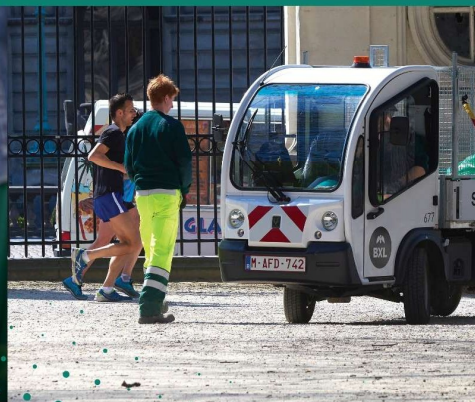


Voorbeeldgedrag inzake transport binnen de Brusselse lokale en gewestelijke overheden



Verslag

OVERHEIDS- VLOTEN

brussel
herademt
.brussels

 leefmilieu
brussel
.brussels

September 2025

Evaluatie van de milieuprestaties van de voertuigvloten in 2024



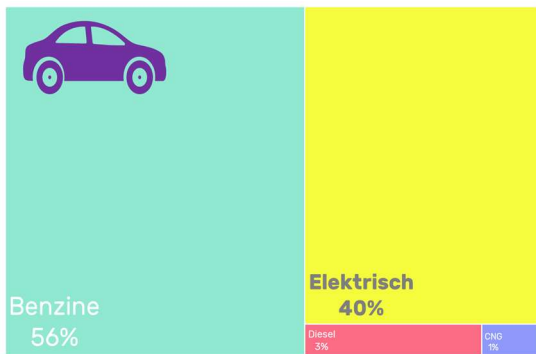
Sinds 2025 moeten alle nieuwe motorfietsen, personenwagens en MPV's '**zero directe emissie**' zijn. Voor bromfietsen geldt dit sinds 2023.

[Meer weten](#)



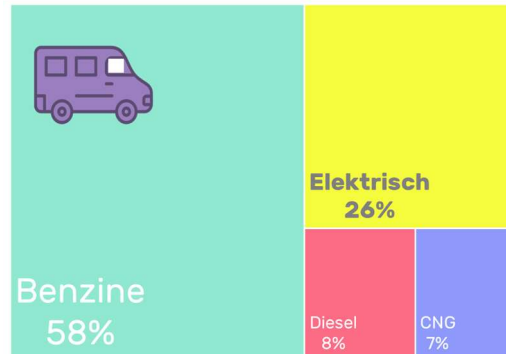
De gemiddelde **Ecoscore** van alle personenwagens van de Brusselse overheden is 11 punten hoger dan in 2015 en ook 10 punten beter dan de Brusselse vloot.

[Meer weten](#)



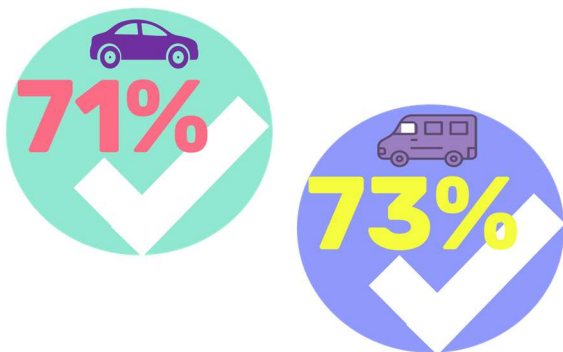
De vloot **personenwagens** bestond in 2024 uit: 56% benzine, **40% batterij elektrisch**, 3% diesel en 1% CNG.

[Meer weten](#)



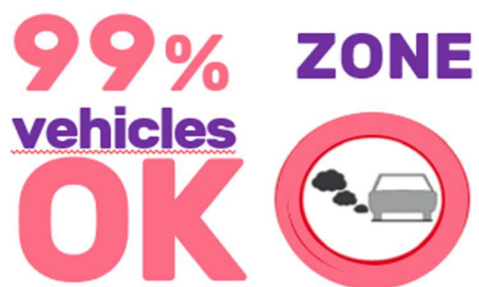
De vloot **MPV's** bestond in 2024 uit: 58% benzine, **26% batterij elektrisch**, 8% diesel en 7% CNG.

[Meer weten](#)



Er werden in 2024 **3 nieuwe diesels** opgenomen (2 MPV's, 1 auto). 71% van alle nieuwe personenwagens en 73% van de nieuwe MPV's respecteert de Ecoscore **drempelwaarden**.

[Meer weten](#)



Slechts 1% van de betrokken voertuigcategorieën is geïmpacteerd door de **LEZ drempel van 2022** (en vroeger) en rijdt met een afwijking.

[Meer weten](#)



VOORBEELDGEDRAG INZAKE TRANSPORT BINNEN DE BRUSSELSE LOKALE EN GEWESTELIJKE OVERHEDEN

1.	INLEIDING	4
2.	HET BESLUIT 'VOORBEELDGEDRAG'	5
2.1.	Criteria bij de voertuigkeuze.....	5
2.2.	Milieucriteria bij de gunning.....	6
2.3.	Duurzaam vlootbeheer en elektrische wagens in het bedrijfsvervoerplan.....	6
3.	KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK	6
3.1.	Voertuigcategorieën	7
3.2.	Brandstoftype	8
3.3.	Vlootkarakteristieken	10
3.4.	Impact van de Lage-emissiezone (LEZ)	11
3.5.	Milieuprestaties van het globale en nieuwe wagenpark (Ecoscore)	14
3.6.	Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	15
4.	VERGELIJKING VAN DE WAGENPARKEN IN FIE. VAN HET TYPE OVERHEIDSINSTELLING	16
4.1.	Voertuigcategorieën	17
4.2.	Milieuprestaties wagenparken.....	18
4.3.	Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)	19
4.4.	Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag	20
4.5.	Zero Directe Emissie Voertuigen (ZEV).....	21
5.	BEV MARKTMONITOR.....	23
6.	CONCLUSIE	24
	BIJLAGE 1: Respons Betrokken instellingen.....	26
	BIJLAGE 2: Overzicht van de categori codes.....	27
	BIJLAGE 3: Toelichting voertuigkarakteristieken.....	28



1. INLEIDING

De luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) toont de voorbije jaren een duidelijke verbetering. Het Gewest heeft echter nog steeds grote uitdagingen om de luchtkwaliteit verder te verbeteren, onder andere om de drempelwaarden vastgelegd in de Europese richtlijn¹ tegen 2030 te respecteren, en nog meer om de drempelwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) te bereiken. Er moet prioriteit worden gegeven aan het aanpakken van de hoge concentraties fijn stof en stikstofdioxide waaraan burgers worden blootgesteld, temeer daar deze verontreinigende stoffen impact hebben op de gezondheid van inwoners en bezoekers van het Gewest. Aangezien gemotoriseerd transport, met in het bijzonder de 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 BHG op 15 mei 2014 een besluit² 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 2021³ en 18 mei 2022⁴ werden wijzigingsbesluiten aangenomen die onder meer beogen de opname van 'zero-emissie'⁵ voertuigen in de overheidsvloot te versnellen. Meer informatie over deze verplichtingen is terug te vinden op de [website](#) van Leefmilieu Brussel.

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

1° Een tabel met de samenstelling van het wagenpark (op 31 december van het voorgaande jaar), waarbij voor elk voertuig onder meer de technische kenmerken worden meegegeven, de Ecoscore en de jaarlijks afgelegde kilometers;

2° Een formulier waarin de milieucriteria worden beschreven die gehanteerd worden voor de voertuigen die in het voorgaande jaar in gebruik werden genomen, aangevuld met het bestek en het gunningsverslag (of extracten ervan), evenals het gebruik van hernieuwbare energie (elektriciteit) voor het wagenpark. Dit onderdeel omvat ook vragen over de voorzieningen omtrent laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Sinds het rapport over de vloot van 2023, wordt bijkomende informatie opgenomen omtrent de categoriecode (vb. M1 voor personenwagens), alsook de referentiemassa⁶ specifiek voor voertuigen van categorie M1, N1 en N2. Deze toevoegingen zijn noodzakelijk om een correctere inschatting te kunnen geven over de toegang tot de Lage-emissiezone (LEZ) tot 2036.

Dit evaluatierapport heeft als doel een analyse op te maken van de gegevens die de Brusselse overheden voor het 11^e opeenvolgende jaar hebben overgemaakt in toepassing van het besluit. **Het gaat dus om de samenstelling van hun wagenparken op 31 december 2024 en de voertuigen die in 2024 in gebruik werden genomen.**

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.

¹ Europese richtlijn 2008/50/CE betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa

² [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.](#)

³ http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&pub_date=2021-03-25&caller=summary&numac=2021030468

⁴ <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/besluit/2022/05/19/2022020917/staatsblad>

⁵ Hiermee bedoelen we voertuigen zonder emissies aan de uitlaat (met uitzondering van waterdamp). Dit is enkel het geval bij batterij elektrische (BEV) en brandstofcel elektrische voertuigen op waterstof.

⁶ De referentiemassa van een voertuig is de massa in rijklare toestand (code G op het inschrijvingsbewijs), plus een massa van 25 kg.



Aangezien sinds 01/01/2018 een Lage Emissiezone (LEZ) van kracht is op het volledige Brusselse grondgebied, wordt sindsdien elk jaar de impact hiervan op de overheidsvloten geëvalueerd. Het rapport geeft ook specifieke aandacht aan de opname van elektrische of 'zero directe emissie'⁷ voertuigen (ZEV) bij de Brusselse overheden.

Als gevolg van het arrest van het Grondwettelijk Hof⁸, waarbij het uitstel van de LEZ mijlpaal van 2025 met 2 jaar werd geschorst, zijn momenteel ook dieselvoertuigen EURO 5 en benzinevoertuigen EURO 2 (auto's, bestelwagens, bussen, vrachtwagens) en benzine-motorfietsen die niet minimaal voldoen aan de Euro 3-norm getroffen door de LEZ, tenzij ze in aanmerking komen voor een afwijking. Hierdoor is de mijlpaal van 2025 alsnog van kracht en zal deze toegepast worden vanaf 1/1/2026. In het rapport wordt de 2025 mijlpaal daarom ook als dusdanig weergegeven en geanalyseerd.

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, MPV⁹, minibus, bestelwagen, autobus of vrachtwagen. Het laatste wijzigingsbesluit zorgt er bovendien voor dat ook de brom- en motorfietsen (voertuigcategorie L) sinds 2023 deel uitmaken van het toepassingsgebied van het besluit.

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 2024 aangeschaft werden, bedroeg de **Ecoscoredrempel 78**, voor MPV's 71. Deze drempelwaarden stijgen in het algemeen met één punt per jaar. In 2022 bleef dit uitzonderlijk gelijk aan die van het vorige jaar, waardoor ook de overgang naar de strengere WLTP-testcyclus¹⁰ deels opgevangen werd. Het wijzigingsbesluit van 4/3/2021 bepaalt bovendien dat **vanaf 1 januari 2025 nog enkel 'zero directe emissie'**¹¹ personenwagens en MPV's mogen aangekocht of geleased worden.

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

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

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

⁷ We spreken van 'zero directe emissie' voertuigen (ZEV) om hiermee ook elektrische voertuigen met een brandstofcel (op waterstof) op te nemen, die net als batterij elektrische voertuigen (BEV) geen uitlaatemissies hebben.

⁸ Arrest nr. 115/2025 van 11 september 2025 van het Grondwettelijk Hof, <https://nl.const-court.be/public/n/2025/2025-115n.pdf>.

⁹ 'Multi-Purpose Vehicle', voertuig voor gemengd gebruik, vb. type Renault Kangoo, Citroën Berlingo. Opgelet: ook lichte bestelwagens van categorie N1 van klasse I of II met een referentiemassa van hoogstens 1760 kg worden met het wijzigingsbesluit van 19/05/2022 als 'MPV' beschouwd.

¹⁰ 'WLTP' staat voor de 'Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure', die de oude 'NEDC' (New European Driving Cycle) testmethode vervangt. WLTP zoekt meer aansluiting bij een realistischer rijgedrag en voertuiggebruik en laat minder manipulaties van de testprocedure toe, waardoor de gemeten emissies algemeen hoger liggen dan bij de oude procedure. Dit zorgt voor een daling van de Ecoscore met enkele punten t.o.v. de NEDC-metingen bij eenzelfde voertuig.

¹¹ 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).



Aangezien er nog belangrijke drempels bestaan bij de keuze voor batterij elektrische voertuigen (BEV's), in het bijzonder bij de utilitaire voertuigen, werd er een **monitor** opgezet voor de opvolging van het marktaanbod, de aankooprijzen en het rijbereik, alsook van de totale gebruikskosten (TCO of "Total Cost of Ownership"). Deze monitor wordt opgemaakt onder de vorm van fiches per voertuigcategorie, die specifiek werden opgesteld voor de Brusselse overheden en tweemaal per jaar geactualiseerd worden. Daarnaast kan de **Car Cost Calculator** gebruikt worden om de TCO te berekenen en te vergelijken van voertuigen, specifiek voor de Brusselse overheden, waarbij dit bovendien kan vergeleken worden met de kost van autodelen of van een tweedehands BEV.

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 fijn stofdeeltjes (PM₁₀).

2.3. Duurzaam vlootbeheer en elektrische wagens in het bedrijfsvervoerplan

Het Besluit Voorbeeldgedrag voorzag eveneens dat de Brusselse overheden, die volgens het besluit van 1 juni 2017 verplicht zijn een bedrijfsvervoerplan op te stellen (t.t.z. zij die meer dan 100 werknemers tewerkstellen op éénzelfde site), een **actieplan** voor een duurzamer vlootbeheer moeten opmaken (m.n. doestellingen en maatregelen om de milieuprestaties en -impact van het voertuigenpark te verbeteren). Dit actieplan moest elke 3 jaar opgemaakt worden, waarbij dit in 2022 voor de laatste keer moest gebeuren. Aangezien alle overheden sinds 2025 voor alle nieuwe personenwagens, motorfietsen en MPV's verplicht moeten kiezen voor een 'zero directe emissie' voertuig, wordt er vanaf 2025 geen nieuw actieplan meer gevraagd.

