

BRUSSEL'AIR- PREMIE

VERSLAG 2023



laissons
respirer
.brussels 



PARTNERSCHAP

De Brussel'Air-premie wordt aangestuurd door Leefmilieu Brussel in samenwerking met:



Pro Velo

De Brussel'Air-premie geniet de steun van:



INHOUD

INLEIDING

p. 4

ANALYSE VAN DE AANPAK

p. 28

ANALYSE VAN DE AANVRAGEN

p. 10

IMPACT VAN DE PREMIE OP HET INDIVIDUELE GEDRAG VAN DE BEGUNSTIGDEN

p. 34

GEVRAAGDE MOBILITEITSPRODUCTEN EN - DIENSTEN

p. 23

BIJLAGEN

p. 47



INLEIDING



CONTEXT EN DOELSTELLINGEN VAN HET VERSLAG

De Brussel'Air-premie in 2023

Dit verslag is een kwantitatieve en kwalitatieve balans van de Brussel'Air-premie. Dit verslag werd opgesteld door het onderzoeksbureau Traject op vraag van en voor rekening van Leefmilieu Brussel.

De analyse dient er in de eerste instantie voor om het **profiel van de aanvragers** van de premie vast te stellen, in welke gemeente ze wonen, wat hun inkomen is, hun leeftijd ...

In het tweede deel werd een analyse van de **gevraagde producten** uitgevoerd. Zo kon er uitgezocht worden wat de meest gevraagde producten zijn en konden deze vergeleken worden met de profielgegevens van de aanvragers.

Het derde deel betreft de **premieaanvraagwijze**. Het gaat daarbij om de toegankelijkheid van het platform, de behandeling van de premieaanvragen en de kwaliteit van de begeleiding die de aanvragers wordt aangeboden.

Het doel van het laatste deel, dat gebaseerd is op een enquête, is de **impact van de premie onderzoeken** op de verplaatsingsgewoonten van de huishoudens die deze premie hebben ontvangen.



METHODOLOGIE

Kwantitatieve analyse

Dit verslag baseert zich op de toekenningsgegevens van de premie die door Leefmilieu Brussel zijn doorgegeven. Het gaat om het jaar 2023.

Kwalitatieve analyse

De kwalitatieve analyse baseert zich op regelmatige communicatie met Leefmilieu Brussel, een analyse van de documenten, beschikbare informatie en twee enquêtes die ontwikkeld zijn voor de opvolging van de premie.

De eerste is een enquête over de ervaringen met de premieaanvraag: deze gaat over de toegankelijkheid van het IRISbox-platform en de motiveringen van de aanvragers. De link naar de enquête is met de premiehouders gedeeld via de e-mail waarin hun attest van de toekenning van de premie zat. De enquête werd eind juni 2022 gelanceerd en had 378 antwoorden helemaal aan het begin van 2024.

De tweede enquête, die in de tweede helft van 2023 werd ontwikkeld, gaat over de impact van de premie op de gewoonten van de ontvangers en hun huishouden. Deze enquête werd in verschillende rondes verzonden, ongeveer één jaar na de toekenning van de premie. Begin mei 2024 hadden 428 begunstigden, die dus de premie hadden ontvangen tussen september 2022 en juni 2023, erop geantwoord.



DE PREMIE, GISTEREN EN VANDAAG

De modal shift aanmoedigen

De Brussel'Air-premie werd ingevoerd in 2006 en moedigt Brusselse automobilisten aan om hun auto aan de kant te laten staan en te kiezen voor duurzamere vervoerswijzen. In de praktijk kan iedereen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woont en zijn nummerplaat schrapt hiervan genieten onder bepaalde voorwaarden (zie volgende pagina). Oorspronkelijk werkte de premie als een mobiliteitspakket, waarbij Brusselaars die afstand deden van hun voertuig het volgende kregen:

- ofwel een MTB-abonnement (nu Brupass) voor 1 jaar en een Cambio Start-abonnement voor 1 jaar;
- ofwel een fietspremie en een Cambio Start-abonnement voor een jaar.

