeveer 12% van de vrachtwagens (N2-N3) was betrokken, vergeleken met 17% één jaar eerder.
- Voor de L-categorieën voldeed ongeveer 3% van de motorfietsen (L3, L4, L5) niet aan de mijlpaal, terwijl bromfietsen, vierwieler en scooters bijna allemaal voldeden.

In het derde kwartaal van 2025 viel circa 6% van de auto's onder mijlpaal 2025



In het derde kwartaal van 2025 viel circa 16% van de bestelwagens onder mijlpaal 2025



Het aandeel bussen en minibussen dat onder mijlpaal 2025 valt, daalt sterk in 2025**In het derde kwartaal van 2025 viel circa 12% van de vrachtwagens (N2-N3) onder mijlpaal 2025****2.3.3. Impact van het uitstel zoals goedgekeurd door het Brussels Parlement**

In oktober 2024 stemde het Brussels Parlement voor uitstel van de mijlpaal 2025 (sindsdien opgeschort door het Grondwettelijk Hof). De cameragegevens laten een zeer duidelijk effect zien van deze beslissing op het aantal voertuigen in het verkeer. Onmiddellijk na de aankondiging van het uitstel is de afname van het bij de mijlpaal 2025 betrokken voertuigen immers beduidend ingezakt, ten minste voor augustus 2024.

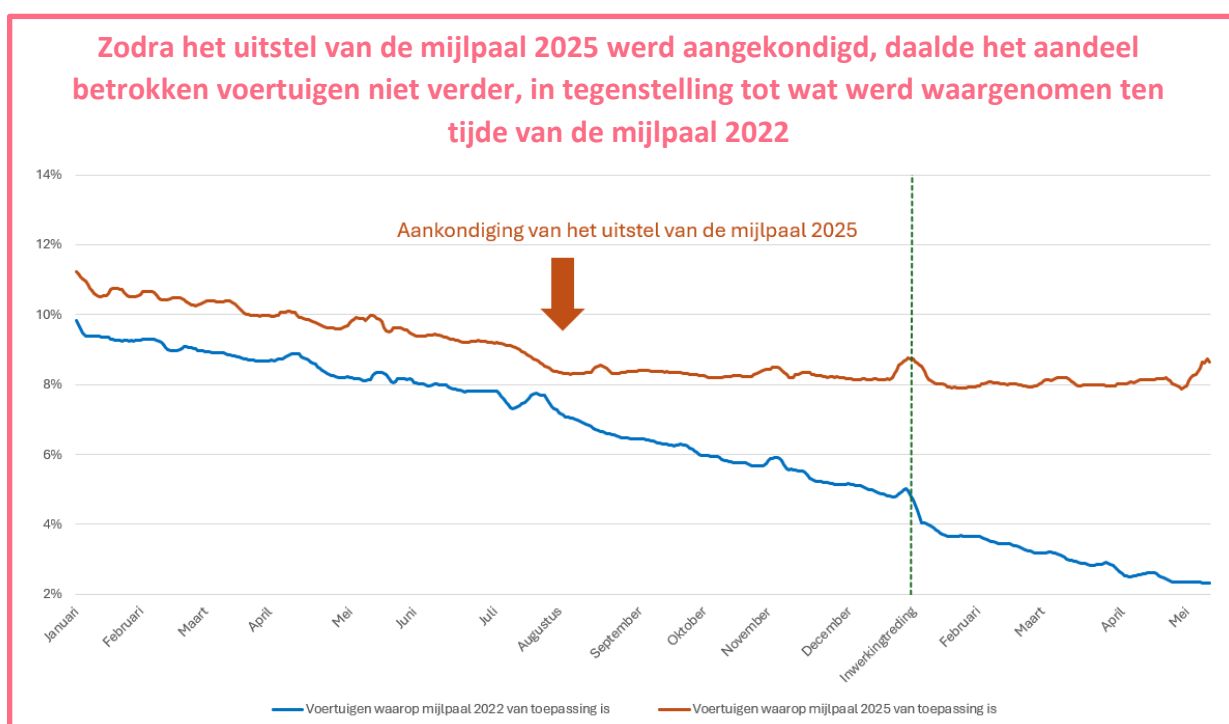
Deze trend contrasteert met eerdere mijlpalen, waarvoor er een duidelijke daling was van het aantal verboden voertuigen naarmate de deadline naderde en enkele maanden daarna. Onderstaande

grafiek laat dit verschil zien tussen de periode 2021-2022 (mijlpaal 2022) en de periode 2024-2025 (mijlpaal 2025):

- Het aandeel voertuigen waarop de mijlpaal 2022 betrekking heeft, daalde van 10% in januari 2021 tot 2% in mei 2022.
- Het aandeel voertuigen waarop de mijlpaal 2025 betrekking heeft, daalde van 11% in januari 2024 tot slechts 9% in mei 2025. We kunnen dus zien dat, zodra het uitstel van de mijlpaal werd aangekondigd, de daling veel minder uitgesproken was, terwijl de trends vergelijkbaar waren vóór deze aankondiging.

Dit illustreert het tastbare effect van de LEZ op het wagenpark en het feit dat aanpassingen in de regelgeving direct invloed hebben op de aanwezigheid van verontreinigende voertuigen in het wagenpark dat in Brussel circuleert.

Op te merken valt dat de DIV-gegevens geen abnormale toename van het aantal inschrijvingen van tweedehands Euro 5-diesellootvoertuigen of Euro 2-benzinevoertuigen laten zien. De voertuigen in het verkeer zouden dus de voertuigen zijn waarvan de eigenaars ervoor hebben gekozen om hun gebruiksduur te verlengen, in plaats van voertuigen die zijn gekocht als reactie op het uitstel.

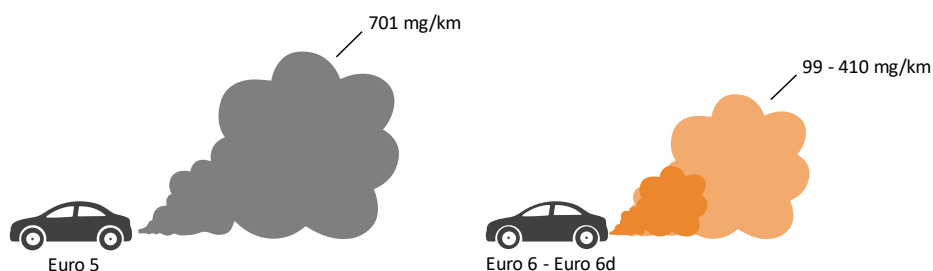


Met de toepassing van de mijlpaal 2025 verwachten we dat:

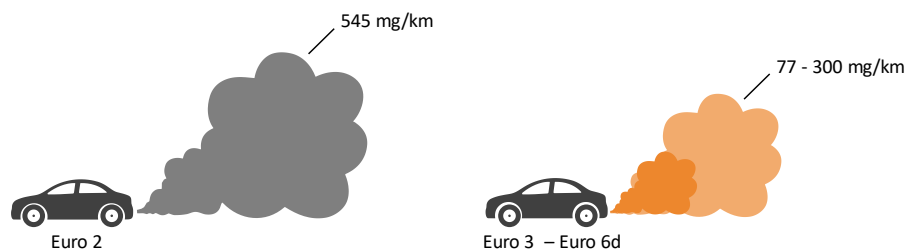
- De NO_x-uitstoot zal dalen met ongeveer 40% voor zowel diesel- als benzineauto's;

De NO_x-uitstoot van de auto's van categorie M1 daalt ten minste met 40% met de toepassing van mijlpaal 2025⁹

NO_x Diesel



NO_x Benzine



- De emissies van fijnstof zullen met bijna de helft dalen voor dieselloertuigen. Voor benzineauto's, die veel minder fijnstof uitstoten dan dieselauto's, zal er weinig verschil zijn.