Sinds 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. **Sinds 2021 moet 65% van de nieuwe personenwagens en MPV's van de regionale overheden 'zero directe emissie' zijn, bij de lokale overheden is dit 50%.**

3. KENMERKEN VAN HET GLOBALE WAGENPARK

Het Besluit Voorbeeldgedrag heeft betrekking op 80 Brusselse overheidsinstellingen die over een voertuigvloot beschikken en waarvan 66% eveneens een bedrijfsvervoerplan moet opmaken. Van alle instellingen werd het jaarlijks rapport met betrekking tot de vloot van 2024 ontvangen. De respons van de betrokken instellingen is in Bijlage 1 opgenomen. Deze overheden zijn verdeeld als volgt:

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

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



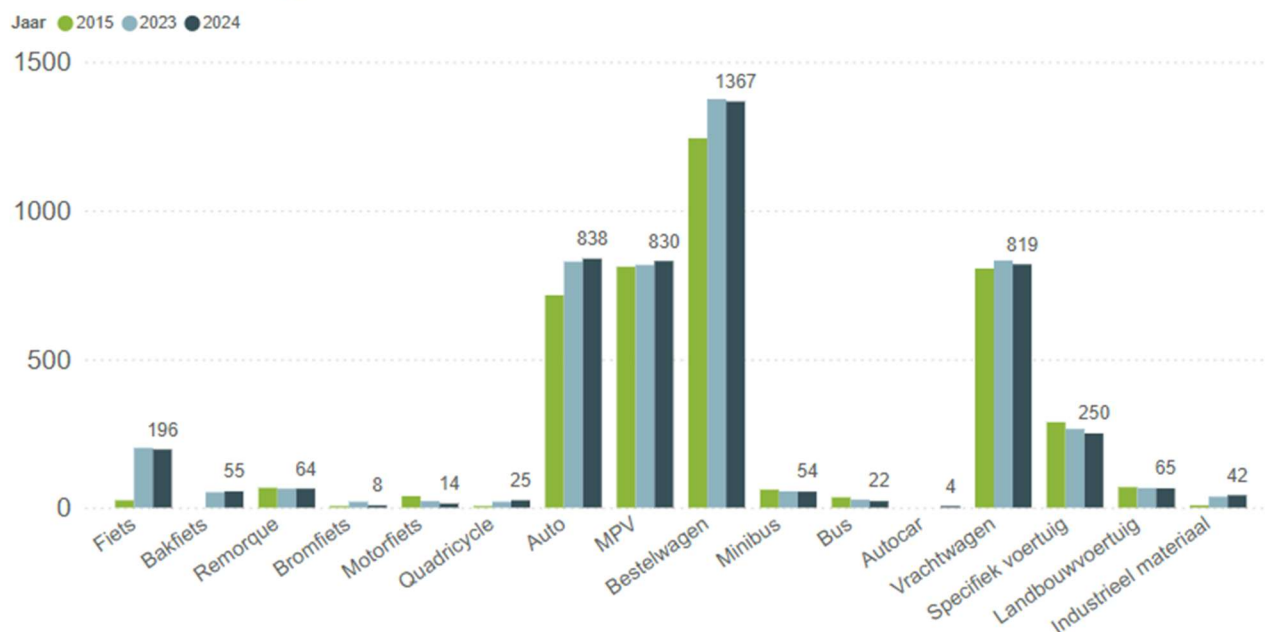
3.1. Voertuigcategorieën

Wanneer de wagenparken van alle betrokken instellingen gezamenlijk worden beschouwd, hebben we te maken met een gekend park van in totaal 4338 voertuigen (uitgezonderd (bak)fietsen en aanhangwagens). Dit zijn 40 voertuigen (+1%) meer dan vorig jaar. Dit aantal blijft stabiel met beperkte variaties sinds 2019 tussen -2% en +3%¹².

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 1668 'lichte' voertuigen. Daarnaast zijn er 1421 bestelwagens en minibussen, 952 'zware' voertuigen (vrachtwagens, bussen, autocars, landbouwvoertuigen, industrieel materiaal), 250 'specifieke' voertuigen en tenslotte nog 47 gemotoriseerde 2/3/4-wielers. Deze laatste groep wordt sinds 2023 verder opgedeeld tussen bromfietsen (L1-L2), motorfietsen (categorieën L3-L5) en quadricycles (L6-L7)¹³. De categorie 'specifieke voertuigen' omvat onder meer veegwagens, ziekenwagens, lijkwagens, takelwagens, kranen, liften, brandweerwagens, enz. De industriële voertuigen worden sinds 2023 als een aparte categorie ondergebracht (42 voertuigen).

Er werden verder ook 196 fietsen, 55 bakfietsen en 64 aanhangwagens (remorques) gerapporteerd. Deze 3 voertuigcategorieën worden echter niet verder in de analyses opgenomen, aangezien deze niet-gemotoriseerde¹⁴ voertuigen niet verplicht moeten weergegeven worden in het jaarlijks rapport en we hiervoor slechts over partiële informatie beschikken.

Aantal voertuigen



Figuur 1 : Aantal voertuigen per categorie voor de vloten van de Brusselse overheden in 2024, vergeleken met 2023 en 2015.

Ter vergelijking: het globale park ingeschreven in het BHG¹⁵ telde in 2024 ongeveer 640.000 voertuigen, waarvan ongeveer 499.000 personenwagens, 2000 bussen, 35.000 motorfietsen en 85.000 voertuigen voor goederenvervoer (incl. (landbouw)trekkers en speciale voertuigen). Het park van de Brusselse overheden vertegenwoordigt minder dan 1% van het ingeschreven Brusselse park.

¹² De sterkere vloottoenames in het verleden (vóór 2019) waren bovendien voornamelijk toe te schrijven aan de opname van bijkomende vloten (vb. IRIS-ziekenhuizen) in de analyses.

¹³ Tot 2022 werden de L6 quadricycles (vb. Renault Twizy) voornamelijk als 'auto' beschreven. Vanaf het rapport van 2023 vallen deze onder de categorie quadricycles, maar worden ze ook meegenomen in de analyses van de 'zero directe emissie' voertuigen met de personenwagens.

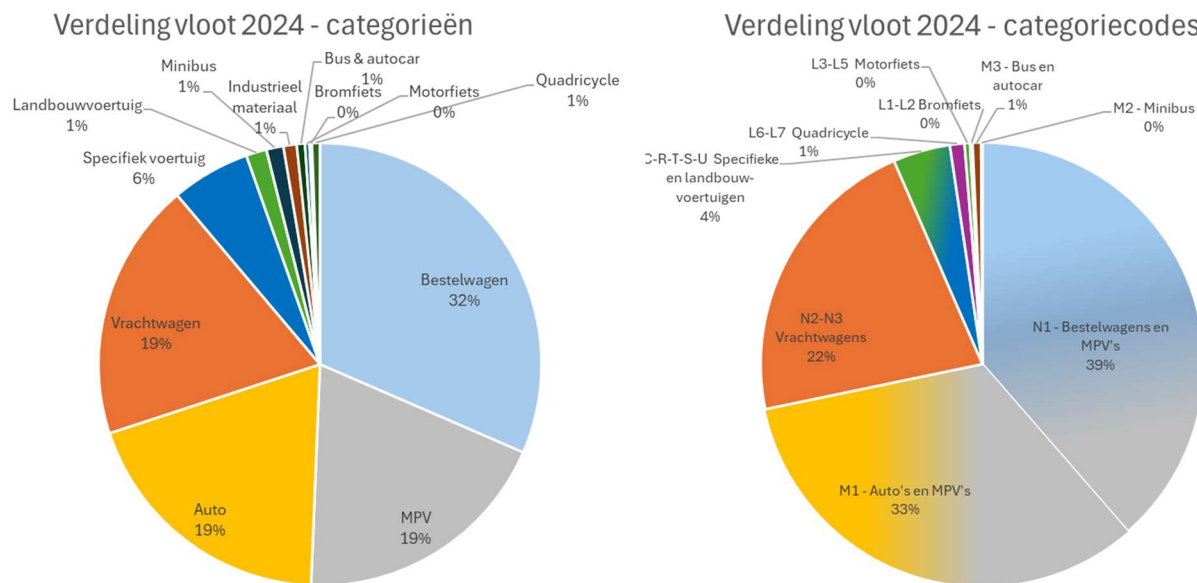
¹⁴ Elektrische (bak)fietsen zijn wel uitgerust met een elektromotor, maar vereisen wel nog steeds trapondersteuning, waarin het onderscheid ligt met de bromfietsen.

¹⁵ Motorvoertuigenpark op 01/08/2024 ingeschreven in het BHG; data afkomstig van [FOD Economie](#). Hierbij worden de voertuigtypes echter verschillend gedefinieerd en gegroepeerd dan in dit rapport.



De procentuele verdeling van de voertuigcategorieën is weergegeven in Figuur 2 (links). Bestelwagens hebben met 32% het grootste aandeel, gevolgd door de personenwagens, MPV's en vrachtwagens met elk 19%.

Om een betere inschatting te maken van de impact van de LEZ op de overheidsvloten wordt ook de categoriecode gerapporteerd. Deze codes kunnen vertaald worden naar de categorieën, met uitzondering van de categorieën 'MPV'¹⁶, 'minibus'¹⁷ en 'specifieke voertuigen'¹⁸, aangezien deze met verschillende codes kunnen overeenkomen. De verdeling volgens categoriecodes is eveneens in Figuur 2 opgenomen (rechts). Een beschrijving van de categoriecodes is terug te vinden in Bijlage 2.



Figuur 2 : Verdeling van de totale vloot van overheidsvoertuigen in 2024. De linker figuur toont de verdeling volgens voertuigcategorieën, de rechter volgens categoriecodes.

3.2. Brandstoftype

Bij de **personenwagens** is benzine nog steeds de belangrijkste brandstof (56%), maar na een sterke toename is het aandeel sinds 2021 (65%) aan het dalen ten voordele van de batterij-elektrische voertuigen (BEV's) (zie figuur 3). Deze groep van benzinevoertuigen wordt bovendien steeds sterker gehybridiseerd, met 28% van de benzinevoertuigen 'gewone' hybrides (HEV) en 38% plug-in hybrides (PHEV), naast 34% 'klassieke' benzinevoertuigen.

Diesel blijft hierbij verder uitfaseren, waarbij het aandeel over 10 jaar tijd gezakt is van 36% naar 3% (nog 25 dieselwagens). Deze groep omvat ook de diesel (plug-in) hybrides, maar dit betreffen slechts 3 voertuigen (12%).

Het is duidelijk dat de Brusselse overheden resoluut hebben gekozen voor BEV's, met een aandeel van 40% van alle personenwagens, terwijl dit in 2015 nog maar 9% was. In absolute cijfers gaat het om een totaal van 340 batterij-elektrische personenwagens (291 in 2023).

Bij de **MPV's** is het overwicht van diesel van 48% in 2015 omgeslagen naar nog 8% in 2024 (zie figuur 4). Sinds 2022 is het aandeel diesel zelfs lager dan dat van de BEV's, die in 2024, 26% uitmaken (212 voertuigen). De elektrische MPV's nemen elk jaar toe, met een belangrijke versnelling het voorbije jaar. Het aandeel benzine is de eerste jaren sterk gestegen, komend van 46% in 2015 tot 61% in 2018, waarna dit aandeel is gaan stagneren en dit in 2024 58% uitmaakte. Daarnaast zijn er ook 60 of 7% MPV's op aardgas (CNG) en ook nog 9 voertuigen op LPG (1%), aantallen die onveranderd zijn sinds 2020. Voor 18 voertuigen werd bovendien aangegeven dat het gaat om benzine (plug-in) hybride MPV's (4% van alle benzine MPV's).

¹⁶ Een MPV of 'multi-purpose vehicle' is gedefinieerd als een voertuig voor gemengd gebruik, van categorie M1 of N1 klasse I of II (referentiemassa van hoogstens 1760 kg).

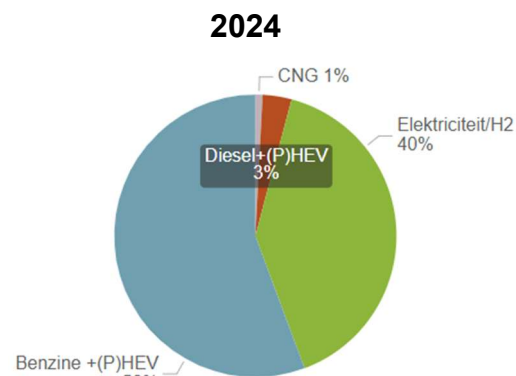
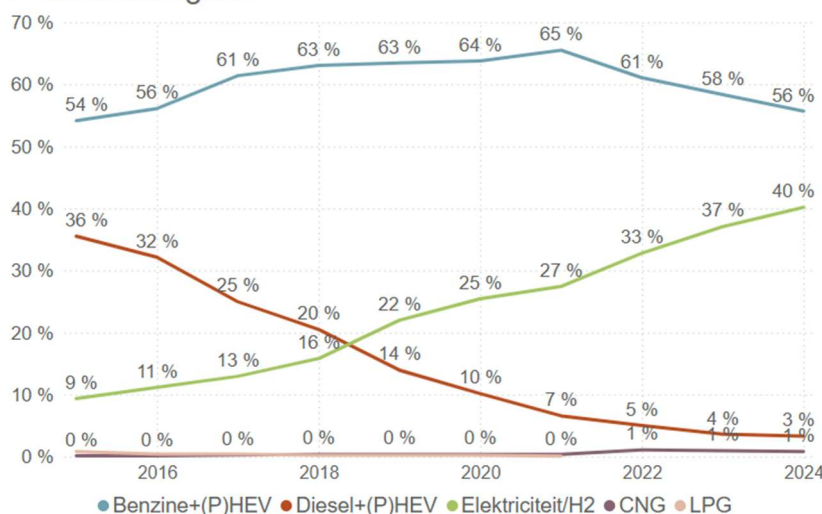
¹⁷ Onder de beschrijving van een 'minibus' vallen zowel voertuigen van categorie M1 (hoogstens 8 zitplaatsen + chauffeur) als de grotere voertuigen van categorie M2 (meer dan 8+1 zitplaatsen en max. 5000 kg).

¹⁸ Specifieke voertuigen kunnen diverse categoriecodes hebben, vb. ambulances zijn meestal M1, tankautospijters N3, veegwagens zijn U/N1/N2/N3/S/T, kraanvoertuigen N2, hoogtewerkers N1/N3/T, enz.