Door de invoering van de lage-emissiezone op het Brussels grondgebied in 2018 moesten steunmaatregelen worden versterkt en moesten er nieuwe worden ingevoerd. Het is in die context dat de Brussel'Air-premie, die ondertussen meer dan 10 jaar oud was, in 2021 werd herzien. In 2022 werd de nieuwe versie gelanceerd.

Naar een mobiliteitsbudget

De Brussel'Air-premie is geëvolueerd naar een mobiliteitsbudgetformule om beter aan te sluiten bij de waaier aan mobiliteitsoplossingen die nu beschikbaar zijn in Brussel. De 3 belangrijkste veranderingen waren:

- de digitalisering van het aanvraagproces
- de bedragen van de premie die rekening houden met de gezinssituatie of de aanwezigheid in een huishouden van een persoon met een handicap
- de uitbreiding van de mobiliteitsdiensten die beschikbaar zijn binnen de premie



VOORWAARDEN VAN DE PREMIE

Premiecategorieën

In 2023 varieerde het bedrag van de premie tussen € 500 en € 900 in functie van het profiel van het huishouden:

Inkomen/statuut van de aanvrager*	Toegekend bedrag
Personen met een handicap , ongeacht hun inkomsten	€ 900
< € 37.600 (alleenstaande) of < € 52.600 (samenwonende/partners)	€ 900
€ 37.600 - € 75.100 (alleenstaande) of € 52.600 – € 90.100 (samenwonende/partners)	€ 700
> € 75.100 (alleenstaande) of > € 90.100 (samenwonende/partners)	€ 500

Het inkomen dat in aanmerking wordt genomen, is de som van het totale belastbare inkomen van alle volwassenen in het huishouden die zijn opgenomen in het meest recente aanslagbiljet.

Beschikbare producten

- MIVB-abonnementen en TaxiBus-vouchers
- Een fietsbudget (beheerd door Pro Velo)
- Villo!-abonnementen (en eVillo!);
- Twee abonnementsformules en budget bij Cambio
- Poppy-budget
- Taxi Victor Cab-budget
- Modalizy-budget

Meer informatie over de aangeboden producten bevindt zich in de bijlage.



DE TOEKENNINGSVoorwaarden van Toepassing in 2023

- ☐ De aanvrager is een natuurlijk persoon die gedomicilieerd is in een van de 19 Brusselse gemeenten.
- ☐ De aanvrager dient zijn premieaanvraag in binnen de 6 maanden volgend op de schrapping van het voertuig.
- ☐ De in overweging genomen schrapping gaat over een voertuig van categorie M1 (wagen) die minstens 2 jaar onafgebroken was ingeschreven op naam van de aanvrager.
- ☐ De schrapping van een wagen die was ingeschreven op naam van een onderneming, een motor of een bedrijfsvoertuig (categorie N1, bijvoorbeeld een bestelwagen) leidt niet tot het recht op een Brussel'Air-premie.
- ☐ De aanvrager kan niet van de premie gebruikmaken indien hij/zij of een lid van het gezin een bedrijfsvoertuig (of gelijkgesteld voertuig) heeft ontvangen minder dan 3 maanden geleden teruggellend vanaf de aanvraagdatum van de Brussel'Air-premie.
- ☐ De premie wordt slechts één keer per geschrapte nummerplaat toegekend.
- ☐ Elke premieaanvraag die niet binnen de 6 maanden na zijn invoering wordt voltooid, zal verwijderd worden. Het zal niet meer mogelijk zijn om een nieuwe premieaanvraag in te dienen voor dezelfde nummerplaat.
- ☐ De premie is twee jaar geldig (met uitzondering van maandelijkse of jaarlijkse abonnementen) tellende vanaf de datum van het attest van de toekenning.
- ☐ De keuze van de diensten en bedragen die eraan zijn toegekend door de aanvrager is definitief. Geen enkele wijziging, annulering of terugbetaling zal worden aanvaard.
- ☐ De dienstverleners van mobiliteitsdiensten zijn verantwoordelijk voor het leveren van prestaties die conform zijn aan hun algemene voorwaarden die beschikbaar zijn op hun website en/of bij elke dienstverlener.
- ☐ Elk bedrag dat niet wordt uitgegeven op het moment van de bestelling van de mobiliteitsdiensten, gaat verloren en kan niet worden opgeëist. Er kan geen aanspraak worden gemaakt op een forfaitair bedrag of budget dat aan het einde van de tweejarige geldigheidsperiode van de premie niet is gebruikt.