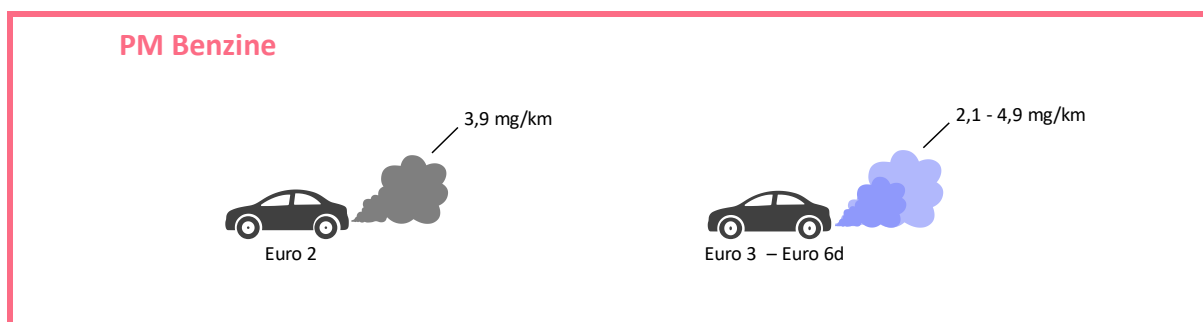
De uitstoot van fijnstof door auto's van categorie M1 zal dalen tot 50% met de toepassing van mijlpaal 2025¹⁰

PM Diesel



⁹ Bron: "Tailpipe NO_x and PM emissions (g/km) from all passenger cars measured by remote sensing in European cities and regions (Brussels, Flanders, Krakow, London, Paris, Warsaw, Zurich) between 2017 and 2021." The Real Urban Emission database.

¹⁰ Bron: "Tailpipe NO_x and PM emissions (g/km) from all passenger cars measured by remote sensing in European cities and regions (Brussels, Flanders, Krakow, London, Paris, Warsaw, Zurich) between 2017 and 2021." The Real Urban Emission database.



2.3.4. Mijlpalen 2028, 2030, 2035

In het derde kwartaal van 2025 was de situatie als volgt:

- Ongeveer 79% van de voertuigen in omloop voldeed al aan de mijlpalen voor 2028 en de eerdere mijlpalen, terwijl 21% er niet aan voldeed;
- 40,5% van de voertuigen voldeed aan de mijlpaal voor 2030 en de eerdere mijlpalen, terwijl 59,5% er niet aan voldeed;
- Ongeveer 23% van de voertuigen voldeed al aan de mijlpaal voor 2035 en de eerdere mijlpalen, terwijl 77% er niet aan voldeed.

Op te merken valt dat deze cijfers niet de weergave zijn van het aantal voertuigen dat daadwerkelijk zal worden getroffen op het ogenblik waarop de verboden van kracht worden, daar de samenstelling van het wagenpark de komende tien jaar nog aanzienlijk zal blijven veranderen. Ze geven echter aan dat er nog steeds een aanzienlijke kloof bestaat tussen de huidige situatie en de volgende mijlpalen, en dat het essentieel zal zijn om deze evolutie nauwlettend te volgen.

2.4. Evolutie van de aandrijvingen

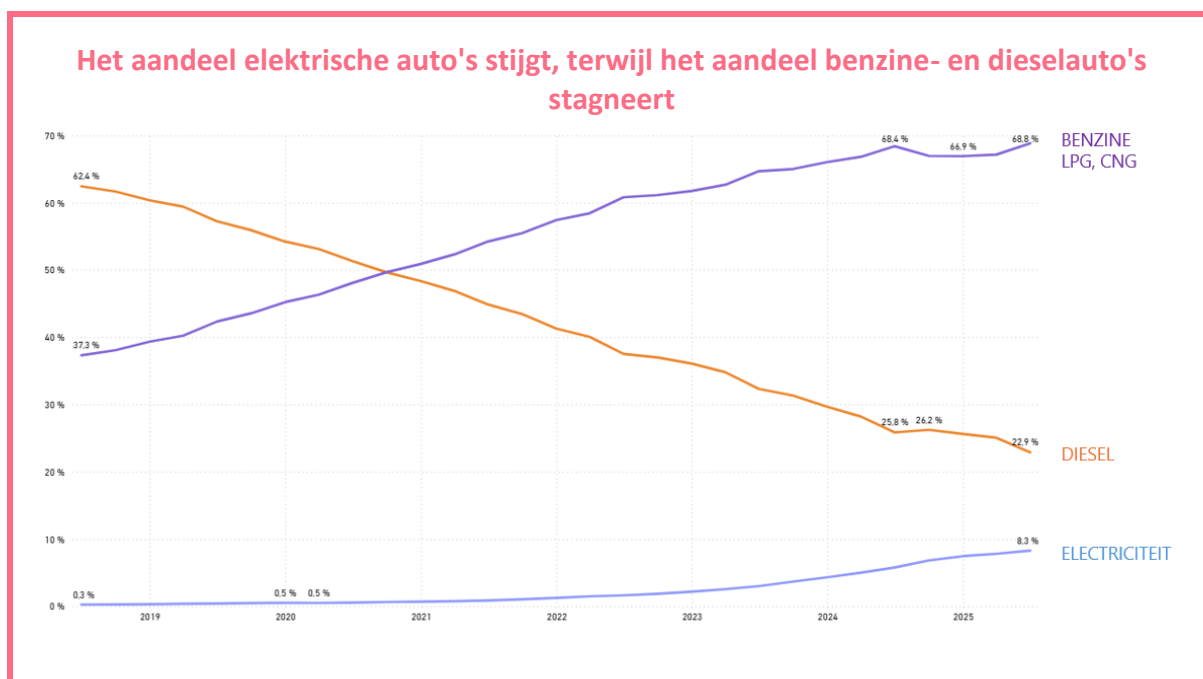
2.4.1. Wagens (M1)

Sinds de start van de LEZ is er een verschuiving op het vlak van dieselmotoren naar benzine- en elektrische motoren.

In onderstaande grafiek zijn hybride voertuigen opgenomen in de categorie diesel of benzine, afhankelijk van de brandstof die hun verbrandingsmotor gebruikt. In het kader van de LEZ volgen deze voertuigen namelijk de kalender afhankelijk van hun verbrandingsmotor.

Hier kunnen enkele opmerkingen worden gemaakt:

- Het aandeel dieselauto's is sterk gedaald sinds de invoering van de LEZ in 2018 (van ongeveer 62% tot 23%), maar deze daling is halverwege 2024 afgevlakt, mogelijk als gevolg van het uitstel dat het Parlement in 2024 heeft goedgekeurd.
- Het aandeel benzineauto's is sinds 2018 sterk gestegen (van ongeveer 37% naar 69%), maar hun aandeel is sinds medio 2024 niet meer toegenomen. Dit kan worden verklaard door de relatieve toename van het aandeel elektrische voertuigen en de impact van het door het Parlement goedgekeurde uitstel.
- Het aandeel volledig elektrische auto's was begin 2025 gelijk aan 8%, maar de groei lijkt sinds eind 2024 enigszins af te nemen.



Er bestaat een significant verschil tussen de evolutie van het type motor voor leasingvoertuigen enerzijds en particuliere wagens anderzijds. Hoewel de door de ANPR-camera's gegenereerde gegevens betreffende de voertuigen *in het verkeer* ons nog niet toelaten een onderscheid te maken tussen deze twee subcategorieën, kunnen we op basis van de jaarlijkse gegevens van bij de DIV ingeschreven voertuigen wel vaststellen dat de situatie op 31 december 2024 als volgt was¹¹:

- 27% van de in België geregistreerde leasewagens waren elektrische voertuigen (24% ingeschreven in het BHG)¹²;
- 1,2% van de in België geregistreerde particuliere wagens waren elektrische voertuigen (0,7% ingeschreven in het BHG)¹³;

Het aandeel elektrische voertuigen bij particulieren blijft dus nog klein. De aangevoerde redenen zijn de hoge aankoopprijs, ondanks totale gebruikskosten (Total Cost of Ownership, TCO) die voordelig kunnen zijn, het gebrek aan betaalbare modellen buiten het topsegment en het beperkte aantal voertuigen dat beschikbaar is op de tweedehandsmarkt.

Anderzijds zijn er steeds meer elektrische leasewagens. Dit is voornamelijk het gevolg van het feit dat de federale wetgeving inzake bedrijfswagens de aankoop en het gebruik van elektrische auto's fiscaal voordelig maakt.

Van zijn kant stimuleert het Brussels Gewest het gebruik van elektrische voertuigen door de uitrol van laadpunten (cf. electrify.brussels) en het geleidelijk uitfaseren van auto's met verbrandingsmotoren (zie LEZ-kalender supra).