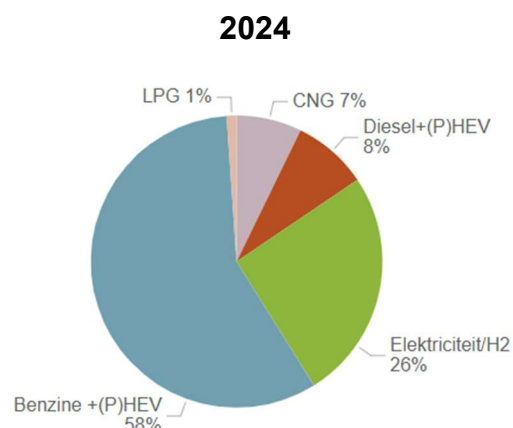
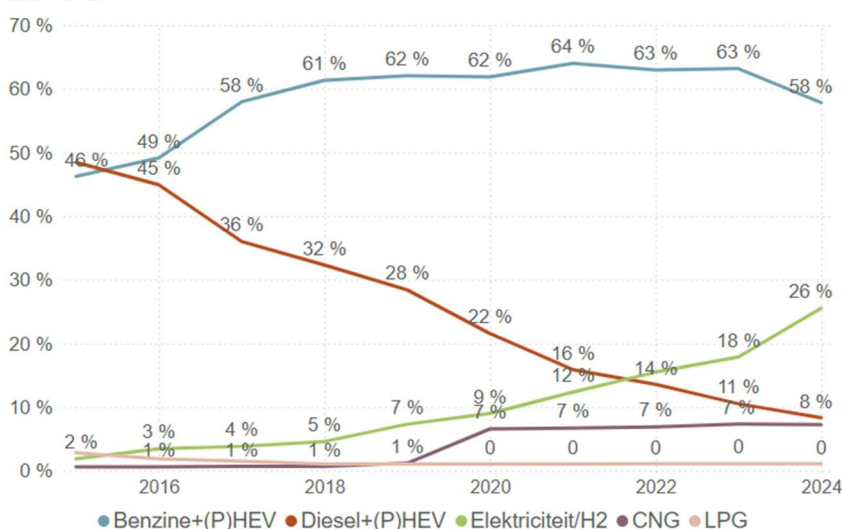
De invoering van het Besluit “Voorbeeldgedrag” zorgt bij deze voertuigcategorieën duidelijk voor een versnelde uitfasering van dieselveertuigen en een sterke elektrificatie van de vloot.

Personenwagens



Figuur 3 : Procentuele evolutie van het brandstoftype bij personenwagens, tussen 2015 en 2024 (links) en taartdiagram voor 2024 (rechts).

MPV's



Figuur 4: Procentuele evolutie van het brandstoftype bij MPV's, tussen 2015 en 2024 (links) en taartdiagram voor 2024 (rechts).

Ter vergelijking: De personenwagens van de Brusselse overheden hebben nog een aandeel dieselwagens van 3%. In de volledige Brusselse vloot van personenwagens in 2024 heeft diesel een aandeel van 22%. Voor de wagens van particulieren in het BHG was dit 20% en voor de bedrijfswagens 25%¹⁹.

Uit figuur 5 blijkt dat **bestelwagens** en **minibussen** over het algemeen op diesel rijden (resp. 59% en 85%), slechts 6% van de bestelwagens en minibussen van de publieke vloten rijdt op benzine. Er zijn bovendien 201 batterij elektrische bestelwagens of 15% van het totaal van de bestelwagens (tegenover 9% in 2023). CNG kende een sterke opname bij de bestelwagens (van 3 in 2018 tot 276 in 2024), met een aandeel van 20%.

Bussen, vrachtwagens, industrieel materiaal en landbouwvoertuigen worden sterk gedomineerd door dieselmotoren. Bij de **specifieke voertuigen** omvat dit ook het grootste deel (87%), al zijn er ook 29 BEV's (12%)

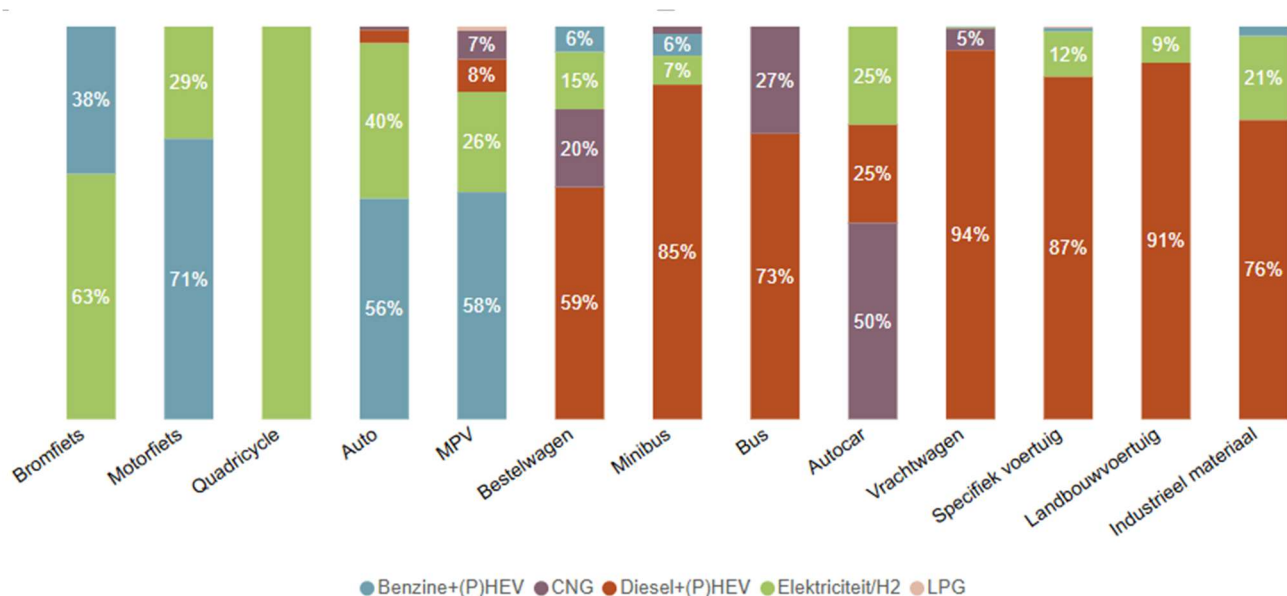
¹⁹ Indicatoren online consulteerbaar via « Statistics of the Belgian vehicle fleet (2008-2024) », VITO, Data provided under the authority of the Flemish, the Walloon and the Brussels Capital Region, March 2025.", <https://ecoscore.be/fiches>



in deze voertuigcategorie. Ook bij de industriële en landbouwvoertuigen zijn er resp. 21% en 9% BEV's, echter wel in kleine aantallen (resp. 9 en 6 voertuigen).

Bij de **L-voertuigen**, waarvoor de nieuwe bromfietsen sinds 2023 verplicht elektrisch moeten zijn en de motorfietsen en quadricycles sinds 2025 (zoals voor auto's en MPV's), is de elektrificatie reeds vergesloofd. Alle 25 quadricycles en 63% van de bromfietsen (5 voertuigen) rijden volledig elektrisch. Bij de motorfietsen rijdt 29% (4 voertuigen) elektrisch.

In 2022 werd het eerste waterstofvoertuig (brandstofcel elektrisch voertuig op waterstofgas) geregistreerd, meer bepaald een nieuwe vuilniswagen van Net Brussel.



Figuur 5 : Procentuele verdeling van de brandstoftypes per voertuigcategorie van de voertuigvloeden van de Brusselse overheden in 2024²⁰.

3.3. Vlootkarakteristieken

- In 2024 werden 414 nieuwe voertuigen opgenomen²¹, een **vernieuwing van 9,5%** van de totale vloot. Hiermee lijkt de vertraagde opname van nieuwe voertuigen van de voorbije 2 jaar achter de rug en wordt opnieuw een gemiddelde van 10% zoals de jaren voordien gehaald. Deze voorgaande vertraging kon verklaard worden door de vertragingen in de levering van nieuwe voertuigen, alsook ook door het aannemen van een afwachtende houding met betrekking tot de LEZ-kalender en de 'zero directe emissie' verplichting voor de lichte voertuigen vanaf 2025. Dit lijkt in 2024 echter niet meer of nog slechts zeer beperkt aan de orde te zijn.
- De vloot heeft een **gemiddelde leeftijd van 7,0 jaar**, vergelijkbaar met de vorige jaren. Een verdeling van de gemiddelde leeftijd per voertuigcategorie in 2024 wordt in Figuur 6 weergegeven.
Ter vergelijking: de gemiddelde leeftijd van de totale vloot personenwagens van het BHG (ingeschreven door particulieren, bedrijven en de publieke sector samen) in 2024 bedroeg 10,2 jaar²². De personenwagens uit de Brusselse publieke vloeden liggen met een gemiddelde van 5,7 jaar daar dus nog steeds ver onder.

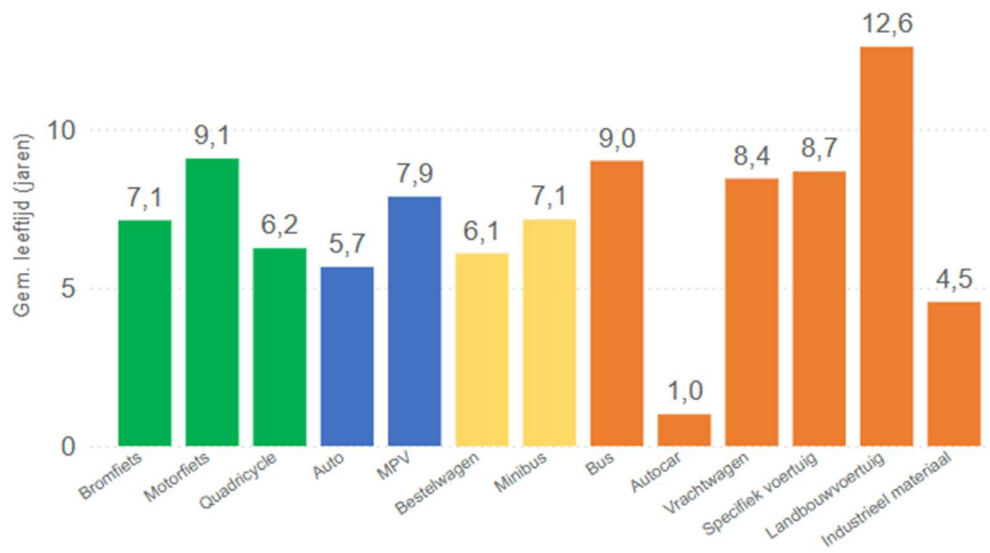
²⁰ Toelichting afkortingen: (P)HEV = (plug-in) hybride elektrische voertuigen; BEV = batterij elektrische voertuigen; H2 = waterstof; CNG = Compressed Natural Gas; LPG = Liquefied Petroleum Gas.

²¹ Waarvan 92 personenwagens, 39 MPV's, 111 bestelwagens, 3 minibussen, 75 vrachtwagens, 7 industriële voertuigen en 1 landbouwvoertuig.

²² Statistieken van de Brusselse voertuigvloot (2008-2024) online consulteerbaar via de datavisualisatietool op <https://ecoscore.be/fiches>.



Gemiddelde leeftijd per voertuigcategorie



Figuur 6 : Gemiddelde leeftijd per voertuigcategorie van de voertuigvloeden van de Brusselse overheden in 2024.

- **64% van de personenwagens is een leasewagen**, een toename van 3% tegenover 2023. Bij alle overige categorieën wordt de meerderheid aangekocht en zien we volgende aandelen in leasing: 23% MPV's, 15% bestelwagens, 17% minibussen; met daarachter de overige categorieën met een aandeel leasing tussen 0% en 2% (zie Bijlage 3). Op de volledige vloot is 22% geleased (identiek aan 2023). Dit heeft tot 2021 sterk bijgedragen aan de verjonging van de vloot, maar lijkt ondertussen gestagneerd.
- Over alle voertuigcategorieën heen (incl. de ZEV's) beantwoordt **75% aan de Euro 6 norm of hoger**²³. Een gedetailleerde analyse omtrent de Euronormen is terug te vinden in Bijlage 3; de impact van de LEZ op de vloot (in functie van categorie, brandstoftype en Euronorm) is opgenomen in hoofdstukken 3.4 en 4.3.
- Gemiddeld rijdt een voertuig **7.643 km per jaar**, hetgeen 3% meer is dan het gemiddelde van 2023. Personenwagens leggen de meeste kilometers af (11.300 km/j), gevolgd door de vrachtwagens, bussen en specifieke voertuigen (7.600 à 7900 km/j) (zie Bijlage 3).

3.4. Impact van de Lage-emissiezone (LEZ)

Sinds 1 januari 2018 is een Lage-emissiezone (LEZ) van kracht op het volledige Brusselse Gewest²⁴. Dit houdt in dat vanaf dat moment de meest vervuilende personenwagens, MPV's, bestelwagens ($\leq 3,5$ ton) en (mini)bussen niet meer mogen rondrijden binnen de grenzen van het Gewest. De toelatingscriteria werden vastgelegd op basis van de voertuigcategorie, het brandstoftype en de Euronorm van het voertuig, waarbij de strengste criteria worden opgelegd aan de dieselloot. In de Brusselse overheidsvloeden waren er op 31/12/2024 (datum opmaak jaarlijks rapport) in totaal 3138 voertuigen betrokken in de LEZ (met categoriecodes M1, N1, M2, M3 – 72% van de gemotoriseerde vloot).

In 2018 hadden enkel de Euro 0/1 dieselloot geen toegang meer tot de LEZ, sinds 2019 zijn hier de Euro 2 dieselloot en Euro 0/1 benzinevoertuigen bijgekomen en vanaf 2020 ook de Euro 3 dieselloot. De volgende verstrenging gebeurde op 1/1/2022 met de toevoeging van de Euro 4 dieselloot. Tenslotte zouden vanaf 2025 ook Euro 5 diesel- en Euro 2 benzinevoertuigen verboden worden. Op dat moment zullen

²³ Dit cijfer is moeilijk te vergelijken met voorgaande jaren, aangezien pas sinds het rapport van 2023 voor 'zero directe emissie' voertuigen (ZEV) dit als dusdanig kon geselecteerd worden bij de Euronorm, terwijl dit vroeger vaak als 'Euro 0', 'onbekend' of 'Euro 6' werd geregistreerd.

²⁴ Voor meer info over de LEZ, de kalender en afwijkingen, zie www.lez.brussels.



bovendien ook de vrachtwagens (categorie N2-N3) en gemotoriseerde tweewielers (L-categorieën) onderworpen worden aan de LEZ. Met de afschaffing²⁵ van het uitstel²⁶ van de mijlpaal van 2025 met twee jaar wordt deze drempel uiteindelijk hersteld, maar deze zal pas vanaf 1 januari 2026 van toepassing zijn. Vanaf deze datum zullen er meer voertuigen betrokken zijn, meer bepaald 4142 voertuigen of 95% van de gemotoriseerde vloot van de Brusselse overheden (op basis van de vlootgegevens van eind 2024). Een deel van deze voertuigen zal beroep kunnen doen op een afwijking.

Tabel 1 geeft voor de verschillende categoriecodes weer hoeveel voertuigen er cumulatief geïmpacteerd worden bij de verschillende mijlpalen van de LEZ. De ZEV's zijn automatisch vrijgesteld van de LEZ en hebben een aandeel van 23% in de betrokken voertuigen²⁷ (933 voertuigen).