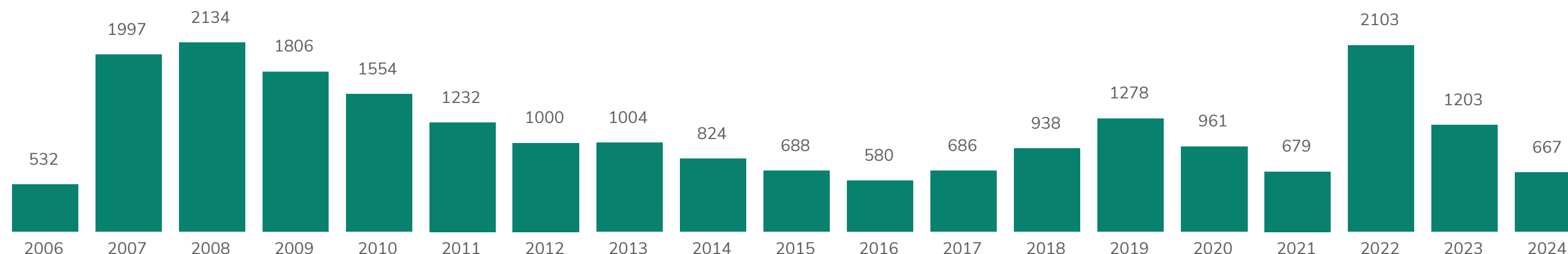


ANALYSE VAN DE AANVRAGEN



EVOLUTIE VAN HET AANTAL AANVRAGEN PER JAAR

Aantal toegekende Brussel'Air premies per jaar



Na snel zijn piek bereikt te hebben in 2008 is het aantal aanvragen per jaar geleidelijk aan gedaald tot in 2016, omdat er geen actieve communicatie meer gebeurde over de premie. Vanaf 2017 werd een toename van het aantal aanvragen vastgesteld. Die heropleving was gelinkt aan de invoering van de lage-emissiezone (LEZ) het daaropvolgende jaar, in 2018. Er werd immers aandacht gevestigd op de Brussel'Air-premie bij de communicatie rond de LEZ. De toegangscriteria van de LEZ zijn vervolgens nog versterkt in 2019, 2020 en 2022.

In 2021 was het aantal aanvragen uitzonderlijk laag aangezien het onmogelijk was om de premie aan te vragen tussen september 2021 en maart 2022, toen er van de oude naar de nieuwe premieformule werd overgeschakeld. Er wordt geschat dat daarom 225 personen hun premie hebben ingediend in 2022 in plaats van dat te doen in 2021. Als we de sluiting van het loket in 2021 buiten beschouwing laten, zouden er in dat jaar 904 premies zijn toegekend en ongeveer 1877 in 2022.

In 2023 werden er 1203 premies toegekend, hetzij ongeveer 1000 premies minder dan het voorgaande jaar. Dat bevestigt dat het jaar 2022 een uitzonderlijk jaar was en het grote aantal aanvragen niet enkel werd veroorzaakt door de sluiting van het loket in 2021. De nieuwe stap in de LEZ in 2022 (verbod op diesel Euronorm 4, hetzij 5% van de wagens eind 2021) en het effect van de aankondiging en de communicatie over de nieuwe premie hebben inderdaad een rol gespeeld.