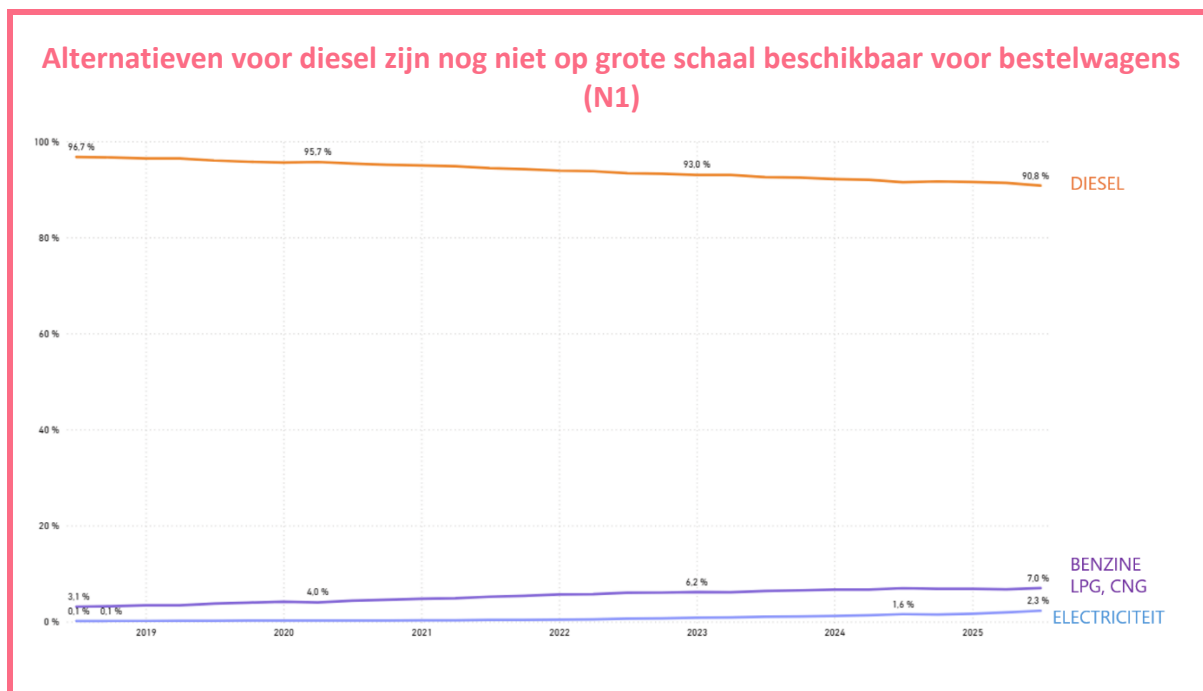
¹¹ Ecoscore, 2025, <https://ecoscore.be/pivot>

¹² Als we kijken naar de nieuwe inschrijvingen in 2024, dan is dit percentage 45% voor België en 37% voor het BHG.

¹³ Als we kijken naar de nieuwe inschrijvingen in 2024, dan is dit percentage 10% voor België en 5,6% voor het BHG.

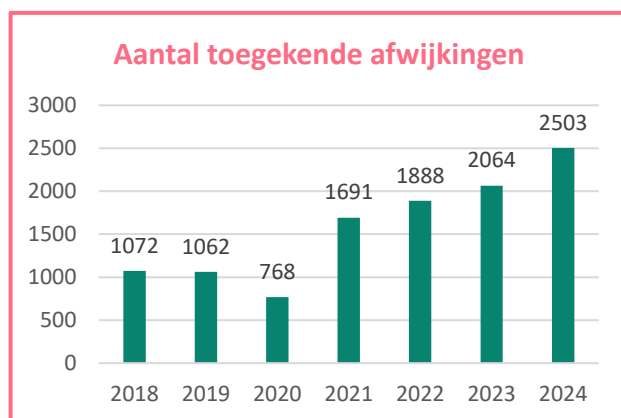
2.4.2. Bestelwagens (N1)

Bij de bestelwagens blijft het aandeel van de diesels sterk dominant (ca. 91%), terwijl bestelwagens met benzine of CNG/LPG slechts circa 7% van het wagenpark vertegenwoordigen. Er komen elektrische bestelwagens op de markt; begin 2025 waren ze goed voor iets meer dan 2% van het wagenpark in het verkeer.



2.5. Afwijkingen

De wetgeving voorziet in een aantal afwijkingen van het verbod om in de LEZ te rijden. Deze afwijkingen worden automatisch toegekend wanneer ze betrekking hebben op een door de DIV geïdentificeerde categorie (caravans, oldtimers ouder dan 30 jaar enz.) of op verzoek van de eigenaar (bv. voor voertuigen die zijn aangepast voor personen met een beperking).



- In 2024 werden 2503 afwijkingen toegekend¹⁴.
- Het aantal voertuigen dat niet voldoet aan de LEZ-criteria en een afwijking krijgt, is relatief klein: het gaat om ongeveer 0,1% van het verkeer¹⁵.

¹⁴ Het gaat hier om de afwijkingen die Brussel Fiscaliteit toekent, i.e. waarvoor een aanvraag moet worden ingediend (geen automatische afwijkingen).

¹⁵ Ongeveer 500 voertuigen per dag van de 364.000 die in 2022 elke dag in de LEZ reden (laatste beschikbare gegevens).

Sinds 2025 bestaan er drie nieuwe afwijkingen:

1. Voor de houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap: voortaan kan de afwijking ook worden aangevraagd door personen die niet de verhoogde tegemoetkoming in de gezondheidszorg genieten.
2. Voor de ouders van een kind met een handicap, met een parkeerkaart en dat bij een van de ouders is gedomicilieerd: beide ouders kunnen nu een afwijking aanvragen.
3. Voor mantelzorgers met sociale rechten.

Op 1 juli 2025 was de afwijking voor de houders van een parkeerkaart voor een persoon met een handicap 924 keer aangevraagd; 821 aanvragen werden aanvaard, terwijl er 15 werden geweigerd. De aanvraag voor mantelzorgers was op dezelfde datum 28 keer aangevraagd; daarvan werden 12 aanvragen aanvaard en werd er één geweigerd¹⁶.

Met de mijlpaal 2025 gelden nieuwe afwijkingen voor de volgende voertuigen:

- Vrachtwagens met een geldige vergunning voor uitzonderlijk vervoer.
- Mobiele kranen.
- Voertuigen gebruikt voor schoolvervoer / collectief vervoer van personen met een handicap, die voor het eerst werden ingeschreven vóór 31 december 2025.

2.6. Dagpas

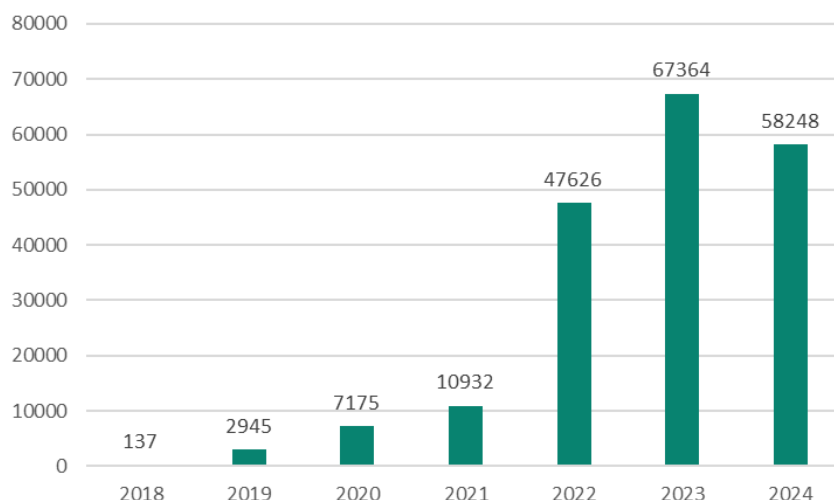
De wetgeving bepaalt dat een voertuig dat niet aan de toegangscriteria voldoet, in de LEZ mag rijden na de aankoop van een dagpas voor € 35. Per jaar heeft een persoon recht op maximum 24 dagpassen.

Deze begeleidingsmaatregel biedt een zekere mate van flexibiliteit om tegemoet te komen aan incidentele mobiliteitsbehoeften.

- In 2024 werden 58.248 dagpassen gekocht voor 27.763 unieke voertuigen (vergeleken met 67.364 dagpassen voor 32.158 unieke voertuigen in 2023).
- Tussen het begin van de LEZ en eind 2024 werden er 194.427 dagpassen gekocht.