In het rood worden de voertuigen aangeduid die reeds geïmpacteerd werden door de voorgaande mijlpalen en die in principe met een afwijking mogen rondrijden²⁸. In de vloot van 2024 gaat het (gecumuleerd) om 51 voertuigen of 1% van de vloot²⁹, voornamelijk bestel-, personenwagens en MPV's. Een jaar voordien betrof dit nog 66 voertuigen of 2% van de vloot. De voorbije 2 jaar namen deze met 1% per jaar af, waar dit voordien jaarlijks halveerde. Dit is vertraagd, doordat dit in principe nog voornamelijk voertuigen met een afwijking zijn die niet meteen moeten vervangen worden. Van de 51 non-conforme voertuigen werd voor slechts 4 ervan geen afwijking vermeld in het jaarlijks rapport of vastgesteld via de LEZ-simulator, maar mogelijk komen deze hiervoor wel in aanmerking.

De mijlpalen van 2025 en 2028 worden eveneens opgenomen, maar een daling van het aantal geïmpacteerde voertuigen wordt verwacht door de natuurlijke evolutie van vlootvernieuwing en gedragswijzigingen door de LEZ, alsook door het toekennen van afwijkingen voor bepaalde voertuigen (zie verder).

2025 is een belangrijke drempel, aangezien veel bijkomende voertuigen zullen geïmpacteerd worden, met een gecumuleerd totaal van 630 voertuigen of 15% van de vloot. Vorig jaar betrof dit nog 822 voertuigen of 20% van de vloot, dus 5% meer dan dit jaar. We stellen vast dat de overheden zich reeds voorbereiden op de mijlpaal van 2025, ook al zullen er nog veel vracht- en bestelwagens moeten vervangen of verwijderd worden uit de vloot, of waarvoor een afwijking dient aangevraagd te worden (zie verder). Tegen 2025-2026 kunnen we dus een snellere daling verwachten van het aantal voertuigen die geïmpacteerd zijn door de LEZ. Het is dan ook nodig om deze gegevens voorzichtig te benaderen.

Categorie	Categoriecode	ZEV	<=2020	2022	2025	2028
Bromfiets	L1-L2	5	0	0	0	3
Motorfiets	L3-L5	7	0	0	0	1
Quadricycle	L6-L7	46	0	0	0	0
Personenwagen	M1	421	12	22	110	199
MPV	N1 klasse I	56	1	3	8	12
MPV	N1 klasse II	151	2	9	32	71
Bestelwagen	N1 klasse III	146	4	15	199	511
Minibus	M2	0	0	1	1	3
Bus	M3 klasse I/II/A	1	0	1	5	5
Autocar	M3 klasse III/B	1	0	0	2	2
Vrachtwagen	N2 <=2610 kg	4	0	0	14	14
Vrachtwagen	N2 >2610 kg	16	0	0	91	91
Vrachtwagen	N3	79	0	0	168	168
Totaal		933	19	51	630	1080
Aandeel		23%	0%	1%	15%	26%

²⁵ Arrest nr. 115/2025 van 11 september 2025 van het Grondwettelijk Hof, <https://nl.const-court.be/public/n/2025/2025-115n.pdf>.

²⁶ Beslissing van het Brusselse Parlement van 4/10/2024.

²⁷ Berekend t.o.v. het totaal aantal betrokken voertuigen vanaf de 2027 mijlpaal (dus incl. L-voertuigen en vrachtwagens).

²⁸ Bvb. prioritaire of nutsvoertuigen, voertuigen aangepast voor personen met beperkte mobiliteit,...

²⁹ Berekend t.o.v. het totaal van de betrokken voertuigen door de LEZ vanaf de drempel van 2027, excl. de categorieën C, R, T, S, U, noch (bak)fietsen of remorques.



Tabel 1 : Cumulatief aantal voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse overheden die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ tot en met de drempel van 2028. 'ZEV' zijn 'Zero Directe Emissie Voertuigen'.

Het is belangrijk te herhalen dat de vloten nog sterk zullen evolueren en het aantal effectief verboden voertuigen bij de drempels van 2025 en 2028 een stuk lager zullen liggen. Doordat 2025 een belangrijke mijlpaal is, met de opname van vrachtwagens en L-voertuigen en het verbod op Euro 5 diesel, zal de impact hiervan groot zijn en zal de natuurlijke vervangingsgraad van ongeveer 10% per jaar ontoereikend zijn.

Er werden echter verschillende afwijkingen voorzien die kunnen toegepast worden door de overheden³⁰, waarbij in het bijzonder de afwijking voor voertuigen voor het onderhoud van infrastructuur en installaties van algemeen nut³¹ zou kunnen toegepast worden. Onderstaande figuur 7 geeft weer welke voertuigen al dan niet van deze afwijking kunnen gebruik maken.

Met de herinvoering van de mijlpaal van 2025 heeft de regering een nieuwe (tijdelijke) afwijking ingevoerd voor voertuigen die na de mijlpaal 2025 niet meer voldoen aan de toegangs criteria van de LEZ, maar waarvan de eigenaar in 2025 een nieuw, conform voertuig heeft besteld dat in 2026 zal worden geleverd. De afwijking geldt dan tot 30/6/2026.



³⁰ Bvb. aangepaste voertuigen voor rolstoelgebruikers, voertuigen voor school- en collectief vervoer van personen met een handicap, mobiele kranen, voertuigen voor noodsituaties,... Het overzicht is terug te vinden op <https://www.lez.brussels/mytax/nl/exemptions>.

³¹ Het gaat hier om voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor het onderhoud en de controle van infrastructuur en installaties van algemeen nut. Deze voertuigen zijn te herkennen aan hun bouw, uitrusting of andere permanente kenmerken. Het motor- en werkgedeelte moeten één enkel blok vormen. In deze categorie vallen bepaalde voertuigen van openbare diensten, distributienetbeheerders, wegbeheerders en hun onderaannemers zoals kolkenzuigers, veegwagens, voertuigen voor het leggen van kabels, voertuigen voor het onderhoud van tramlijnen enz. Het gaat om voertuigen die voor deze specifieke taken zijn uitgerust en waarvoor aanzienlijke investeringen werden verricht.

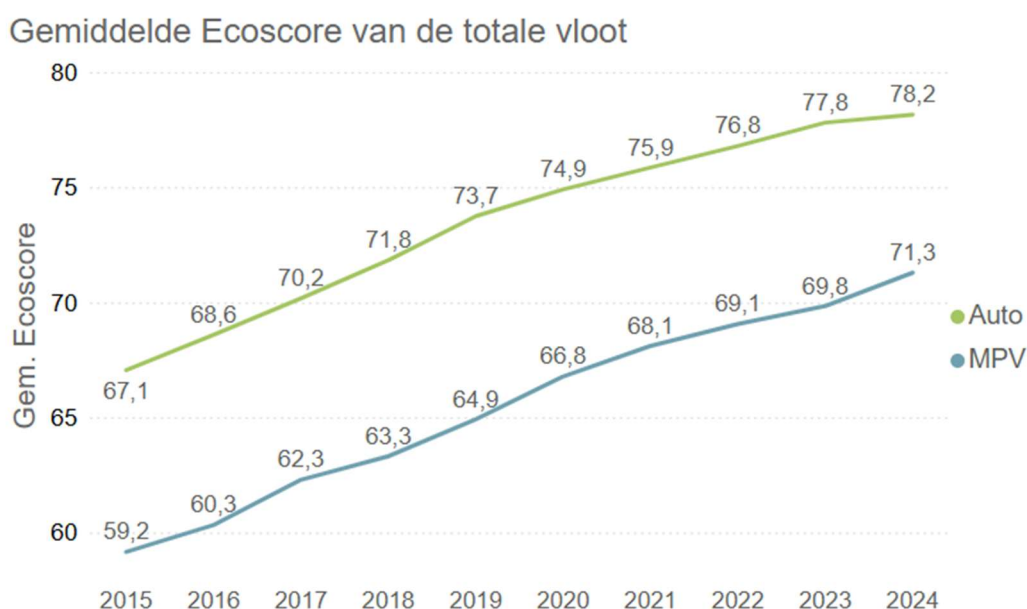
In [hoofdstuk 4.3](#) van dit rapport gaan we nog verder in op de impact van de LEZ op de Brusselse overheidsvloten.

3.5. Milieuprestaties van het globale en nieuwe wagenpark (Ecoscore)

De milieuprestaties van een voertuig en een vloot kunnen het best weergegeven worden aan de hand van de Ecoscore. Op www.ecoscore.be kunnen de Ecoscores teruggevonden worden 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".

In het park van de Brusselse overheden hebben de personenwagens een gemiddelde Ecoscore van 78 punten in 2024, zoals het jaar voordien. Dit blijft in lijn met de tendens van ongeveer van +1 punt per jaar en ligt 11 punten hoger dan in 2015 (zie figuur 8). Bij de MPV's liggen de Ecoscores gemiddeld 7 punten lager dan voor de personenwagens. In 2024 halen ze gemiddeld een score van 71, met eenzelfde stijging als bij de personenwagens en een verschil van 12 punten met 2015.

Tot en met 2019 verbeterde de Ecoscore iets sneller (+2 punten/jaar), hetgeen kan verklaard worden door de invoering van de strengere homologatieprocedure voor nieuwe voertuigen en de lagere Ecoscores dat dit met zich meebrengt (cf. voetnoot 7).



Figuur 8: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van het totale park van personenwagens en MPV's bij de Brusselse overheden (2015 tot 2024).

Ter vergelijking: Indien we deze scores vergelijken met de gemiddelde Ecoscore van 68 punten²² voor de volledige Brusselse vloot personenwagens, zien we dat het wagenpark van de Brusselse overheden het met een gemiddelde score van 78 veel beter doet (+10 punten).

Bij de **nieuw in gebruik genomen wagens** in de vloot van 2024, ligt de gemiddelde Ecoscore steeds hoger dan voor het globale park van de overheden (zie Figuur 9). De nieuwe personenwagens halen een gemiddelde Ecoscore van 79. Dit is 2 punten lager dan het jaar voordien en 1 punt meer dan in 2015. Bij de nieuwe wagens liggen deze gemiddelden dan ook reeds zeer hoog en verloopt de toename trager dan in het globale park. Dit

²² Statistieken van de Brusselse voertuigvloot (2008-2024), online consulteerbaar via de datavisualisatietool op <https://ecoscore.be/fiches>.



gemiddelde ligt in 2024 bovendien 1 punt boven de drempelwaarde voor de nieuwe personenwagens (Ecoscore 78).

Nieuwe MPV's hebben een gemiddelde score van 78, wat 3 punten hoger ligt dan in 2023 en op hetzelfde niveau als 2022. Dit is bovendien maar liefst 12 punten meer dan in 2015, wat aangeeft dat de nieuwe MPV's wel een snelle verbetering van hun milieuprestaties zien. Het gemiddelde ligt bovendien 7 punten boven de drempelwaarde voor nieuwe MPV's in 2024 (Ecoscore 71).

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 belangrijke impact op de Ecoscores, waardoor de jaarlijkse toename wat vertraagd wordt.

Gemiddelde Ecoscore nieuwe voertuigen

Voertuigcategorie ● Auto ● MPV



Figuur 9: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van de nieuwe personenwagens en MPV's bij de Brusselse overheden (2015 tot 2024).

Ter vergelijking: De nieuw ingeschreven personenwagens van het volledige Brusselse gewest³³ hadden in 2024 een gemiddelde Ecoscore van 75. De Brusselse overheden zitten hier met een score van 79 met 4 punten boven en doen het dus beduidend beter.

3.6. 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 2024 in gebruik werden genomen, moeten minstens een Ecoscore van 78 halen, de MPV's minstens 71. Deze voertuigen mogen bovendien niet uitgerust zijn met een dieselmotor. De Ecoscores van de individuele nieuwe personenwagens en MPV's van het jaar 2024 werden geplot in Figuur 10.

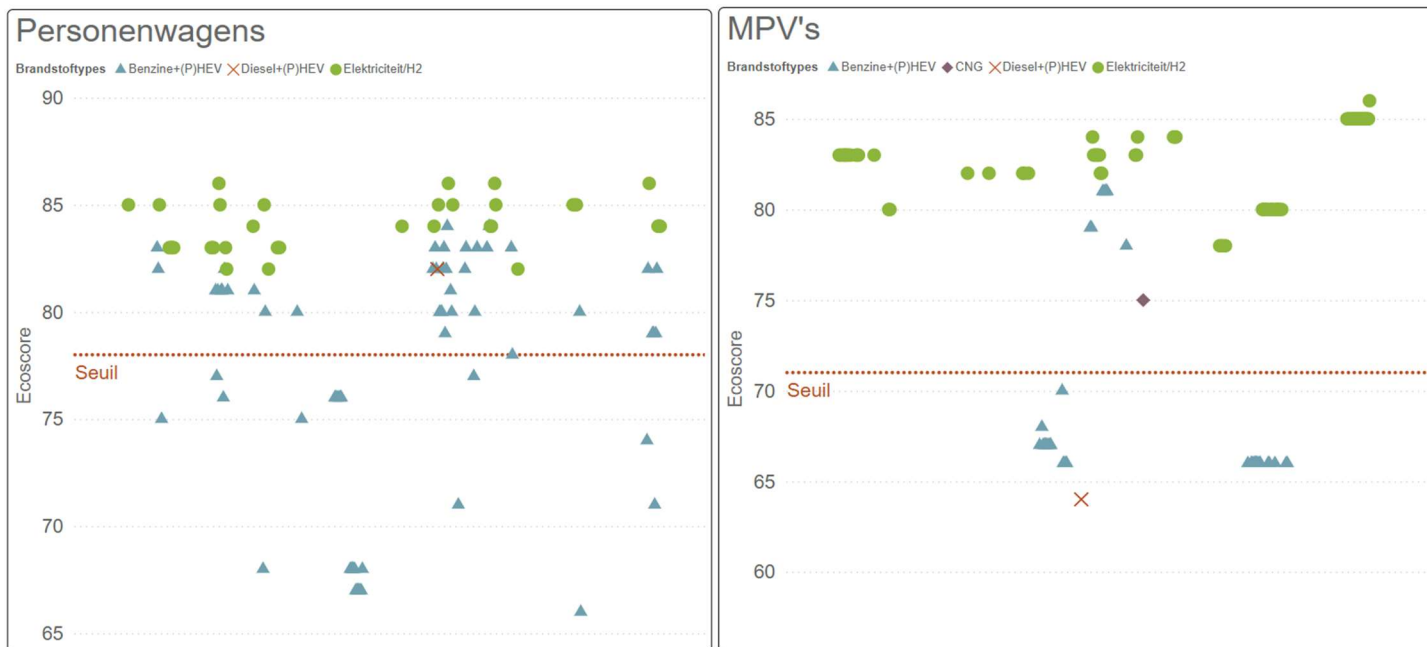
Hierbij zien we dat, van de **105 nieuwe personenwagens** die in 2024 voor het eerst in gebruik genomen werden:

- Ondanks het verbod op diesel toch 1 nieuwe plug-in hybride dieselmotor in gebruik werd genomen (in tegenstelling tot 0 dieselmotoren in 2023);
- 34% een BEV is (36 voertuigen), waarbij dat in 2023 43% was;
- 36% een benzine PHEV is (38 voertuigen), 15% een 'standaard' benzine hybride (16 voertuigen) en 13% een benzinewagen (14 voertuigen);
- 29% van deze wagens de Ecoscore drempelwaarde van 78 niet haalt (30 voertuigen), t.o.v. 15% in 2023;
- 14% (15 voertuigen) heeft een Ecoscore lager dan 70, terwijl dit in 2023 nog 3% was.