EVOLUTIE VAN HET AANTAL AANVRAGEN PER MAAND IN 2023

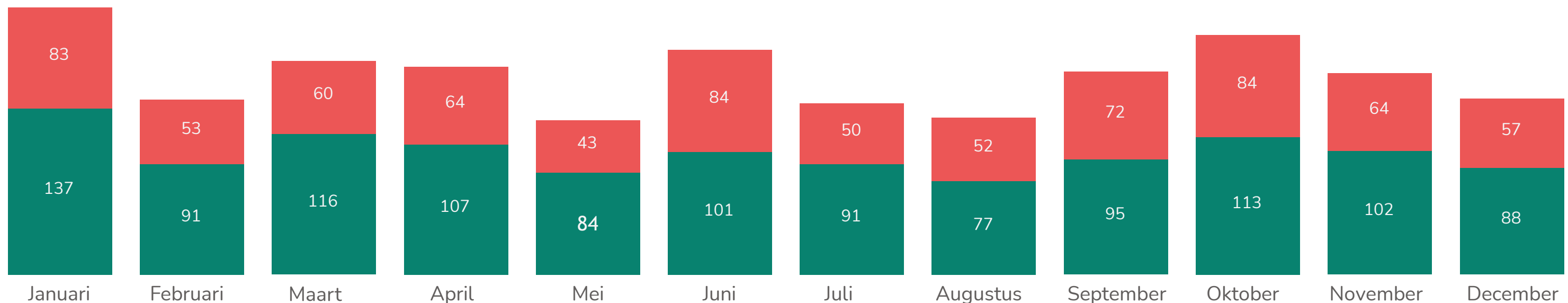
Een automatisch beheer van de aanvragen via het IRISbox-formulier

De grafiek hieronder weerspiegelt alle toegekende premies per maand in 2023 en het aantal premies dat automatisch werd geweigerd door het IRISbox-formulier, geteld door hetzelfde formulier. Het IRISbox-formulier blokkeert de aanvraag als de persoon die de aanvraag heeft willen indienen niet in aanmerking komt (zie VOORWAARDEN).

In 2023 werd 98% van de premies behandeld via het IRISbox-formulier en 2% manueel. Gemiddeld worden er per maand 164 premies aangevraagd en 40% daarvan wordt geweigerd.