In 2024 is er voor het eerst een daling van het aantal gekochte dagpassen, nadat hun aantal voortdurend was gestegen tussen 2018 en 2023. Deze afname gaat hand in hand met een vermindering van het percentage voertuigen dat onder het verbod valt en waarvoor dus een dagpas nodig is om in de LEZ te rijden (<1% sinds eind 2023).

¹⁶ Het verschil tussen het aantal aanvragen en het aantal aanvaarde/geweigerde aanvragen komt overeen met het aantal aanvragen in verwerking / waarvoor op documenten wordt gewacht.

Het aantal gekochte dagpassen daalde in 2024**2.7. In het buitenland ingeschreven voertuigen**

Met behulp van de gegevens van de ANPR-camera's kan men het land van de inschrijving van een voertuig in het verkeer bepalen. Men kan dus het aandeel en de herkomst van in het buitenland ingeschreven voertuigen in het verkeer in de LEZ achterhalen, hoewel hun technische kenmerken niet gekend zijn – in tegenstelling tot die van de voertuigen die in België ingeschreven zijn. Daarom bepaalt de wetgeving dat in het buitenland ingeschreven auto's, bestelwagens, (mini-)bussen en touringcars zich moeten registreren alvorens ze in de LEZ rijden, met uitzondering van voertuigen die in Nederland zijn ingeschreven, aangezien de technische gegevens van in Nederland ingeschreven voertuigen beschikbaar zijn als open data.

In 2024 hadden 226.959 nieuwe buitenlandse voertuigen zich geregistreerd voor de LEZ¹⁷. In totaal en sinds de start van de LEZ heeft de grote meerderheid van de inschrijvingen betrekking op voertuigen die in Frankrijk of Duitsland zijn ingeschreven.

Het Brussels Gewest blijft pleiten voor een Europees wetgevend kader dat de autoriteiten toegang zou verlenen tot technische informatie over voertuigen uit derde landen, met als doel de naleving van de LEZ-regelgeving te controleren. Dit kader zou toelaten de registratieplicht op te heffen, zoals reeds het geval is voor voertuigen die afkomstig zijn uit Nederland. Het Gewest is betrokken bij een aantal initiatieven in die zin¹⁸. In 2021 heeft de regering Brussel Mobiliteit opgedragen om in samenwerking met Brussel Fiscaliteit een mobiel team op te richten om in het buitenland ingeschreven voertuigen die in de LEZ rijden te controleren. Dit project ligt momenteel stil vanwege een gebrek aan voldoende middelen.

¹⁷ Het is niet bekend hoeveel van deze voertuigen daadwerkelijk in de LEZ hebben gereden. Om technische redenen zijn er sinds medio 2023 geen statistische gegevens meer beschikbaar van camera's die gekoppeld zijn aan de inschrijvingen. Er zijn nieuwe ontwikkelingen nodig opdat deze gegevens opnieuw beschikbaar zouden zijn.

¹⁸ In 2024 heeft de Europese Unie de richtlijn betreffende de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertradingen herzien. De nieuwe richtlijn staat toe dat gegevens worden uitgewisseld voor toegangsbeperkingen die duidelijk en zichtbaar zijn afgebakend en waarvan het doel de verkeersveiligheid is. Het gaat duidelijk om voetgangerszones, schoolzones en fietspaden, terwijl lage-emissiezones zijn uitgesloten, in tegenstelling tot de wensen van bepaalde lidstaten zoals België. Een herzieningsclausule voorziet in een nieuwe beoordeling van het toepassingsgebied van de richtlijn binnen 3 jaar na de omzetting ervan.

Impact van de LEZ op de emissies en de luchtkwaliteit

1. Emissies

1.1. Methodologie

Om de emissies van het wegvervoer in het BHG te berekenen, gebruikt Leefmilieu Brussel een emissiemodel dat rekening houdt met drie factoren:

- De samenstelling van het wagenpark zoals geregistreerd door de ANPR-camera's en verrijkt met de technische kenmerken van de voertuigen (brandstof, euronorm, categorie) die afkomstig zijn van de DIV.
- De emissiefactoren (g/km) die verbonden zijn met elke subcategorie van voertuigen en die verschillen naargelang de brandstof, euronorm enzovoort.
- De gemiddelde afstand die elk type voertuig jaarlijks aflegt (km).

Aldus verstrekt het model de uitstoot van verontreinigende stoffen gedurende een bepaalde periode, waardoor de uitstoot van verontreinigende stoffen van jaar tot jaar kan worden berekend, zoals in onderstaande grafiek wordt weergegeven.

De emissies van het vervoer in het BHG

In 2023 was het wegvervoer de belangrijkste bron van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) in Brussel, met 41% van de totale uitstoot¹. Het was ook de op één na grootste bron van de uitstoot van fijnstof (PM_{2.5}), met een bijdrage van bijna één vierde (22%) van de emissies. Tot slot was het verantwoordelijk voor bijna één derde van de uitstoot van black carbon (BC) (26%) in het Gewest.

Het wegvervoer is ook de op één na grootste bron van de uitstoot van kooldioxide (CO₂) in het Gewest, met ongeveer 25% van de totale emissies in 2023. Binnen het wegvervoer leveren de auto's de grootste bijdrage aan de uitstoot, gevolgd door de bestelwagens, de vrachtwagens, de bussen en de gemotoriseerde tweewielers.

De samenstelling van het wagenpark in week 25 van 2018 (eind juni) wordt gebruikt als vergelijkingsbasis en vertegenwoordigt de situatie vóór de invoering van de LEZ (vóór de verzending van de eerste boetes). Daarna wordt voor elk jaar week 40 (begin oktober) als referentieweek gekozen. Deze week is gekozen omdat ze representatief is, buiten de schoolvakanties valt en niet beïnvloed wordt door andere evenementen die de mobiliteit in Brussel kunnen verstoren.

In deze berekening is de samenstelling van het wagenpark dat door de ANPR-camera's wordt vastgelegd de enige variabele: de emissiefactoren die op elk type voertuig worden toegepast, blijven constant, net als de totale afstand die door het volledige wagenpark wordt afgelegd. Deze totale afstand wordt vervolgens verdeeld over de verschillende voertuigtypes op basis van de gemiddelde afstand die ze jaarlijks afleggen.