³³ Statistieken van de Brusselse voertuigvloot (2008-2024) online consulteerbaar via de datavisualisatietool op <https://ecoscore.be/fiches>.



De sterke afname van het aantal nieuwe wagens in de overheidsvloten die we sinds 2021 zagen, lijkt dit jaar gekenterd te zijn, al ligt dit wel nog steeds lager dan de pre-COVID jaren (vb. 177 voertuigen in 2020). Er bestaat ongetwijfeld nog steeds een afwachende houding tegenover de LEZ-drempel van 2027 en de verplichte elektrificatie vanaf 2025, maar deze lijkt toch af te zwakken. In vergelijking met 2023 is de conformiteit met het Besluit achteruitgegaan, zowel door de opname van een dieselwagen als bij het respecteren van de Ecoscore drempelwaarde.



Figuur 10: Individuele Ecoscores van de in 2024 nieuw in gebruik genomen personenwagens (links) en MPV's (rechts). Elke markering vertegenwoordigt een individueel voertuig.

Van de 115 nieuw in gebruik genomen **MPV's** in 2024:

- Zijn er ondanks het verbod op diesel 2 nieuwe dieselvoertuigen opgenomen (t.o.v. geen in 2023);
- Is 63% een BEV (72 voertuigen), t.o.v. 49% in 2023;
- Zijn er voor het eerst 2 CNG-voertuigen (2%);
- Zijn er verder 27% benzine- en 7% benzine PHEV voertuigen (resp. 31 en 8 voertuigen);
- Haalt 27% de Ecoscore drempelwaarde van 71 niet (31 voertuigen), t.o.v. 36% in 2023;
- Heeft 1 voertuig een Ecoscore lager dan 65, net als in 2023.

Net zoals bij de personenwagens, werden in tegenstelling tot vorig jaar, toch 2 dieselvoertuigen ingezet, ondanks het verbod in het Besluit Voorbeeldgedrag, al gaat het dus om zeer geringe aantallen. Bij de MPV's zien we wel een sterke opname van ZEV's, nog groter dan de voorgaande jaren. Het behalen van de Ecoscore drempelwaarde blijft een uitdaging en ligt op een gelijkaardig niveau als voorheen, met ongeveer een derde die de drempel niet haalt. Het blijft een belangrijk aandachtspunt voor de overheden om rekening te houden met deze Ecoscore drempel, die van toepassing is op het jaar van ingebruikname en die tot en met 2025 blijft evolueren.

4. 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. Deze groepen worden als volgt gedefinieerd:

- Gemeenten en Stad Brussel ('Gemeenten');



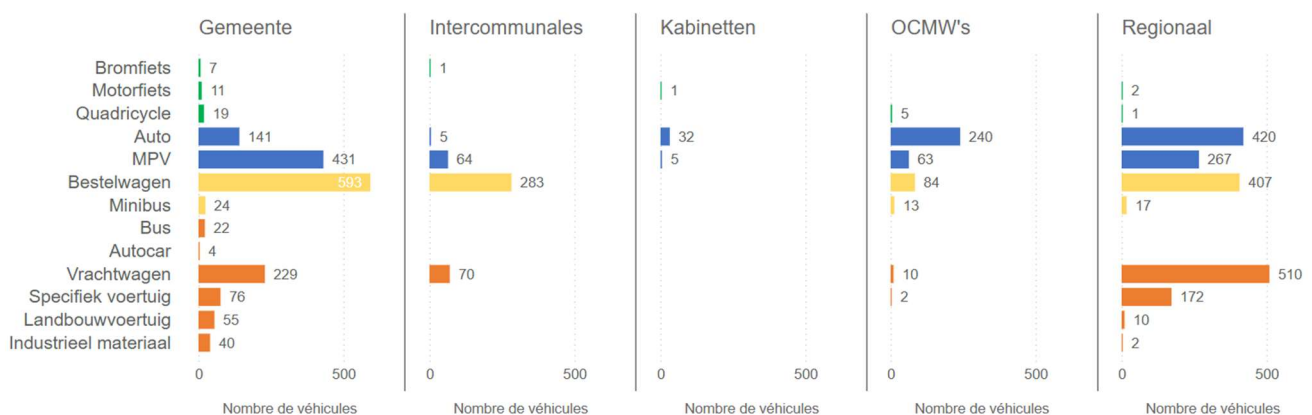
- OCMW's (en hun associaties, waaronder de IRIS-ziekenhuizen);
- Gewestelijke instellingen ('Regionaal');
- Intercommunales ;
- Kabinetten en Parlement ('Kabinetten').

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 intercommunales³⁴ en gewestelijke instellingen³⁵ kunnen de wagenparken sterker verschillen in grootte en samenstelling.

4.1. Voertuigcategorieën

De regionale instellingen en gemeenten hebben de grootste voertuigvloeden die bovendien zeer vergelijkbaar zijn in grootte, respectievelijk 1808 en 1652 voertuigen. De overige groepen zijn veel kleiner, meer bepaald 423 voertuigen bij de intercommunales, 417 bij de OCMW's en hun associaties, en 38 bij de kabinetten. Deze aantallen zijn opnieuw stabiel t.o.v. de vorige jaren.

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 (zie figuur 11).



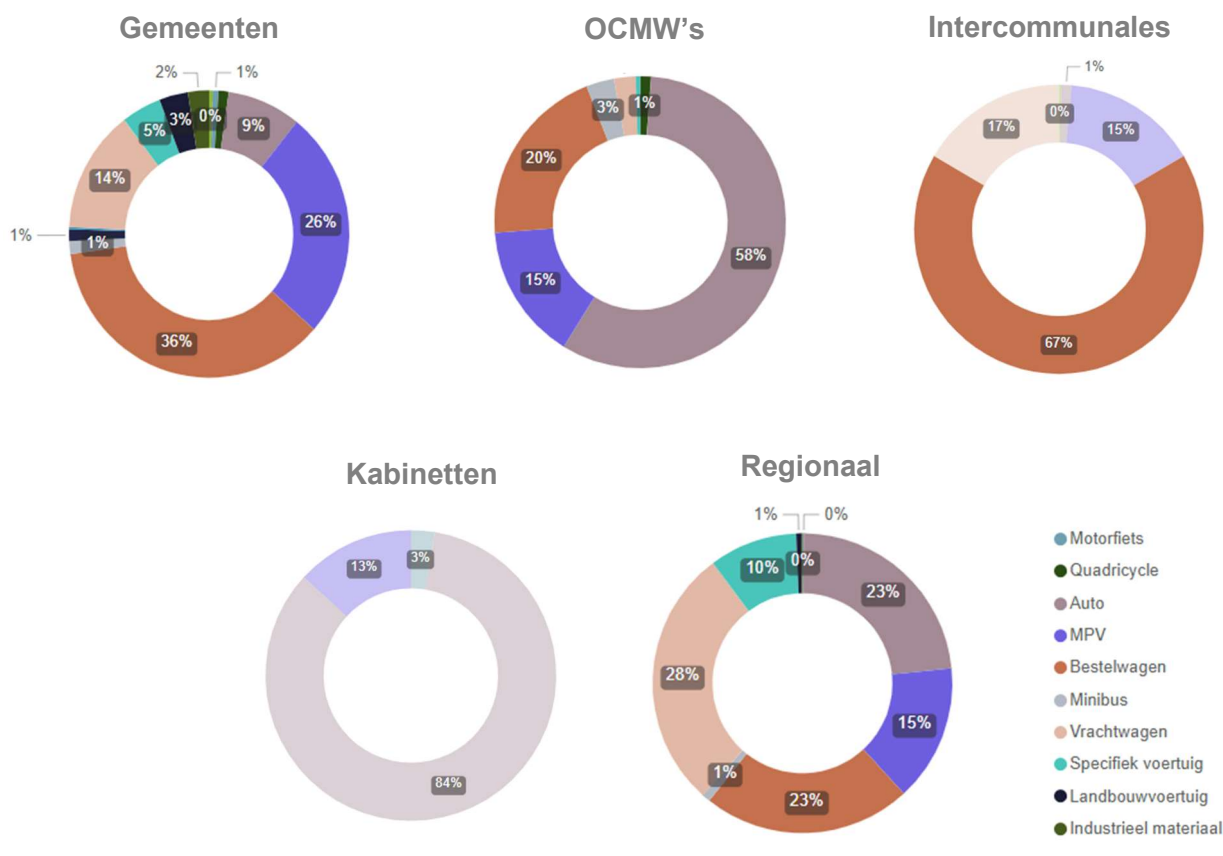
Figuur 11: Aantal voertuigen per voertuigcategorie in 2024, onderverdeeld per type instantie.

De taartdiagrammen in figuur 12 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 en 1/4^e uit MPV's. De intercommunales (vnl. Sibelga) hebben hoofdzakelijk bestelwagens (67 %). Bij de kabinetten en het parlement wordt het wagenpark gedomineerd door personenwagens (84%), bij de OCMW's en hun associaties is dit meer dan de helft (58%). De regionale instellingen hebben een grotere verscheidenheid aan voertuigcategorieën in hun wagenpark. De grootste aandelen zijn voor de vrachtwagens (28%), gevolgd door de auto's en de bestelwagens (telkens 23%) en de MPV's (15%). Ook specifieke voertuigen vormen een belangrijk onderdeel van de vloeden met 10% van de voertuigen (vb. voertuigen voor afvalophaling of voor de brandweer). De verhoudingen van de voertuigcategorieën blijven stabiel over de jaren heen.

³⁴ Slechts 2 intercommunales met voertuigenpark vallen onder de bepalingen het Besluit: Sibelga en Cremabru. Sibelga heeft een vloot van 416 gemotoriseerde voertuigen, uitsluitend MPV's, bestel- en vrachtwagens. De bedrijfswagens zijn immers ingeschreven op naam van 'Brussels Network Operations' (BNO), dat niet valt onder het Besluit Voorbeeldgedrag. Cremabru heeft daarnaast een zeer beperkt wagenpark van slechts 3 voertuigen.

³⁵ In het Brussels Gewest zijn er 23 gewestelijke instellingen die over een wagenpark beschikken, waarvan er 5 beschikken over een vloot van meer dan 100 voertuigen (excl. fietsen en remorques): Agentschap Net Brussel (ANB - 824 voertuigen); Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB - 330 voertuigen – exclusief de bussen, trams en metro's); Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp (DBDMH - 230 voertuigen); Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (GOB – 146 voertuigen); Leefmilieu Brussel (136 voertuigen). De overige instellingen hebben allemaal een vloot van hoogstens 10 voertuigen, die dan ook voornamelijk bestaan uit personenwagens en enkele MPV's en bestelwagens.



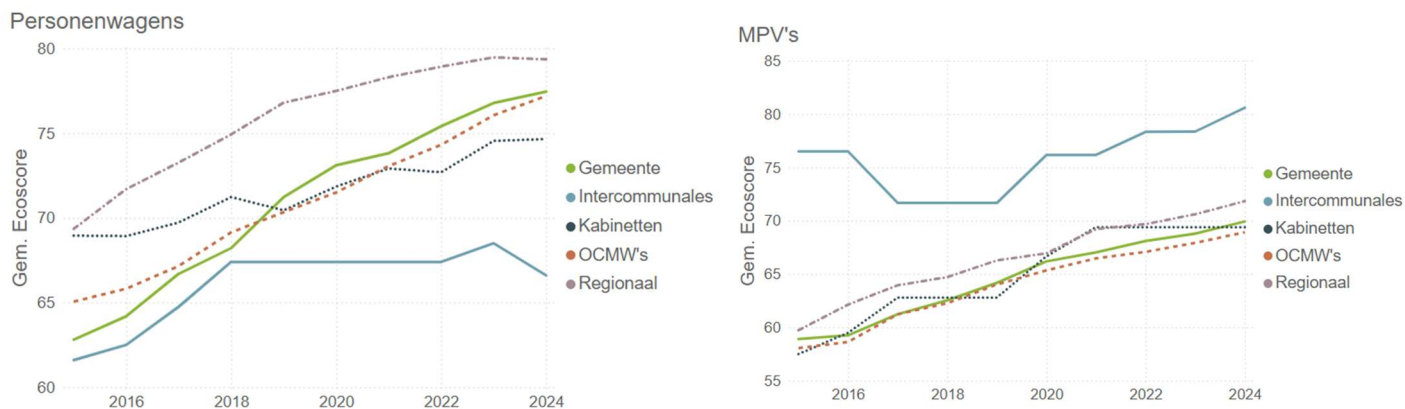


Figuur 12: Verdeling in % van de voertuigcategorieën in de wagenparken van de verschillende groepen in 2024.

4.2. Milieuprestaties wagenparken

In vergelijking met de gemiddelde Ecoscore van de **personenwagens** van alle Brusselse overheden samen (78), doen de wagens van de regionale overheden het gemiddeld één punt beter (79), de OCMW's volgen het gemiddelde (78) en de gemeenten doen het net iets minder goed met één punt minder (77). Verder onder dit gemiddelde bevinden zich de wagens van de kabinetten (75) en intercommunales (67) (zie figuur 13). De Ecoscores van personenwagens varieerden hierbij tussen -2 en +2 punten sinds 2023.

In vergelijking met 2015 heeft de vloot van de MPV's een belangrijke stap gezet naar betere milieuprestaties (zie figuur 13). De gemiddelde Ecoscore voor de **MPV's** bedraagt 71, een toename van 1 punt tegenover 2023. De intercommunales doen het een pak beter dan dit gemiddelde, met een gem. Ecoscore van 81, hetgeen te verklaren is doordat de helft rijdt op elektriciteit en de andere helft op aardgas. De regionale instellingen doen het ook nog iets beter dan het algemeen gemiddelde met 1 punt (Ecoscore 72), terwijl de gemeenten, kabinetten en OCMW's er net onder liggen (69-70). Over alle groepen heen nam de gemiddelde Ecoscore met 0 tot 3 punten toe tegenover 2023.