Aantal door IRISbox toegekende en geweigerde Brussel'Air premies per maand

● Toegekende premies ● Geweigerde premies

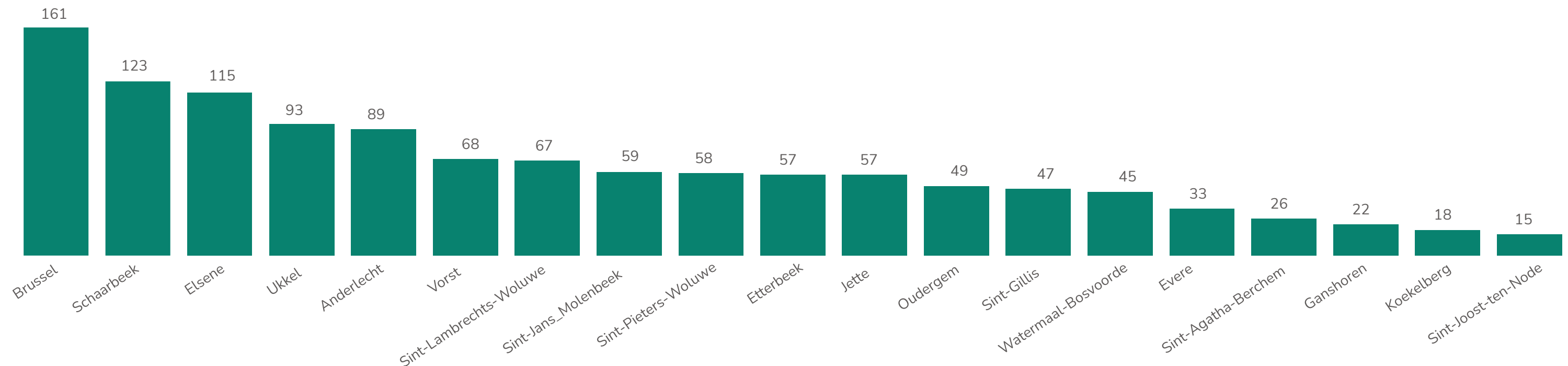


AANTAL TOEGEKENDE PREMIES PER GEMEENTE IN 2023

Brussel-Stad staat bovenaan qua aantal premies. Daarna volgen Schaarbeek en Elsene.

De analyse van de gegevens toont aan dat de meeste premies werden toegekend aan