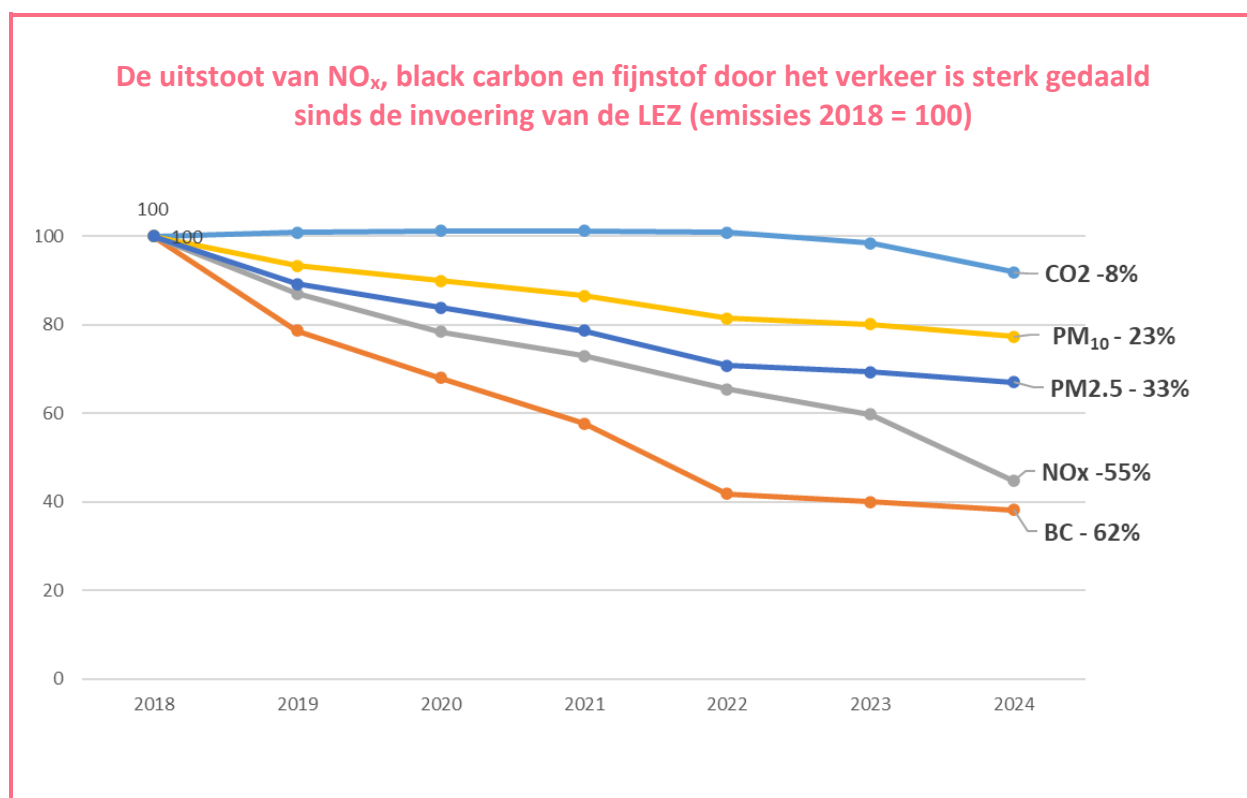
1.2. Resultaten

Bij een constant aantal gereden kilometers worden de volgende resultaten waargenomen tussen de referentieweken in 2018 en 2025:

- **Een afname met 55% van de NO_x-emissies.** Deze sterke afname is grotendeels te wijten aan de vermindering van het aandeel dieselauto's in het wagenpark, ten voordele van benzineauto's en,

in mindere mate en meer recent, ten voordele van elektrische auto's. Naar verwachting zal deze tendens nog sterker worden met het verbod op Euro 5- en Euro 6 a/b/c-diesels die bijzonder hoge niveaus van NO_x uitstoten, gevolgd door het verbod op alle dieselvoertuigen tegen 2035/2036. Op te merken valt dat de daling groter is voor auto's (-67%) dan voor bestelwagens (-42%), omdat die laatste tot nu toe voornamelijk diesel bleven gebruiken.

- **Een daling met 62% van de emissies van black carbon, met 23% voor PM₁₀ en met 33% voor PM_{2.5}.** Ook de sterke afname van de uitstoot van black carbon is het resultaat van een daling van het aantal dieselvoertuigen. Deze afname is zeer duidelijk rond 2022, toen het verbod in werking trad voor de laatste generatie dieselvoertuigen die niet automatisch werden uitgerust met een roetfilter (euronorm 4). Van hun kant zijn PM₁₀ en PM_{2.5} minder specifiek verbonden met dieselmotoren maar ook het gevolg van zogenaamde 'non exhaust'-emissies zoals slijtage van remmen en banden die alle soorten voertuigen veroorzaken. Om die reden is hun afname kleiner dan voor black carbon en NO_x.
- **Een afname met 8% van de directe uitstoot van CO₂.** De daling van de directe CO₂-uitstoot is een recenter fenomeen, voornamelijk gedreven door de opkomst van elektrische voertuigen in het wagenpark, met name leaseauto's. Deze vermindering bedraagt 11% voor auto's (veruit de grootste uitstoters) en slechts 0,15% voor bestelwagens. Deze afname zal naar verwachting toenemen met de uitfasering van verbrandingsmotoren tegen 2035/2036.



Deze verminderingen komen overeen met de prognoses die Leefmilieu Brussel bij de start van de LEZ had gemaakt, namelijk een vermindering van ongeveer 66 % van de NO_x-uitstoot van het wegvervoer tussen 2015 en 2025 (tegenover een vermindering van slechts 46,5 % voor dezelfde periode in een

scenario zonder LEZ) en een vermindering van 86% van de BC-uitstoot in dezelfde periode (tegenover 63% in een scenario zonder LEZ)¹⁹.

Tot slot heeft de LEZ naar schatting een impact op de modal shift in het Brussels Gewest, ook al is die impact moeilijk te kwantificeren. Het verbod van een voertuig en de begeleidende maatregelen van het Gewest (met name de Brussel'Air-premie) zijn een aansporing om anders te gaan denken over de professionele en persoonlijke mobiliteitsgewoonten, met eveneens een positieve impact op de vermindering van de transportemissies.

2. Luchtkwaliteit

2.1. Modellerings van de impact van de LEZ op NO₂-concentraties

2.1.1. Methodologie

De simulatie van de dispersie en de gemiddelde NO₂-concentraties in het Gewest (week 40 van de jaren 2018 tot 2024) werd uitgevoerd op basis van de evolutie van de emissies (zie vorig deel) en van de topologie van het wegennet in het Gewest. Voorafgaand aan de simulatie van elk van deze situaties werden de prestaties van het model getest voor het referentiejaar (2023) met als doel garanties te bieden voor een bevredigende overeenstemming tussen de gesimuleerde gegevens en de gemeten gegevens.

De enige factor die van simulatie tot simulatie verandert, is de schatting van de NO_x-uitstoot, die varieert volgens de samenstelling van het wagenpark. Op die manier kunnen we het effect van veranderingen in de samenstelling van het park op de ruimtelijke verdeling van de NO₂-concentraties isoleren.

Stikstofoxiden (NO_x)

Stikstofoxiden verwijzen naar de chemische verbindingen van zuurstof en stikstof. In de lucht is stikstofmonoxide (NO) minder giftig dan stikstofdioxide (NO₂), al kan het snel worden omgezet in dit laatste. NO₂ is gevaarlijk voor de luchtwegen, vooral voor mensen met astma en chronische longaandoeningen die langdurig aan hoge concentraties worden blootgesteld.

Bovendien is NO₂ ook een precursor van ozon en fijnstof. De belangrijkste bronnen van NO_x-emissies zijn de verwarming van gebouwen en het wegvervoer.

2.1.2. Resultaten

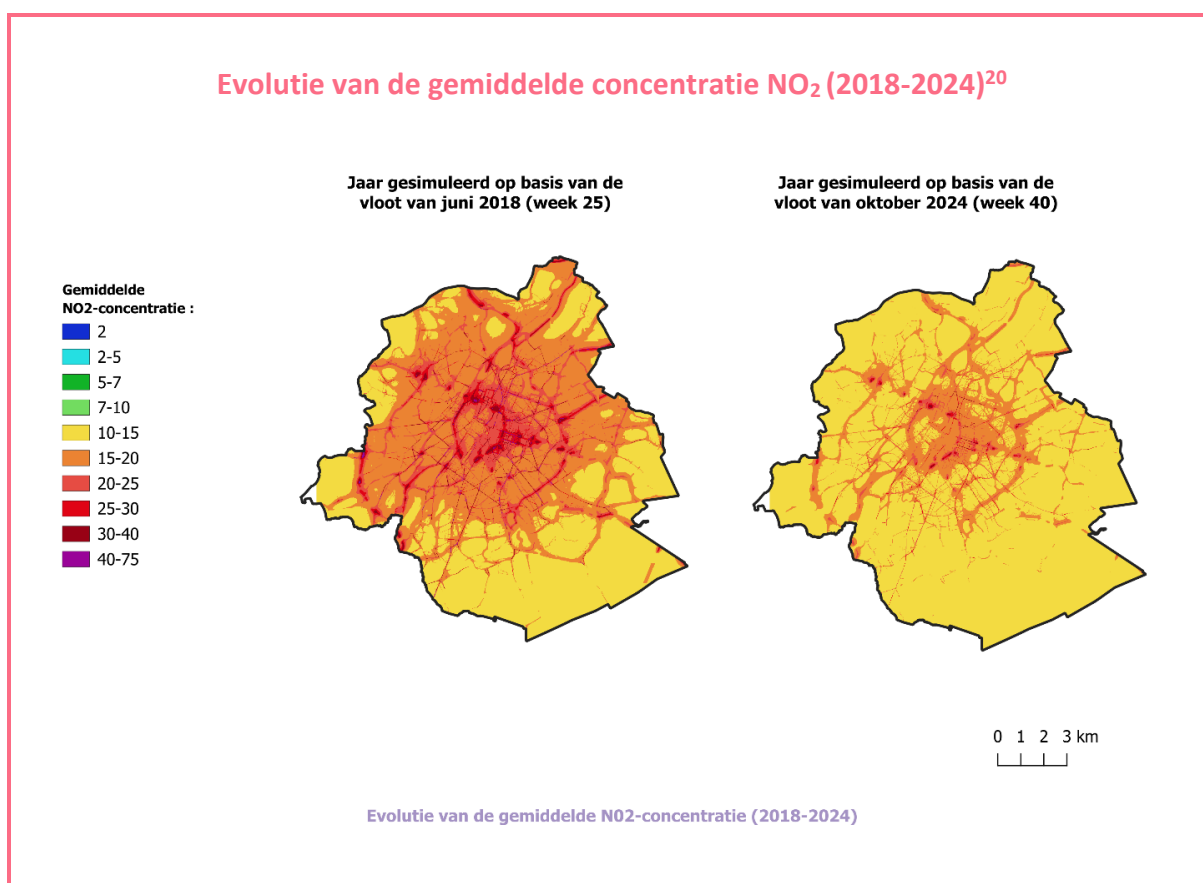
De modellering van de luchtkwaliteit maakt het mogelijk om de impact van veranderingen in het wagenpark – in verband met de LEZ – op de concentraties van verontreinigende stoffen die in de hoofdstad worden ingeademd, te isoleren en te beoordelen.