Figuur 13: Evolutie van de gemiddelde Ecoscore van de personenwagens (links) en MPV's (rechts) per type overheidsinstantie.

4.3. Impact van de Lage Emissiezone (LEZ)

Als aanvulling aan de analyse van hoofdstuk 3.4 van dit rapport, is het zinvol om ook de impact van de Brusselse LEZ te bekijken voor de verschillende groepen van overheidsvloten, zoals weergegeven in tabel 2.

Type overheid	ZEV		<=2020		2022		2025		2028	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Gemeenten	356	23%	3	0%	12	1%	268	18%	435	29%
Intercommunales	81	19%	0	0%	0	0%	72	17%	106	25%
Kabinetten	17	52%	0	0%	0	0%	1	3%	2	6%
OCMW's	71	17%	1	0%	15	4%	38	9%	68	16%
Regionaal	408	23%	15	1%	24	1%	251	14%	469	27%
Totaal	933	23%	19	0%	51	1%	630	15%	1080	26%

Tabel 2 : Cumulatief aantal en % voertuigen van de betrokken categoriecodes bij de Brusselse overheden die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ tot en met de drempel van 2028. 'ZEV' zijn 'Zero Directe Emissie Voertuigen' die niet onderworpen zijn aan de LEZ.

We zien hierbij dat 23% van de betrokken voertuigcategorieën een ZEV is (933 voertuigen) en dus vrijgesteld is van de LEZ. Dit is vooral een voordeel bij de regionale instellingen en de gemeenten (beide 23% aandeel ZEV).

Van de 51 voertuigen die in de vloten van 2024 nog rondrijden ondanks dat ze reeds verboden waren in de LEZ (aangeduid in rood in tabel 2), gaat het voornamelijk om voertuigen van de regionale instellingen (24 voertuigen), de OCMW's (15 voertuigen) en de gemeenten (12 voertuigen), voornamelijk bestelwagens en MPV's. Voor 47 voertuigen (92%) die reeds niet meer toegelaten zijn tot de LEZ werd een afwijking gerapporteerd of vastgesteld via de LEZ-simulator, maar mogelijk hebben komen ook de overige 4 voertuigen hiervoor in aanmerking (of was de meegedeelde informatie niet volledig).

De restricties van 2025 zullen de sterkste invloed hebben op het park van de gemeenten en de intercommunales, waar resp. 18 en 17% van hun betrokken voertuigcategorieën op dat moment geïmpacteerd worden (maar ook deels in aanmerking komen voor een afwijking). Bij de gemeenten gaat het om 268 voertuigen, voornamelijk grote bestelwagens (114 voertuigen), maar ook vrachtwagens (94 voertuigen) en 41 personenwagens. Dit wordt in detail weergegeven in Tabel 3. Bij de intercommunales betreft het 72 voertuigen, eveneens vnl. vrachtwagens en grote bestelwagens. Voor deze voertuigen zouden mogelijk afwijkingen kunnen aangevraagd worden, of is een vervanging aan de orde.

Bij de regionale instellingen zal 14% van hun vloot (251 voertuigen) met de drempel van 2025 geïmpacteerd worden, bij de OCMW's gaat het om 9% van hun vloot (38 voertuigen). Er zijn afwijkingen mogelijk die een eventuele vervanging nog verder kunnen uitstellen. De drempel gaat echter pas vanaf 2026 in, hetgeen de overheden nog één jaar de tijd geeft om deze voertuigen te vervangen indien van toepassing.



Met de drempel van 2028 zullen nog bijkomende voertuigen geïmagineerd worden, maar een belangrijk deel daarvan zal ondertussen reeds vervangen zijn uit de vloot of zal kunnen gebruik maken van een afwijking. Deze aantallen zijn dan ook zeer indicatief op dit moment.

Categorie	Categoriecode	ZEV	<=2020	2022	2025	2028
Bromfiets	L1-L2	5	0	0	0	2
Motorfiets	L3-L5	3	0	0	0	0
Quadricycle	L6-L7	40	0	0	0	0
Personenwagen	M1	107	1	2	41	59
MPV	N1 klasse I	37	0	2	4	8
MPV	N1 klasse II	69	0	1	7	10
Bestelwagen	N1 klasse III	78	2	5	114	253
Minibus	M2	0	0	1	1	2
Bus	M3 klasse I/II/A	1	0	1	5	5
Autocar	M3 klasse III/B	1	0	0	2	2
Vrachtwagen	N2 <=2610 kg	1	0	0	6	6
Vrachtwagen	N2 >2610 kg	6	0	0	34	34
Vrachtwagen	N3	8	0	0	54	54
Totaal		356	3	12	268	435
Aandeel		23%	0%	1%	18%	29%

Tabel 3 : Cumulatief aantal en % voertuigen van de betrokken voertuigcategorieën bij de Brusselse GEMEENTEN die niet toegelaten zijn in de Brusselse LEZ tot en met de drempel van 2028.

4.4. Conformiteit met het Besluit Voorbeeldgedrag

In 2024 werden in totaal 105 nieuwe personenwagens in gebruik genomen bij de Brusselse overheden: 11 bij de gemeenten, één bij de kabinetten, 42 bij de OCMW's en hun associaties en 51 bij de regionale instellingen. Er werd hierbij toch nog één nieuwe dieselwagen in gebruik genomen (een diesel plug-in hybride). Daarbij wordt de Ecoscore drempelwaarde bij 71% van de wagens gerespecteerd.

Van de MPV's werden er in 2024 in totaal 115 nieuwe opgenomen: 48 bij de gemeenten, 21 bij de intercommunales, 2 bij de OCMW's en hun associaties en 44 bij de regionale overheden. Er werden hierbij toch nog 2 dieselveertuigen in gebruik genomen en de drempelwaarde werd bij 73% gerespecteerd.

De personenwagens die de drempel niet halen bevinden zich bijna allemaal bij de regionale overheden en de OCMW's en hun associaties, waar dit resp. 41% en 19% van de nieuwe aankopen betreft. Voor de MPV's zijn de meeste voertuigen die onder de Ecoscore drempel liggen nieuwe MPV's van de regionale overheden en de gemeenten, waarbij het gaat om resp. 36% en 31% van de nieuwe aankopen.

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	11	0	0%	1	9%		48	1	2%	15	31%	
Intercommunales	0	0	--	0	--		21	0	0%	0	0%	
Kabinetten en parlement	1	0	0%	0	0%		0	0	--	0	--	
OCMW's	42	0	0%	8	19%		2	0	0%	0	0%	
Regionale instellingen	51	1	2%	21	41%		44	1	2%	16	36%	
Totale park	105	1	1%	30	29%		115	2	2%	31	27%	

Tabel 4 : Overzicht van conformiteit van de nieuwe personenwagens en MPV's aan het dieselverbod en de Ecoscore drempelwaarde voor 2024.



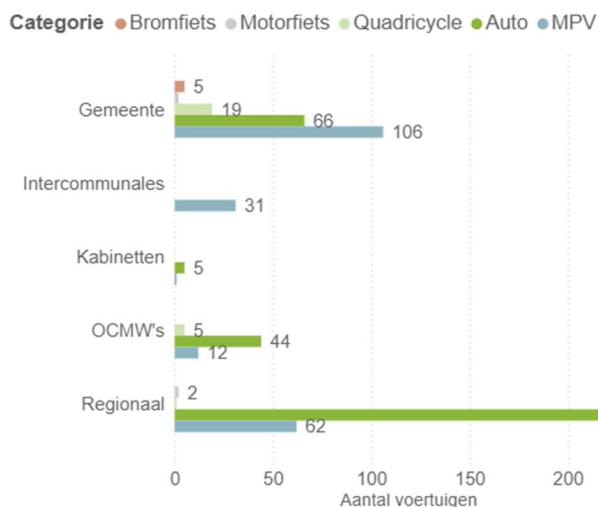
4.5. Zero Directe Emissie Voertuigen (ZEV)

Sinds 2022 zijn er brandstofcel elektrische voertuigen, die rijden op waterstofgas, opgenomen in de overheidsvlooten. Het gaat hierbij meer bepaald om 1 vuilniswagen bij Net Brussel die op waterstof rijdt. Aangezien ook deze technologie geen uitlaatemissies veroorzaakt, spreken we niet meer enkel van 'Batterij Elektrische Voertuigen' (BEV), maar van 'Zero directe emissie voertuigen' (ZEV), al betreft dit nog steeds voornamelijk BEV's. Ook waterstofvoertuigen rijden uitsluitend op elektriciteit, net als BEV's, maar hierbij zorgt een brandstofcel voor de omzetting van waterstofgas (samen met zuurstof) tot elektriciteit en is deze dus niet afkomstig van een batterij zoals bij de BEV's.

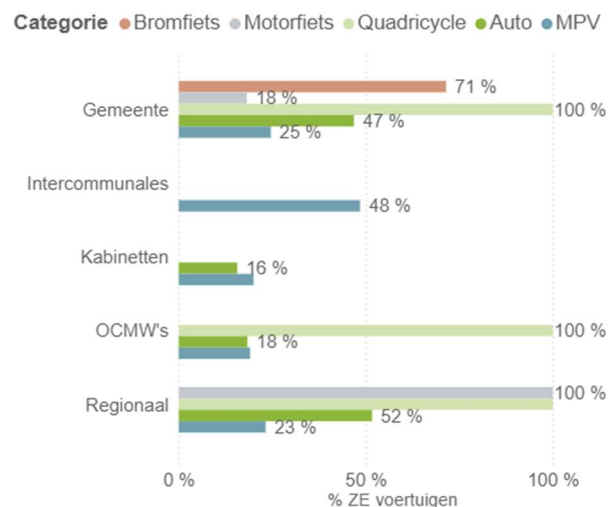
De Brusselse overheden hebben in hun volledige voertuigenpark een totaal van 830 volledig elektrische voertuigen (exclusief (bak)fietsen) in gebruik, oftewel 19% van het park. Dit zijn er 170 meer dan in 2023, toen deze een aandeel hadden van 15%. Deze ZEV's zijn vooral terug te vinden bij de personenwagens (332), MPV's (212) en bestelwagens (200 voertuigen), maar er zijn ook 29 specifieke voertuigen, 25 quadricycles, 5 bromfietsen, 4 motorfietsen, 9 industriële voertuigen, 6 landbouwvoertuigen, 2 minibussen, 1 autocar en 2 vrachtwagens (waarvan één op waterstof) die volledig elektrisch rijden. Tot 2022 werden veel quadricycles (vb. Renault Twizy) opgenomen bij de personenwagens, pas sinds het vorige rapport (2023) vormt dit een aparte categorie, die echter wel samen met de personenwagens moet beschouwd worden voor de elektrificatie-quota.

Onderstaande figuur 14 geeft het aantal ZEV's voor de L-voertuigen, personenwagens en MPV's weer voor de verschillende groepen van overheidsinstellingen (links in aantallen, rechts in percentages). Dit zijn alle groepen waarvoor er vanaf 2023 (voor bromfietsen) of 2025 (motorfietsen, quadricycles, personenwagens en MPV's) een verplichting tot elektrificatie geldt. Vooral de regionale instellingen en de gemeenten hebben een belangrijk aantal ZEV's in hun vlooten. Voor de regionale instellingen betekent dit dat 52% van hun personenwagens en 23% van hun MPV's elektrisch is (alook alle 2 de motorfietsen en de ene quadricycle). Van de personenwagens van de gemeenten rijdt 47% volledig elektrisch en 25% van de MPV's, telkens 6% meer dan vorig jaar. Alle 19 quadricycles zijn eveneens elektrisch. In het totale park is 40% van de personenwagens volledig elektrisch en 26% van de MPV's, resp. 3 en 8% meer dan het vorige jaar. Alle quadricycles rijden emissievrij, 63% van de bromfietsen en 29% van de motorfietsen.

Aantal ZEV per type instantie



Aandeel ZEV per type instantie



Figuur 14: Aantallen (links) en percentages (rechts) aan 'zero directe emissie' voertuigen (ZEV) – bromfietsen, motorfietsen, quadricycles, personenwagens en MPV's - per groep van overheden in 2024.

Ter vergelijking: Het Brussels Gewest telde eind 2024 in totaal 23.860 ingeschreven ZEV's (batterij en waterstof elektrische personenwagens) of 7,1 % van het totale park³⁶. Dit is een procentuele toename van 51% op een jaar tijd. De Brusselse overheden hebben hiervoor een aandeel van 40% ZEV. Dit maakt dat van alle ingeschreven Brusselse ZEV's 1,1% behoort tot de Brusselse overheden (1,3% in 2023 en 10% in 2019), een aandeel dat elk jaar afneemt door de snelle toename van de algemene elektrificatie en het beperkte aandeel van de overheden in de totale vloot.

³⁶ Statistieken van de Brusselse voertuigvloot (2008-2024) online consulteerbaar via de datavisualisatietool op <https://ecoscore.be/fiches>.

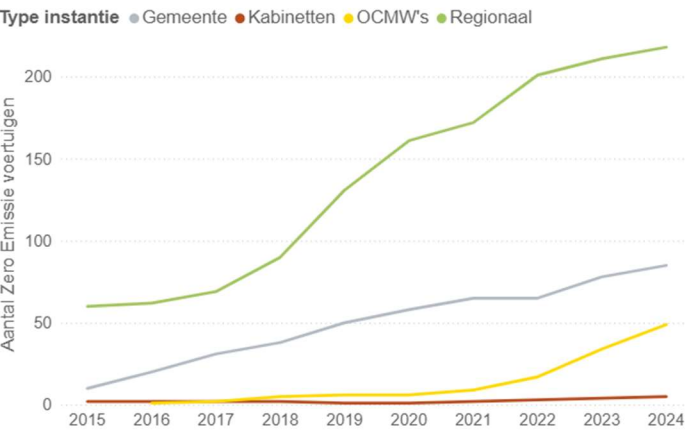


Sinds 2015 is het aantal ZEV's bij de Brusselse overheden sterk toegenomen (figuur 15). Bij de personenwagens en quadricycles waren er toen 72 elektrische voertuigen, in 2024 is dit aantal 5x groter (357 in totaal). Bij de regionale overheden zien we sinds 2018 een sterke elektrificatie en de grootste aantallen ZEV's. Sinds 2023 is er bij de OCMW's (en associaties) ook een sterke toename ingezet. Bij de gemeenten lijkt de elektrificatie van de personenwagens geleidelijker te gebeuren.