inwoners van Brussel-Stad met 161 toegekende premies. Schaarbeek en Elsene staan ook bovenaan het klassement met respectievelijk 123 en 115 toegekende premies.

Aantal toegekende Brussel'Air premies per gemeente



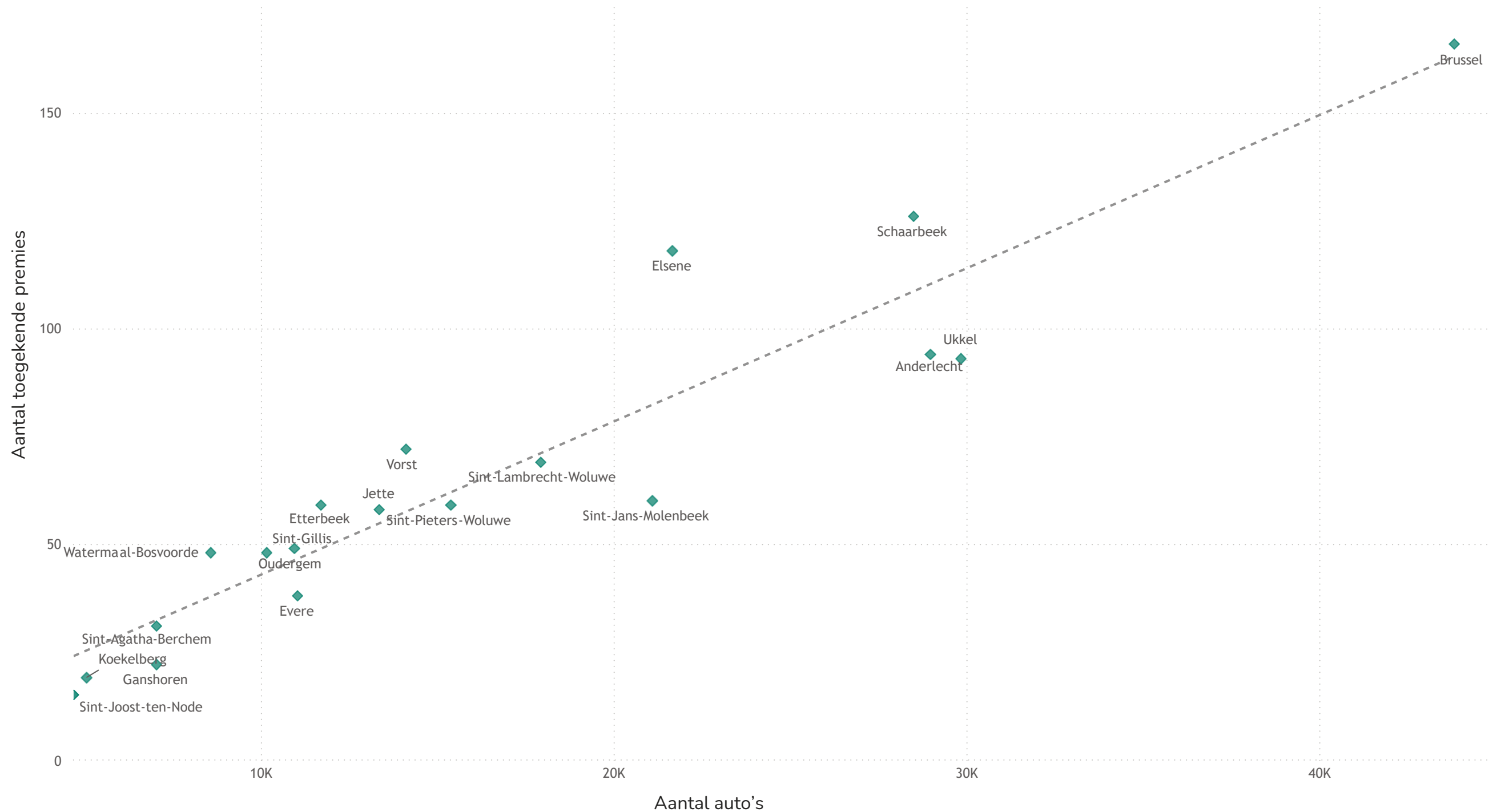
Aantal toegekende premies in lijn met het aantal voertuigen die in het bezit zijn van natuurlijke personen per gemeente