¹⁹ Verwachte effecten van de lage-emissiezone op het wagenpark en de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest, Leefmilieu Brussel, 2018: <https://www.lez.brussels/medias/lez-note-nl-vdef.pdf?context=bWFZdGVyGRvY3VtZW50c3w4NzcxMTIxfgFwcGxpY2F0aW9uL3BkZnxkb2N1bWVudHMvaGVIL2hIMC84ODAxNjI2NzE4MjM4LnBkZnw0YTIwZmFkMDhmOTAxYWE1Y2FmNjEyZTFhN2MzZGE3ODYyNjNmODhkNmY0MjdjYmQ4YWMzMzYwNDJjNzUwNjk2>

Deze modelvorming op basis van het SIRANE-model in het kader van een project van de Universit  Catholique de Louvain, gefinancierd door Bloomberg Philanthropies, toont aan dat veranderingen in de samenstelling van het wagenpark in het verkeer een aanzienlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit in de hoofdstad.

In de zones waar de luchtverontreiniging het grootst is (de drukste verkeersaders zoals de ring, de stadsingangen, de binnen- en buitenring of ook de Wetstraat en Belliardstraat), heeft de evolutie van het wagenpark een **afname van de NO₂-concentraties met 4,5 tot 40% mogelijk gemaakt tussen juni 2018 en oktober 2024** – een percentage dat varieert van de ene tot de andere locatie in het Gewest. Een representatieve plek voor de concentraties rond de grote verkeersaders in het Gewest, is het **kruispunt Belliard-Kunst-Wet waar een daling van de NO₂-concentraties met 34% wordt waargenomen**.

Op te merken valt dat we voor deze oefening uitsluitend de impact op de luchtkwaliteit hebben vergeleken van de wijzigingen in het wagenpark op de weg tussen 2018 en 2024, op basis van een constante mobiliteit (hetzelfde aantal kilometers dat elk jaar wordt afgelegd) en vergelijkbare weersomstandigheden en achtergrondvervuiling. De impact van andere mobiliteitsmaatregelen wordt dus niet in aanmerking genomen.



²⁰ Bron: SIRANE-model in het kader van een project van de Katholieke Universiteit Leuven, gefinancierd door Bloomberg Philanthropies (2025)

Met de inwerkingtreding van de komende LEZ-mijlpalen zou de verwachte evolutie van het wagenpark het mogelijk moeten maken om dit positieve effect nog te versterken, vooral dankzij het verbod op Euro 5- en Euro 6-dieselloertuigen, die een bijzonder hoge NO_x-uitstoot hebben.

2.2. Metingen van de luchtkwaliteit

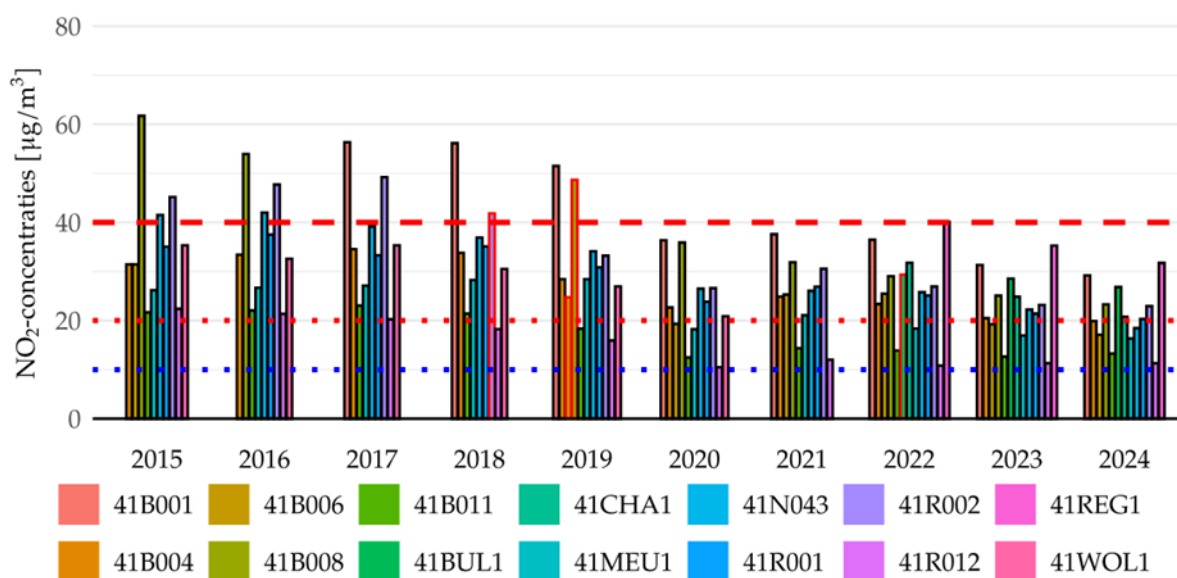
2.2.1. Concentraties stikstofdioxide (NO₂)

In 2024 zijn de NO₂-concentraties blijven dalen. Gemiddeld daalden ze met circa 6% in vergelijking met 2023. Voor het vijfde jaar op rij voldeden alle meetstations aan de jaarlijkse Europese norm van 40 µg/m³ die is vastgelegd in Richtlijn 2008/50/EG (aangegeven door de rode streepjeslijn in onderstaande grafiek).

Onderstaande grafiek toont de jaarlijkse gemiddelde NO₂-concentraties van alle stations voor het BHG tijdens de afgelopen tien jaar (µg/m³). De rode streepjeslijn geeft de jaarlijkse Europese grenswaarde van 40 µg/m³ aan. De rode stippellijn geeft de Europese grenswaarde voor 2030 van 20 µg/m³ aan³. De door de WHO aanbevolen jaarlijkse waarde van 10 µg/m³ wordt aangegeven door de blauwe stippellijn.

In het station Kunst-Wet zijn de gemiddelde jaarlijkse NO₂-concentraties gedaald van 56 µg/m³ in 2018 tot 29 µg/m³ in 2024, goed voor een afname met circa 46%.

Gemiddelde jaarlijkse NO₂-concentraties van alle stations in het BHG, 2015-2024 (µg/m³)



Deze tabel toont met welke stations de codes overeenstemmen:

41B001	Kunst-Wet	41MEU1	Neder-Over-Heembeek
41B004	Sint-Katelijne	41N043	Haren
41B005	Eastman	41R001	Sint-Jans-Molenbeek
41B006	Europees Parlement	41R002	Elsene
41B008	Belliardstraat	41R012	Ukkel
41B011	Sint-Agatha-Berchem	41WOL1	Sint-Lambrechts-Woluwe
41CHA1	Ganshoren	41REG1	Regentlaan
41BUL1	School Charles Buls		

Hoewel deze resultaten bemoedigend zijn, is er om de volgende redenen nog werk aan de winkel om de gezondheid van de bevolking te beschermen:

- De nieuwe Europese richtlijn betreffende de luchtkwaliteit ²¹ legt voortaan een jaarlijkse grenswaarde op van 20 µg/m³ die tegen 2030 moet worden bereikt. In 2024 voldeden slechts 7 van de 13 meetstations aan deze nieuwe norm (rode stippellijn).
- Het secundair meetwerk voor NO₂ ²² laat zien dat de huidige jaarlijkse grenswaarde van 40 µg/m³ nog niet wordt bereikt voor het volledige grondgebied. Tussen juni 2023 en juli 2024 werd deze grenswaarde immers nog zeer plaatselijk overschreden op sommige locaties met veel verkeer. Dit is inzonderheid het geval voor de meetpunten gelegen aan de Gulden-Vlieslaan langs de kleine ring, Vlaamsepoort en in de Piersstraat. Op deze locaties zullen de NO₂-concentraties tegen 2030 ten minste met de helft moeten dalen om te voldoen aan de toekomstige grenswaarde van 20 µg/m³. Alle andere locaties in het secundaire netwerk hebben jaarlijkse concentraties van meer dan 20 µg/m³, wat de omvang onderstreept van de inspanningen die nodig zijn om aan de nieuwe richtlijn te voldoen.
- De door de Wereldgezondheidsorganisatie aanbevolen waarde van 10 µg/m³ (blauwe stippellijn) wordt in geen enkel van de 13 meetstations bereikt.