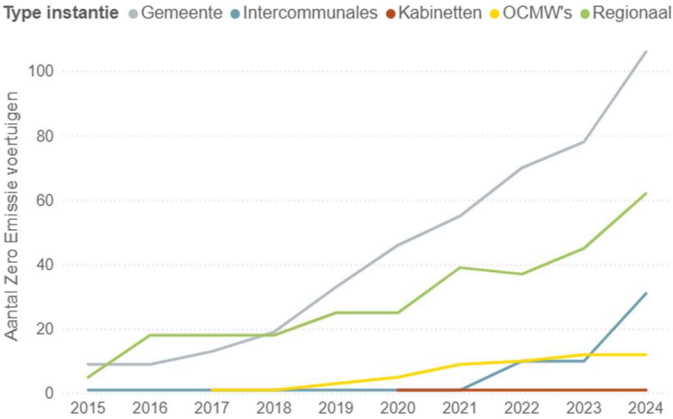
De MPV's komen van 15 BEVs in 2015 tot een totaal van 212 voertuigen in 2024, maar liefst 14x meer. De gemeenten kennen sinds 2018 een zeer sterke groei en vertegenwoordigen de helft van alle elektrische MPV's van de overheden. Ook de regionale overheden en intercommunales kennen een duidelijke groei³⁷, waar de elektrificatie bij de OCMW's nog iets voorzichtiger gebeurt.

Bij de verschillende groepen van de Brusselse overheden is de elektrificatie duidelijk ingezet, bij zowel de L-voertuigen, de lichte voertuigen alsook bij de bestelwagens. Voor deze laatste categorie bestaat er geen verplichting, noch quota om vanaf 2025 voor ZEV te kiezen, maar wordt toch ook reeds een sterke toename vastgesteld, in het bijzonder de voorbije 2 jaar bij de gemeenten en intercommunales (Sibelga). Hierdoor zijn er reeds 200 elektrische bestelwagens in gebruik bij de Brusselse overheden (zie figuur 16).

Aantal ZEV personenwagens en quadricycles



Aantal ZEV MPV's



Auth_NL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gemeente	10	20	31	38	50	58	65	65	78	85
Kabinetten	2	2	2	2	1	1	2	3	4	5
OCMW's		1	2	5	6	6	9	17	34	49
Regionaal	60	62	69	90	131	161	172	201	211	218
Total	72	85	104	135	188	226	248	286	327	357

Auth_NL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gemeente	9	9	13	19	33	46	55	70	78	106
Intercommunales	1	1	1	1	1	1	1	10	10	31
Kabinetten						1	1	1	1	1
OCMW's			1	1	3	5	9	10	12	12
Regionaal	5	18	18	18	25	25	39	37	45	62
Total	15	28	33	39	62	78	105	128	146	212

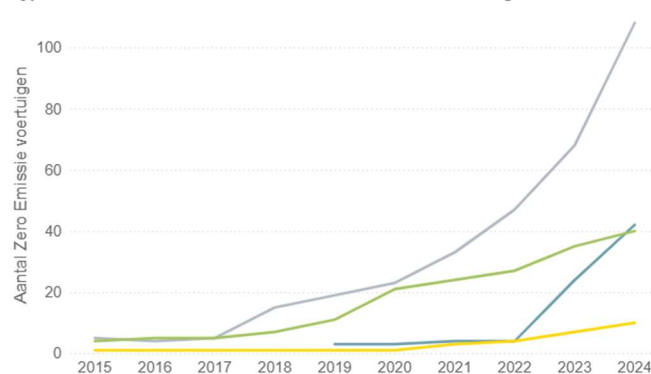
Figuur 15: Evolutie van het totaal aantal zero directe emissie voertuigen (ZEV) per type overheden tussen 2015 en 2024. De linker figuur geeft de personenwagens en quadricycles weer, de rechterfiguur de MPV's.

³⁷ De dalende aantallen bij de regionale overheden in 2022 zijn eerder toe te schrijven aan correcties van de voertuigcategorie dan het verdwijnen van ZEV's uit de vloot.



Aantal ZEV bestelwagens

Type instantie ● Gemeente ● Intercommunales ● OCMW's ● Regionaal



Auth_NL	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gemeente	5	4	5	15	19	23	33	47	68	108
Intercommunales					3	3	4	4	24	42
OCMW's	1	1	1	1	1	1	3	4	7	10
Regionaal	4	5	5	7	11	21	24	27	35	40
Total	10	10	11	23	34	48	64	82	134	200

Figuur 16 : Evolutie van het totaal aantal zero directe emissie bestelwagens per type overheden tussen 2015 en 2024.

5. BEV MARKTMONITOR

Bij de keuze voor een batterij elektrisch voertuig (BEV) bestaan nog verschillende drempels waardoor overheden soms aarzelen om deze in de vloot op te nemen. Deze drempels betreffen in het algemeen het marktaanbod, de aankoopprijs en het rijbereik, die echter allen sterk evolueren in positieve zin. Om deze drempels voor de overheden te kunnen overbruggen en de opname van BEV's te stimuleren, ook van de grotere bestelwagens, voert Leefmilieu Brussel een '[BEV marktmonitor](#)' uit. Deze monitor wordt aangeboden onder de vorm van fiches per voertuigcategorie, die tweemaal per jaar geactualiseerd worden³⁸, specifiek toegepast op de context van de Brusselse overheden (fiscaliteit, voertuigtypes, gebruik...). Ze bevatten volgende gegevens omtrent de markt van elektrische voertuigen in België, opgesplitst per voertuigcategorie:

- Aantal beschikbare elektrische modellen, spreiding en gemiddelde actieradius, catalogusprijs, batterijcapaciteit, laadvermogen en referentiemassa (deze 2 laatsten niet voor personenwagens);
- Spreiding van alle beschikbare elektrische voertuigmodellen volgens catalogusprijs en actieradius;
- Kostvergelijking elektrisch versus thermisch over de volledige gebruiksduur ('Total Cost of Ownership' aanpak).

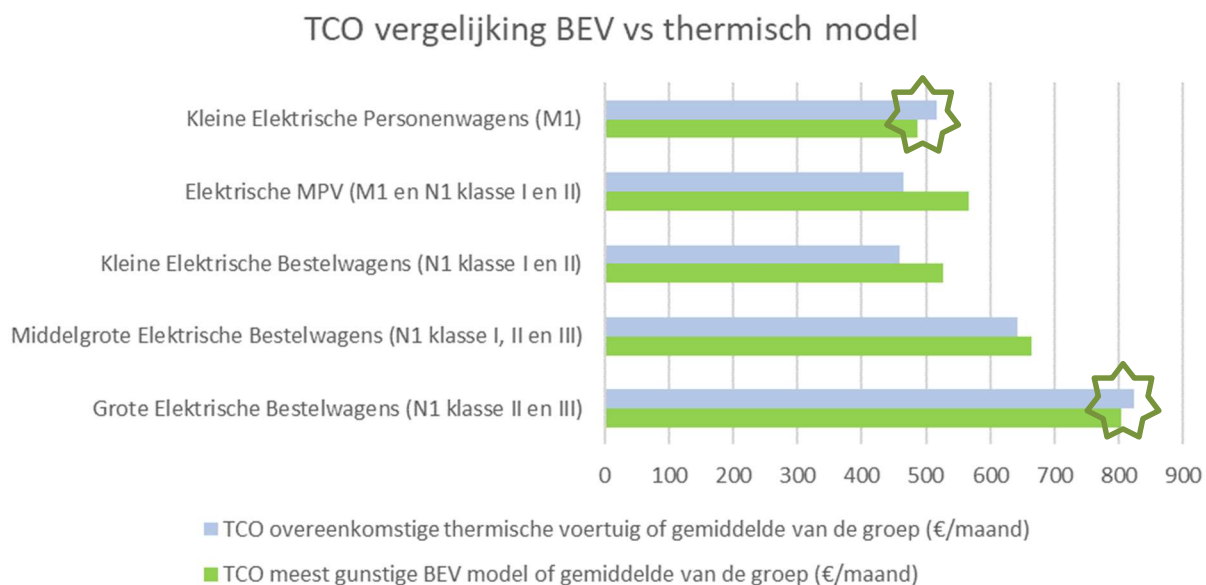
Een samenvatting van de meest recente marktmonitor (augustus 2024) wordt in Tabel 5 en Figuur 17 weergegeven. De evolutie tussen de voornaamste indicatoren wordt eveneens vergeleken over de 2 updates van de fiches (oktober 2023 en augustus 2024).

Aanbod op de Belgische markt dd 08/2024	Aantal modellen		Gem. Actieradius WLTP		Gem. catalogusprijs (EUR excl. BTW)		Gem. batterijcapaciteit	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Kleine Elektrische Personenwagens incl. Microcars (M1)	31	56	360 km	321 km	33.092 €	27.701 €	52 kWh	42 kWh
Elektrische MPV (M1 en N1 klasse I en II)	24	27	266 km	267 km	35.046 €	32.840 €	50 kWh	40 kWh
Kleine Elektrische Bestelwagens (N1 klasse I, II en III)	9	15	269 km	318 km	32.300 €	32.928 €	48 kWh	48 kWh
Middelgrote Elektrische Bestelwagens (N1 klasse II en III)	23	24	293 km	268 km	42.753 €	40.863 €	62 kWh	59 kWh
Grote Elektrische Bestelwagens (N1 klasse II en III)	34	39	269 km	339 km	65.191 €	58.781 €	59 kWh	85 kWh

Tabel 5 : Samenvatting en evolutie marktaanbod Batterij Elektrische Voertuigen (BEV Markmonitor augustus 2024)

³⁸ De laatste update dateert echter van augustus 2024 en zal hernomen worden begin 2026, omwille van de beëindiging en herneming van de opdracht.





Figuur 17 : Total Cost of Ownership (TCO) vergelijking tussen een BEVs en de thermische tegenhangers. Indien de TCO voor een bepaalde voertuigcategorie gunstiger is voor het BEV model, wordt dit vergeleken met zijn overeenkomstige thermische tegenhanger (benzine of diesel) en met een ster omlijnd. In de andere gevallen wordt de gemiddelde TCO van de voertuiggroep weergegeven (BEV markmonitor, augustus 2024).

Deze monitor geeft weer dat er reeds een ruim aanbod bestaat aan BEV's van kleine personenwagen tot grote bestelwagen, met een actieradius die zeker voldoende is voor het type gebruik van de Brusselse overheden. Er is bij veel instellingen echter ook nood aan specifiek uitgeruste voertuigen of bijkomende trekkracht, waarvoor de markt zich nog verder dient te ontwikkelen. BEV's zijn duurder bij aankoop dan hun thermisch equivalent, maar door de lage energieprijzen en efficiënt verbruik, veel goedkoper in gebruik en onderhoud. Ondanks het feit dat de overheidsvoertuigen gemiddeld weinig kilometers afleggen³⁹, blijkt de TCO echter wel voordeliger voor de BEV in het geval van de personenwagens en grote bestelwagens. Bij de onderzochte modellen is de TCO daarentegen nog duurder voor de MPV's, kleine en middelgrote elektrische bestelwagens.

De monitorfiches worden regelmatig geactualiseerd, waardoor de marktevoluties en TCO-ontwikkeling op de voet gevolgd kunnen worden.

6. CONCLUSIE

De Brusselse overheidsinstellingen maken met 4338 gemotoriseerde voertuigen minder dan 1% van het totale Brusselse voertuigenpark uit. 9,5% van de vloot werd het voorbije jaar vernieuwd. Dit is opnieuw vergelijkbaar met de vorige jaren, na een daling in 2023. Dit zou erop kunnen wijzen dat de afwachtende houding van vorig jaar losgelaten wordt en de nodige stappen gezet worden naar de verplichte elektrificatie van nieuwe lichte voertuigen (2025) en de conformiteit met de nieuwe drempel van de LEZ (2025).

De elektrificatie is alleszins sterk ingezet, waarbij momenteel 40% van alle personenwagens en 26% van alle MPV's een ZEV is. Bij de nieuwe MPV's zien we het voorbije jaar zelfs een heuse *boom* in de elektrificatie, aangezien maar liefst 63% volledig elektrisch rijdt. Daarnaast zijn zelfs alle quadricycles direct emissievrij, 63% van alle bromfietsen en een derde van alle motorfietsen. Ook bij de andere voertuigcategorieën worden steeds meer ZEV's opgenomen. Bij de bestelwagens kent CNG een sterke opname, met een aandeel van 40% van de totale vloot, maar daarnaast zien we hierbij ook ook 15% ZEV's.

Bij de personenwagens komen er nauwelijks nog dieselwagens voor (3%) en is van de benzine wagens (met een aandeel van 56%) de meerderheid een (plug-in) hybride. In deze categorie wordt er ook sterk gebruik gemaakt

³⁹ De BEV marktmonitor gebruikt als hypothese: 11.000 km/jaar voor personenwagens en 7.500 km/jaar voor bestelwagens. Alle hypothesen en methodologie zijn terug te vinden in de inleiding van de fiches.



van de leasingformule (64%), hetgeen de verjonging versnelt. Ook bij de MPV's zijn de dieselveertuigen aan het verdwijnen (8%) ten voordele van benzine- (58%) en batterij elektrische voertuigen (26%).

Met een gemiddelde Ecoscore van 78 doen de overheden het maar liefst 10 punten beter dan het gemiddelde van de personenwagens in de Brusselse vloot.

Voor de MPV's is dit gemiddeld 70. De overheidsvlooten doen het dan ook op alle vlakken beter dan de globale Brusselse vloot en geven hiermee het goede voorbeeld. Het gevoerde beleid inzake voorbeeldgedrag voor overheden werpt dus duidelijk zijn vruchten af.

Ondanks het verbod in het Besluit Voorbeeldgedrag en in tegenstelling tot vorig jaar, werden in 2024 toch enkele nieuwe dieselveertuigen in gebruik genomen (1 personenwagen en 2 MPV's). De Ecoscore drempel werd gerespecteerd bij 71% van de personenwagens en 73% van de MPV's, wat enkel voor de MPV's een verbetering is tegenover het jaar voordien, en dus nog steeds een aandachtspunt blijft voor alle toekomstige aankopen of leasings.

Sinds 1 januari 2018 geldt er een Lage-emissiezone (LEZ) op het Brusselse grondgebied. Op basis van de samenstelling van de overheidsvlooten eind 2024, zijn er 51 voertuigen (1% van de vloot) die reeds in 2022 of eerder getroffen werden door de beperkingen, maar in principe mogen rondrijden met een afwijking. Met de mijlpaal van 2025 (die zal toegepast worden in 2026), wanneer ook vrachtwagens en L-voertuigen opgenomen zullen worden in de LEZ, zouden in totaal 630 voertuigen (15% van de vloot) geïmpacteerd zijn, waarbij het voornamelijk gaat om bestel- en vrachtwagens. Dit is alvast 5% lager dan vorig jaar, en zal ook nog verder afnemen naarmate de mijlpaal nadert. Er bestaan echter verschillende afwijkingen waarop de overheden beroep kunnen doen, in het bijzonder voor voertuigen voor het onderhoud van infrastructuur en installaties van algemeen nut. Deze afwijkingen zullen een aantal van de vervangingen kunnen uitstellen, maar desondanks is het belangrijk dat de overheden tijdig hun voorzorgen nemen met betrekking tot de komende mijlpalen van de LEZ.