Om deze cijfers in perspectief te plaatsen, vergelijkt de grafiek op de volgende pagina het aantal toegekende premies per gemeente met het aantal auto's dat huishoudens ter beschikking hebben. Hieruit blijkt een positieve correlatie tussen de twee variabelen. Met andere woorden, het aantal toegekende premies is positief evenredig met het aantal auto's per gemeente. Sommige gemeenten wijken af van deze trend. In Elsene en Schaarbeek worden er bijvoorbeeld veel premies toegekend in verhouding tot het aantal voertuigen per gezin, terwijl het omgekeerde het geval is in Ukkel, Anderlecht en Molenbeek, waar er weinig premies worden toegekend in verhouding tot het aantal wagens per gezin.



TOEGEKENDE PREMIES PER GEMEENTE IN VERHOUDING TOT HET AANTAL WAGENS PER GEMEENTE

Toegekende Brussel'Air premies volgens het aantal auto's per gemeente



VERDELING VAN DE TOEGEKENDE PREMIES PER CATEGORIE

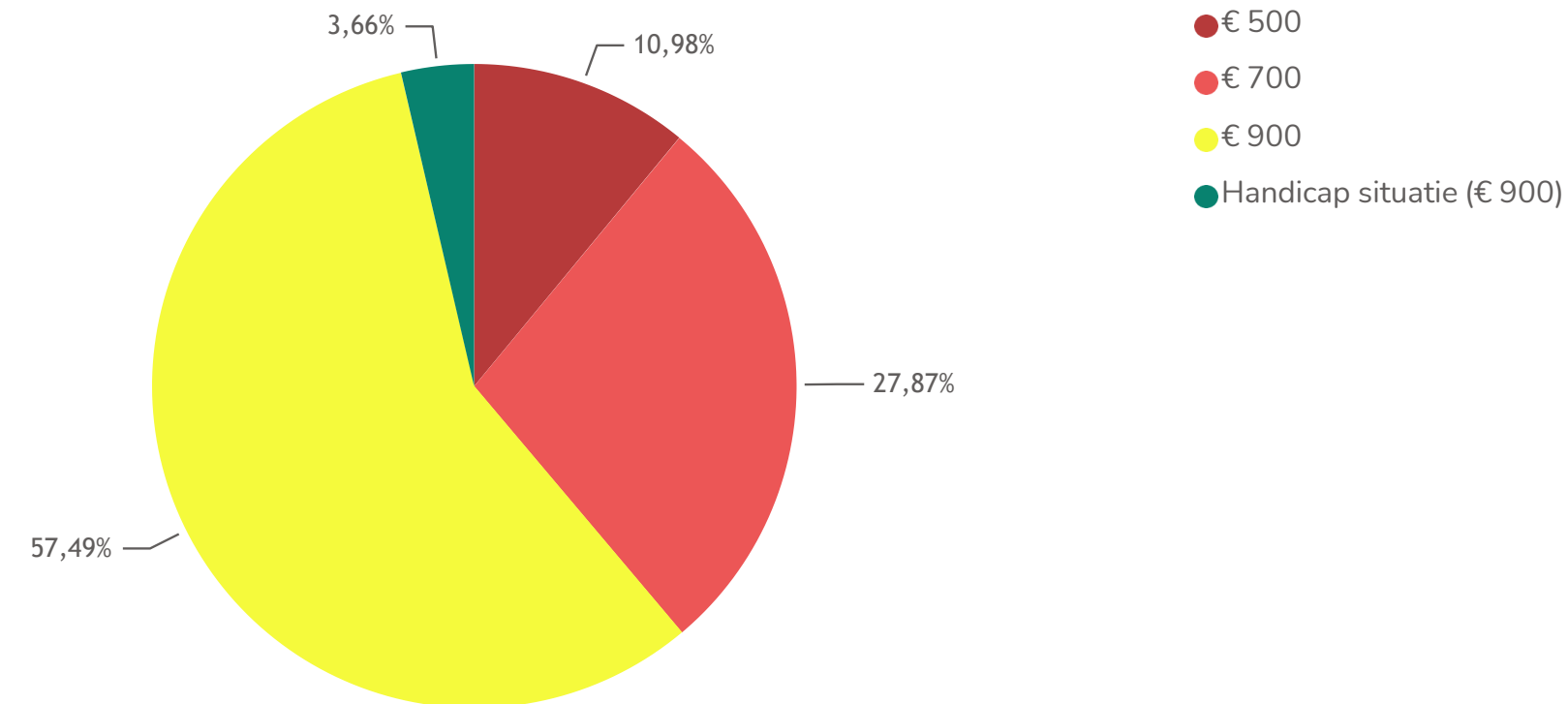
Bijna 58% van de premies is toegekend aan personen met een laag inkomen

In 2023 bedroeg het gemiddelde bedrag per premie € 800. Dit gemiddelde wordt beïnvloed door het feit dat premies van € 900 (exclusief huishoudens met een gezinslid met een handicap) 58% van de toegekende premies uitmaken.

Dit betekent dat de meeste aanvragen afkomstig zijn van huishoudens in de laagste inkomensklasse.