²¹ Richtlijn 2024/2881 - <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-88-2024-INIT/en/pdf>

²² Om de luchtkwaliteit nog beter te kunnen monitoren heeft het Gewest in 2023 een nieuw secundair meetnet voor NO₂ uitgerold in samenwerking met de vereniging BRAL. Dit netwerk bestaat uit 29 meetpunten die gekozen zijn op 24 locaties onder de locaties die het meest blootgesteld zijn aan verkeersemissies. De NO₂-metingen worden uitgevoerd met behulp van passieve buisjes die eenvoudig te installeren zijn en een bevredigende nauwkeurigheid op jaarlijkse schaal bieden. Meer informatie: <https://bral.brussels.nl/artikel/officialie-resultaten-van-expair>

2.3. Concentraties black carbon (BC)

Sinds 2020 zijn de gemiddelde jaarlijkse concentraties van black carbon laag (ongeveer $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ of minder). Dit valt meer bepaald te verklaren door het feit dat black carbon voornamelijk wordt uitgestoten door dieselloftuigen zonder roetfilter en dat dit type voertuigen sterk is afgenomen, inzonderheid door de invoering van het verbod op Euro 4-dieselloftuigen binnen de LEZ in 2022.

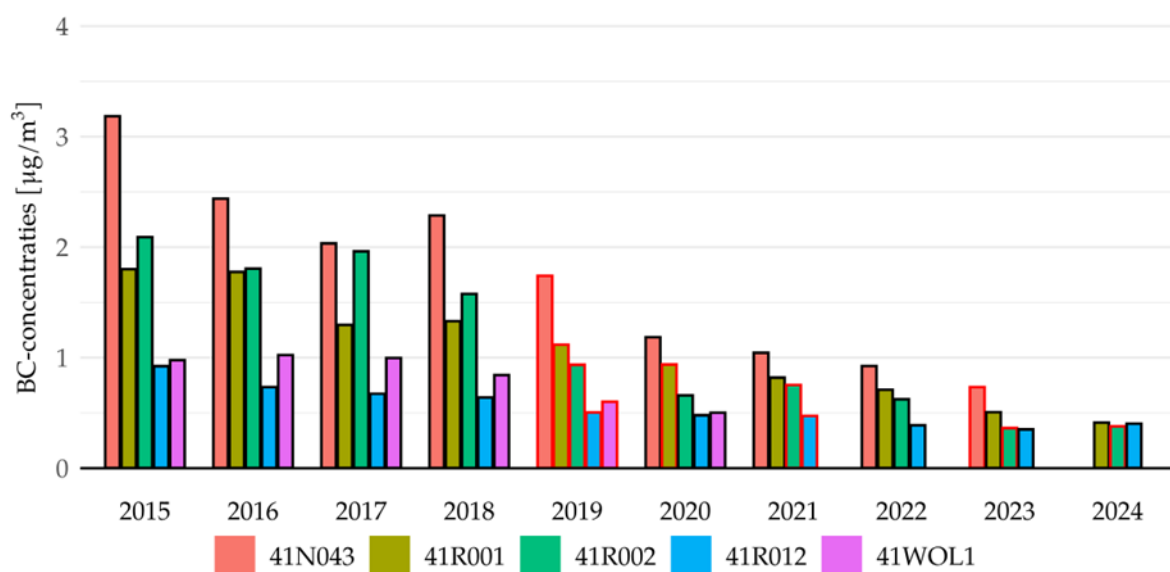
Meer informatie in het jaarverslag betreffende de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest²³.

Black carbon

Black carbon bestaat uit fijne koolstofdeeltjes die voornamelijk afkomstig zijn van de verbrandingsprocessen van bijvoorbeeld voertuigmotoren en systemen voor verwarming. Deze deeltjes hebben diameters variërend van 10 nm tot 500 nm en kunnen met hun kleine formaat diep doordringen in de longen en het bloed.

Ze worden in verband gebracht met gezondheidsrisico's zoals kanker, hart- en vaatziekten en andere aandoeningen van de luchtwegen.

Gemiddelde jaarlijkse BC-concentraties van alle stations in het BHG ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



²³ https://document.environnement.brussels/opac_css/elecfile/RAP_2024_AirQualityAnnualReport_nl.pdf

Impact van de LEZ op gezondheid en milieu-ongelijkheid

De impact van de Brusselse LEZ op de luchtkwaliteit, de gezondheid en sociaaleconomische factoren werd bestudeerd door de Onafhankelijke Ziekenfondsen in samenwerking met de KU Leuven, HEAL (Health and Environment Alliance), IRCEL (Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu), de Universiteit van Hasselt en VITO²⁴. De studie vergelijkt het effect van de LEZ van Brussel en Antwerpen met de situatie in 17 andere Belgische steden zonder LEZ²⁵.

De studie komt tot de volgende besluiten:

- De inwoners van Antwerpen en Brussel kenden een sterkere afname van de luchtvervuiling (BC, NO₂, PM_{2.5}) in vergelijking met andere steden zonder LEZ tussen 2017 en 2022: de NO₂-concentratie in Brussel daalde met 37%, of circa 10% meer dan in steden zonder LEZ in zowel Vlaanderen als Wallonië.
- In Brussel is de blootstelling het grootst voor bewoners van de armste wijken. Het is ook in die wijken dat de afname van verontreinigende stoffen het grootst was²⁶.
- De LEZ heeft ook een impact op de luchtkwaliteit in de omgeving van Brussel, tot een afstand van 5 km²⁷.
- Over een periode van 4 tot 5 jaar detecteerde het onderzoek geen statistisch significante verschillen in de evolutie van de gezondheidsindicatoren van de bewoners. De enige uitzondering betreft het verbruik van antidiabetica, waarvoor de stijging voor en na de LEZ in Brussel minder sterk was dan in de andere steden.
- Uit deze eerste bewijselementen blijkt dat LEZ's een belangrijk instrument zijn om luchtverontreiniging in steden te bestrijden alsook dat ze bijzonder gunstig kunnen zijn voor personen die in sociaaleconomisch achtergestelde gebieden wonen.

²⁴ <https://www.mloz.be/nl/documentatie/lage-emissiezone-verbetert-luchtkwaliteit>

²⁵ De studie legt uit dat het nog te vroeg is om dezelfde vaststelling te maken voor Gent, omdat de LEZ daar nog niet zo lang bestaat.

²⁶ In Brussel wordt er tussen 2017 en 2022 een daling vastgesteld met 11,75 µg/m³ voor stikstofdioxide in wijken met de grootste kansarmoede, tegenover 0,54 µg/m³ en 9,6 µg/m³ in de meest welvarende wijken.

²⁷ De metingen buiten de stadsgrenzen, tot een afstand van 5 km, lieten een afname zien met 40% voor stikstofoxide en zelfs met 50% voor roet tussen 2017 en 2022; deze afname is groter dan in de omgeving van steden zonder LEZ in Wallonië en Vlaanderen.

Begeleidingsmaatregelen

1. Communicatie

Om de bekendheid van de LEZ, haar begeleidingsmaatregelen en haar impact te vergroten heeft Leefmilieu Brussel in 2024 meer bepaald de volgende acties ondernomen op het vlak van communicatie:

- In juni, organisatie van de Low Emission Day in aanwezigheid van de belanghebbenden van de lage-emissiezone (verenigingen, bedrijven, overheden), met als doel de overgang naar de toekomstige LEZ-mijlpaal, destijds gepland voor 1 januari 2025, voor te bereiden.
- Verzending van brieven naar de belanghebbenden die betrokken waren bij de inwerkingtreding van nieuwe afwijkingen op 1 januari 2025 met als doel hen op de hoogte te brengen.