Om de overheden bij de omschakeling naar milieuvriendelijkere voertuigen te begeleiden, biedt Leefmilieu Brussel specifieke ondersteuning aan. De "Facilitator Mobility & Fleet" kan de Brusselse overheden en bedrijven begeleiden in de omschakeling naar duurzame mobiliteit en de elektrificatie van het voertuigenpark. Daarnaast staat de "Facilitator Laadinfrastructuur" klaar voor alle vragen omtrent regelgeving, veiligheid, netaansluiting en begeleidingen op maat. De opdrachtcentrale voor operationele leasing die Leefmilieu Brussel in 2023 vernieuwde omvat nu nog meer types elektrische voertuigen (minibussen en utilitaire voertuigen). Ook Sibelga heeft een vergelijkbare centrale ('MobiClick') voor de aankoop van elektrische utilitaire voertuigen en van laadpalen. Sibelga biedt ook ondersteuning aan de overheden voor de technische analyse en de opvolging bij het installeren van laadinfrastructuur. Het uitwisselen van *good practices* en ervaringen is een element waaraan nood is en dat Leefmilieu Brussel verder blijft ontwikkelen, onder meer via de facilitatoren "Mobility & Fleet" en "Laadinfrastructuur" en de nieuwsbrief "Overheidsvlooten"⁴⁰. Meer informatie over de verschillende steunmaatregelen voor de overheden en het besluit 'Voorbeeldgedrag' zijn terug te vinden op de [website](#) van Leefmilieu Brussel.

⁴⁰ U kan zich steeds inschrijven voor deze nieuwsbrief door een mail te sturen naar: pdebvp@leefmilieu.brussels.



BIJLAGE 1: Respons Betrokken instellingen

Het Besluit Voorbeeldgedrag heeft betrekking op 80 overheidsinstellingen die over een voertuigvloot beschikken. Deze zijn verdeeld als volgt:

- Stad Brussel en de 18 gemeenten van het BHG;
- 19 OCMW's en 8 OCMW-associaties;
- 2 intercommunales;
- 23 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 Brutélé zijn interregionale intercommunales, waardoor het Besluit voor hen niet van toepassing is. Door de fusie van Hydrobru met Vivaqua eind 2017 behoort ook Hydrobru niet meer tot de betrokken intercommunales. Daarnaast bestaan er nog 2 kleine intercommunales die echter niet over een wagenpark beschikken (Intercommunale voor Teraardebesteding en Brulabo).

Ook voor de **gewestelijke instellingen**, zijn er enkele die niet over een wagenpark beschikken. Het gaat hierbij om het Brussels Waarborgfonds, Brupartners, Evoliris, het Fonds voor het Waterbeleid, ATO⁴¹, GSOB⁴², Homegrade⁴³ 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 23 gewestelijke instellingen geteld. Deze groep omvat 1 nieuwe instantie (sinds 2024), het Woningfonds, 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 associaties⁴⁴, hebben er twee (vzw Sin-Energie en Ateliers des Tanneurs) aangegeven niet over een wagenpark te beschikken. Sinds het rapport over de vloeten van 2018, worden ook de Brusselse ziekenhuizen van het Iris-netwerk (5 in totaal) in deze groep opgenomen. Renobru is niet meer in de analyses opgenomen, aangezien deze sinds oktober 2022 ontbonden is en de vloot geïntegreerd in die van het OCMW van Stad Brussel.

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

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

In totaal hebben we van alle 80 instellingen mét voertuigenpark het jaarlijks rapport m.b.t. de vloot van 2024 ontvangen. Hiervan zijn er 55 (69%) die de deadline voor indiening van het rapport hebben gerespecteerd (ten laatste 31 januari 2025), hetgeen 8% hoger ligt dan de voorgaande jaren.

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

- E-mails op 14/1/2025 en 21/2/2025;
- Een aangetekende brief op 3/4/2025.

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

⁴¹ Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling

⁴² Gewestelijke School voor Openbaar Bestuur

⁴³ De vzw Homegrade ontstond in 2017 uit de fusie van de vzw's Stadswinkel en Energiehuis

⁴⁴ 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

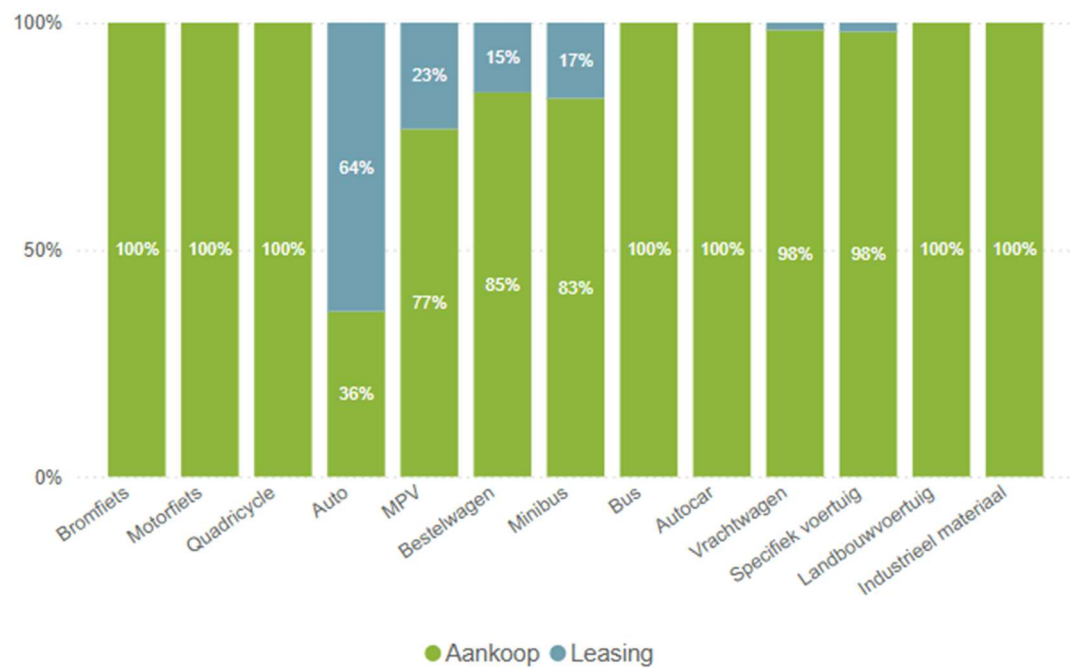


BIJLAGE 2: Overzicht van de categoriecodes

- M1: personenwagens met hoogstens 8+1 zitplaatsen
- M2: minibus met meer dan 8+1 zitplaatsen en max. 5000 kg
- M3 klasse I/II/A: bussen van >5000 kg, gebouwd voor staande of zittende en staande passagiers (type stadsbus)
- M3 klasse III/B: bussen van >5000 kg, uitsluitend gebouwd voor zittende passagiers (type reisbus)
- N1: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen van max. 3500 kg
- N2: vrachtwagens en trekkers met een massa boven 3500 kg maar max. 12 000 kg
- N3: vrachtwagens en trekkers van > 12 000 kg
- L1: 2-wielers met cilinderinhoud van max; 50 cc en maximumsnelheid niet hoger dan 45 km/u
- L2: 3-wielers met cilinderinhoud van max. 50 cc en maximumsnelheid niet hoger dan 45 km/u
- L3: 2-wielers met cilinderinhoud > 50 cc of een maximumsnelheid van meer dan 45 km/u
- L4: asymmetrische 3-wielers (SIDE CAR) met een cilinderinhoud > 50 cc of een maximumsnelheid van meer dan 45 km/u
- L5: symmetrische 3-wielers (DRIEWIELERS) met een cilinderinhoud > 50 cc of een maximumsnelheid van meer dan 45 km/u
- L6: lichte 4-wielers met een onbeladen massa van max. 350 kg, een cilinderinhoud van max. 50 cc en een maximale snelheid van niet meer dan 45 km/u, en met een maximaal nettovermogen van niet meer dan 4 kW
- L7: lichte 4-wielers met een onbeladen massa van max. 400 kg, met een cilinderinhoud van > 50 cc of een maximale snelheid van meer dan 45 km/u, en met een maximaal nettovermogen van niet meer dan 15 kW
- O: aanhangwagens (met inbegrip van opleggers)
- T: land- of bosbouwtrekkers op wielen
- C: landbouw- en bosbouwtrekkers op rupsbanden
- R: landbouw- en bosbouwaanhangwagens
- S: verwisselbare getrokken machines
- U: mobiele machine



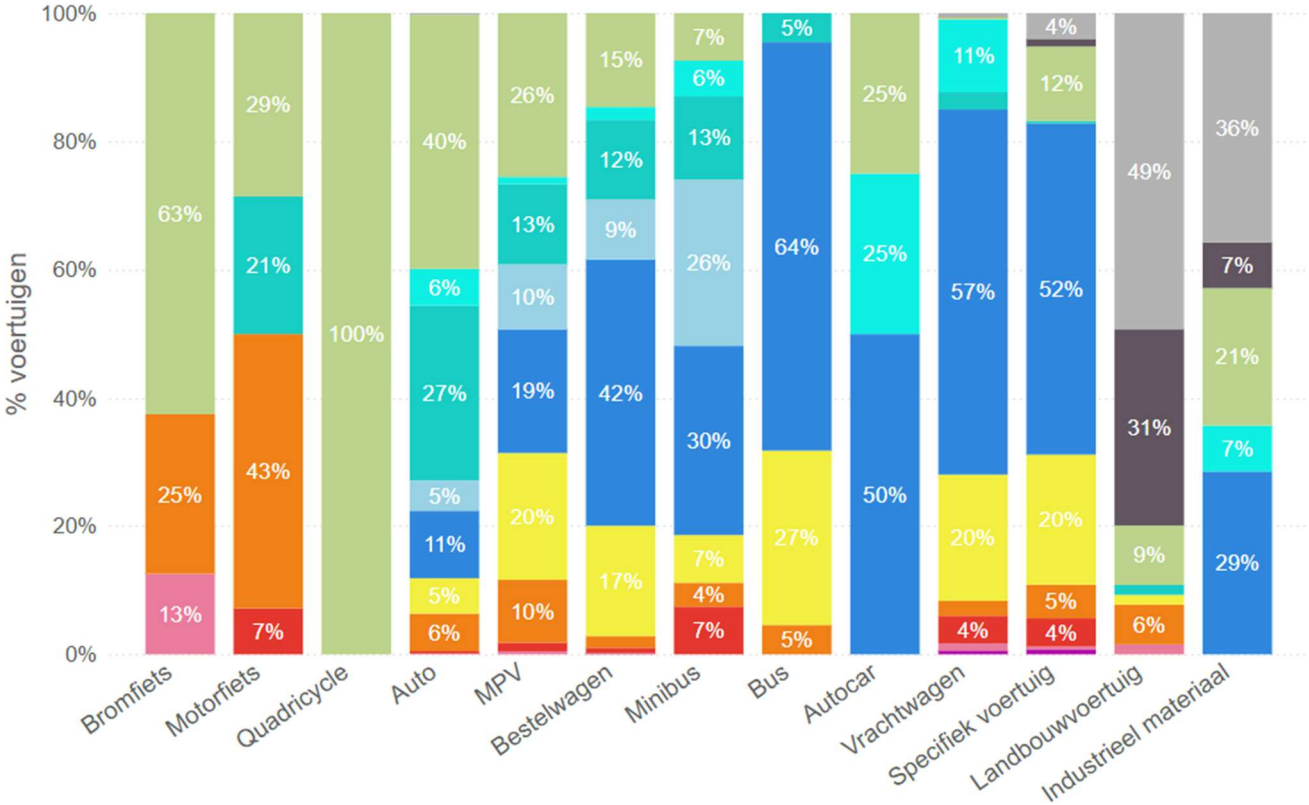
BIJLAGE 3: Toelichting voertuigkarakteristieken



Figuur 18 : Aandeel aankoop en leasing in 2024 per voertuigcategorie van de Brusselse overheden.

Aandeel Euronormen per voertuigcategorie - 2024

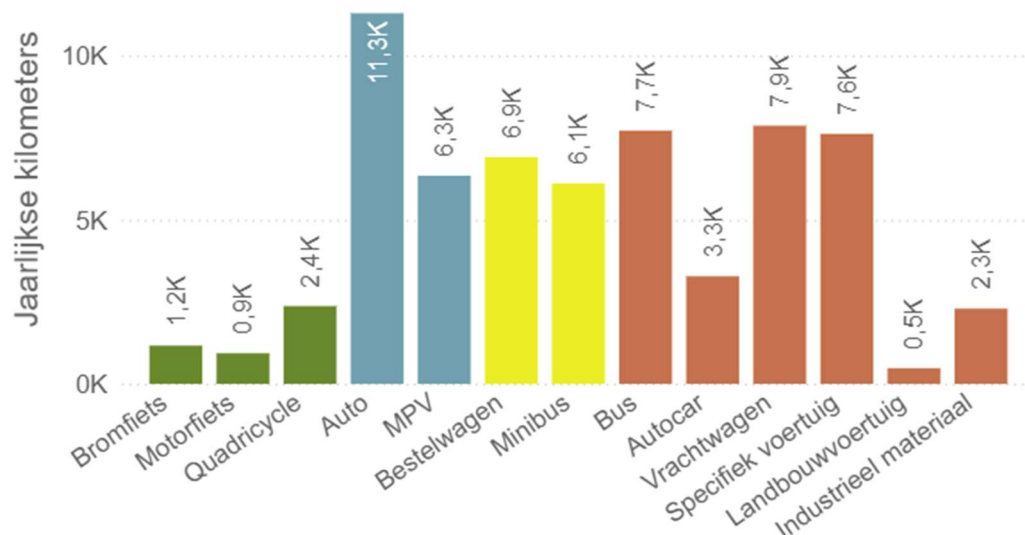
Euronorm 1 2 3 4 5 6 6T 6D 6E ZE P NA



Figuur 19 : Verdeling van de Euronormen en 'Zero emissie' (ZE) voertuigen volgens voertuigcategorie van de Brusselse overheden in 2024 (P = fase; NA = Euronorm niet gekend; 6T = Euro 6Dtemp).



Gem. jaarlijks gebruik - 2024



Figuur 20 : Gem. jaarlijks afgelegde kilometers in 2024 volgens voertuigcategorie van de Brusselse overheden.



02 775 75 75
WWW.LEEFMILIEU.BRUSSELS

Redactie: N. Sergeant

Leescomité: A. Gerard

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