Een communicatiecampagne voor het grote publiek en gerichte mailings naar de betrokken sectoren waren aanvankelijk gepland voor de periode september-december 2024. Deze acties werden uitgesteld nadat het Brussels Parlement had beslist om de mijlpaal 2025 uit te stellen.

Gevolgen van de schorsing van het uitstel door het Grondwettelijk Hof

Na het arrest van het Grondwettelijk Hof moest Leefmilieu Brussel snel communiceren over de gevolgen van de opschorting van het uitstel voor de burgers, namelijk de modaliteiten voor de controle van voertuigen die onder de mijlpaal 2025 vallen. De website van de LEZ werd onmiddellijk aangepast en de tools (simulator en formulieren) worden momenteel bijgewerkt, zodat de betrokken automobilisten tegen eind 2025 de nodige stappen kunnen ondernemen (aanvraag van een afwijking, aankoop van een dagpas, enz.). In december 2025 wordt een nationale communicatiecampagne gelanceerd.

Er zullen posters, radiospotjes en webspotjes worden ingezet. De callcenters van Leefmilieu Brussel, Brussel Fiscaliteit en Irisline staan ook klaar om vragen van de betrokken automobilisten te beantwoorden.

2. Mobility Coach

De dienst van de Mobility Coach van Leefmilieu Brussel verstrekt gratis mobiliteitsadvies aan al wie betrokken is bij de LEZ en helpt burgers met de formaliteiten die ze moeten vervullen om de Brussel'Air-premie te krijgen, of het nu gaat om hulp bij de indiening van de aanvraag en/of door aan de aanvrager advies te verlenen bij de keuze van de samen met de premie te bestellen mobiliteitsdiensten.

- In 2024 hebben meer dan 800 personen een beroep gedaan op de Mobility Coach (per e-mail, videoconferentie, een fysieke afspraak en per telefoon).

3. Brussel'Air-premie voor particulieren

De [Brussel'Air-premie](#) moedigt de Brusselse automobilisten aan om hun auto aan de kant te laten staan en te kiezen voor duurzamere manieren om zich te verplaatsen. In de vorm van een mobiliteitsbudget geeft de premie toegang tot verschillende mobiliteitsopties: een budget voor fietsen, deelfietsen, deelauto's, taxi's, openbaar vervoer enzovoort. De premie schommelt naargelang het gezinsinkomen van de aanvrager of de aanwezigheid van een persoon met een handicap.

- In 2024 werden 1.402 Brussel'Air-premies toegekend, wat iets meer is dan het aantal premies dat in 2023 werd toegekend.

Lees het [analyseverslag](#) voor meer informatie.

4. LEZ-premie voor ondernemingen

Sinds het begin van de LEZ biedt Brussel Economie en Werkgelegenheid een 'LEZ-premie' aan voor micro- en kleine ondernemingen in Brussel die zich gedwongen zien hun lichte bedrijfsvoertuigen te vervangen als gevolg van de creatie van de LEZ. De premie werd al meermaals hervormd om ze beter aan te passen aan de noden van de Brusselse ondernemingen (in 2021 en 2024). Eind maart 2024 werd deze premie vervangen door twee nieuwe premies voor emissiearme mobiliteit.

In het kader van de oude 'LEZ-premie' werden 7 premies toegekend in 2024 voor een totaal bedrag van € 102.200 (op een totaal van 10 aangevraagde premies).

Sinds 2024 biedt Brussel Economie en Werkgelegenheid twee soorten premies aan voor emissiearme mobiliteit²⁸:

- De premie Bakfiets of fietskar, die tot 70% kan dekken van de aankopen van bakfietsen of fietskarren en dat tot € 4.000 voor een bakfiets en € 2.000 voor een fietskar. Deze premie komt in de plaats van en bestendigt de oude premie Cairgo Bike.
- De premie Bedrijfsvoertuig, die helpt bij de vervanging of retrofit van een voertuig geïmpacteerd door de LEZ door een elektrisch bedrijfsvoertuig; de premie dekt 40% van de investeringen met een maximumbedrag tot € 16.000 per elektrisch bedrijfsvoertuig (met inbegrip van de installatie van een laadpunt).

In 2024 werden 28 premies voor mobiliteit lage uitstoot toegekend voor een totaal bedrag van € 122.400 (op een totaal van 71 aangevraagde premies). Onder deze premies hadden er 2 betrekking op de vervanging van een bedrijfsvoertuig door een elektrisch bedrijfsvoertuig, 1 op de aankoop van een elektrisch bedrijfsvoertuig en een laadpunt en 26 op de aankoop van een bakfiets of een fietskar.

Tot vandaag wordt er dus slechts zelden gebruik gemaakt van de premie voor aankoop van een elektrisch bedrijfsvoertuig of een laadpunt. Meerdere factoren kunnen een verklaring bieden voor deze situatie:

- De hoge aankoopprijs van elektrische voertuigen, ondanks een voordelige Total Cost of Ownership (TCO) op lange termijn. Voor vele kleine ondernemingen vormt het vooruit te betalen bedrag op het ogenblik van aankoop een groot obstakel door een beperkte cashflow, des te meer daar er voor het voertuig moet worden betaald voordat de premie wordt gestort.
- Terughoudendheid in bepaalde professionele sectoren, zoals de bouw, waar elektrische voertuigen nog worden geacht onaangepast te zijn aan de omstandigheden op het terrein en beperkingen mee te brengen op het vlak van laden (thuis en op bouwplaatsen).
- Een mogelijk slechte kennis van het bestaan van de premie, waaraan zou kunnen worden verholpen door op meer gerichte wijze te communiceren met de doelgroepen.
- Administratieve formaliteiten die als complex kunnen worden ervaren en ontmoedigend kunnen werken voor sommige ondernemingen.

²⁸ <https://economie-werk.brussels/premies-mobiliteit-lage-uitstoot>

<https://economie-werk.brussels/premies-mobiliteit-lage-uitstoot>

5. Electrify: uitrol van laadpunten

Parallel met de invoering van de lage-emissiezone ontwikkelt het Gewest oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in het kader van de strategische visie [Electrify.brussels](https://electrify.brussels).

- Halverwege 2025 telde het Gewest ca. 3.500 openbare laadpunten voor elektrische voertuigen op de openbare weg, uitgerold in het kader van concessies. Zo beschikken de meeste Brusselse huishoudens over een laadpunt op minder dan 150 meter van hun woonplaats.
- Tellen we ook de semi-publieke laadpunten mee (op privéterrein maar toegankelijk voor het publiek), dan komen we aan meer dan 9.000 laadpunten.

Resultaten van het onderzoek van Ombuds Brussel

In juli 2025 heeft Ombuds Brussel de resultaten gepubliceerd van zijn onderzoek dat als doel had te evalueren of de invoering van de LEZ beantwoordde aan een inclusieve benadering, meer bepaald ten aanzien van kwetsbare huishoudens²⁹. Ombuds Brussel formuleert 14 aanbevelingen, waaronder:

- De aankoop van de dagpas via andere middelen dan de website (bv. op fysieke wijze) mogelijk maken.
- De terugbetaling of omruiling van een ongebruikte dagpas mogelijk maken.
- Een gratis herinnering versturen alvorens boetes automatisch te verhogen met 20%.
- De ontvangst van een ingediend beroep bevestigen met vermelding van een dossiernummer en een contactpersoon.
- Kennis geven van de opties inzake betalingsfaciliteiten vanaf de eerste brief en automatisch een afbetalingsplan met 4 maandelijks aflossingen toekennen op eenvoudig verzoek.
- Voorzien in een speciale regeling voor personen met financiële moeilijkheden, gebaseerd op een realistische evaluatie van hun capaciteit om te betalen (budgetreferentie, schuldbemiddeling).
- De mobiele controle voor in het buitenland ingeschreven voertuigen concreet uitwerken.

²⁹ <https://www.ombuds.brussels/nl/publications/la-zone-de-basses-%C3%A9missions-lez-en-r%C3%A9gion-bruxelloise>



brussel
herademt
.brussels 

Redactie en coördinatie: L. Duprez (Leefmilieu Brussel)

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