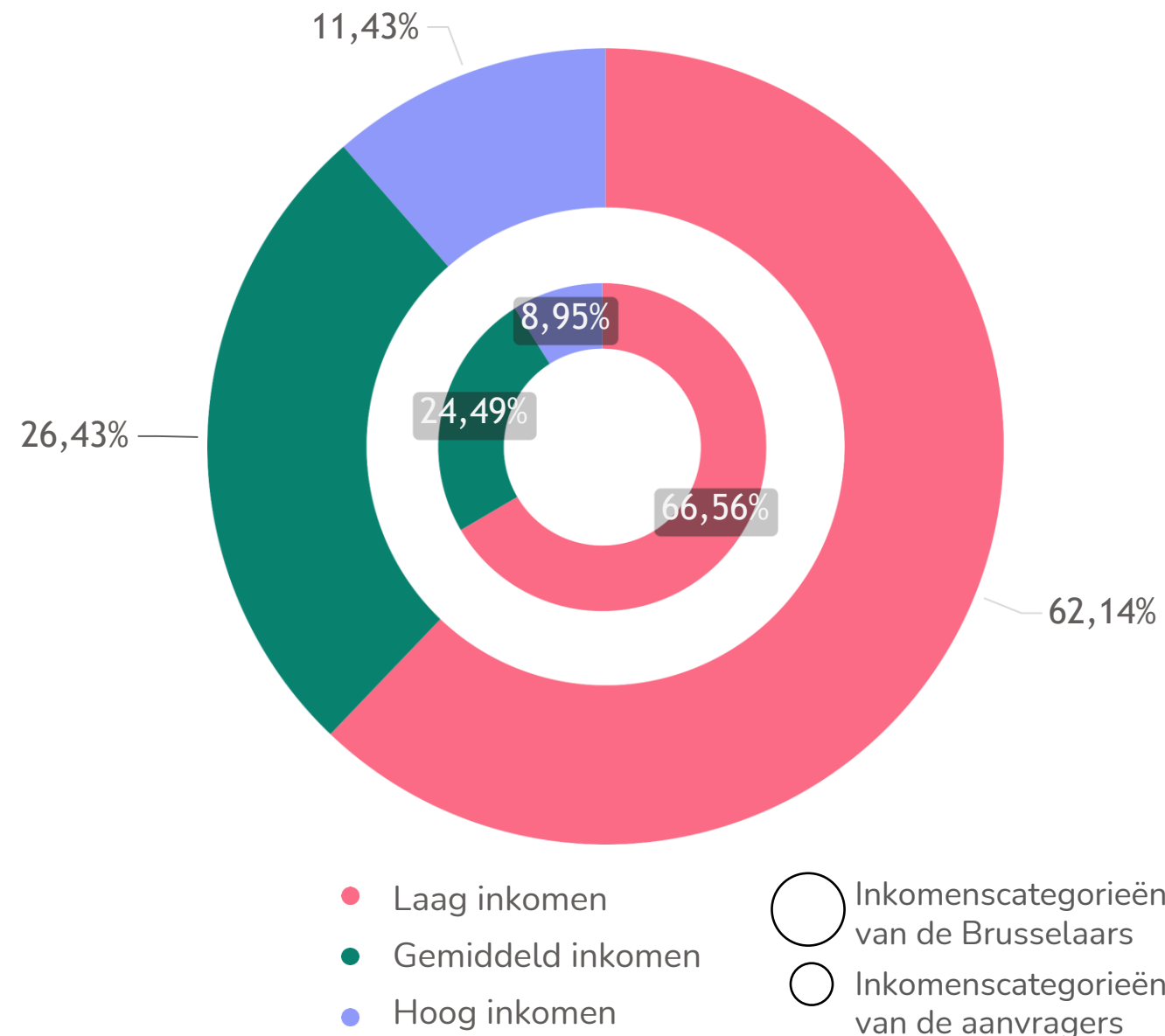
De huidige trend lijkt erop te wijzen dat de premie voldoet aan de doelstellingen van de ondersteuning van de kwetsbaardere groepen gedefinieerd in het kader van de LEZ.

Verdeling van de toegekende Brussel'Air premies naar premiebedrag



AANTAL TOEGEKENDE PREMIES PER INKOMENSCATEGORIE IN VERGELIJKING MET DE TOTALE GEMOTORISEERDE BEVOLKING

Vergelijking van de inkomenscategorieën van aanvragers van de Brussel'Air-premie met de gemotoriseerde Brusselse populatie (2022)



De spreiding per inkomen van de begunstigden is gelijkaardig aan die van de gemotoriseerde Brusselaars

Hoewel de inkomensverdeling tussen begunstigden en gemotoriseerde Brusselaars grotendeels gelijk is, is de categorie lage inkomens licht oververtegenwoordigd bij de begunstigden.

Brussel'Air-categorieën	
Laag inkomen	< € 37.600 (alleenstaande)
	< € 52.600 (samenwonende/koppel)
Gemiddeld inkomen	€ 37.600 - € 75.100 (alleenstaande)
	€ 52.600 – € 90.100 (samenwonende/koppel)
Hoog inkomen	> € 75.100 (alleenstaande)
	> € 90.100 (samenwonende/koppel)

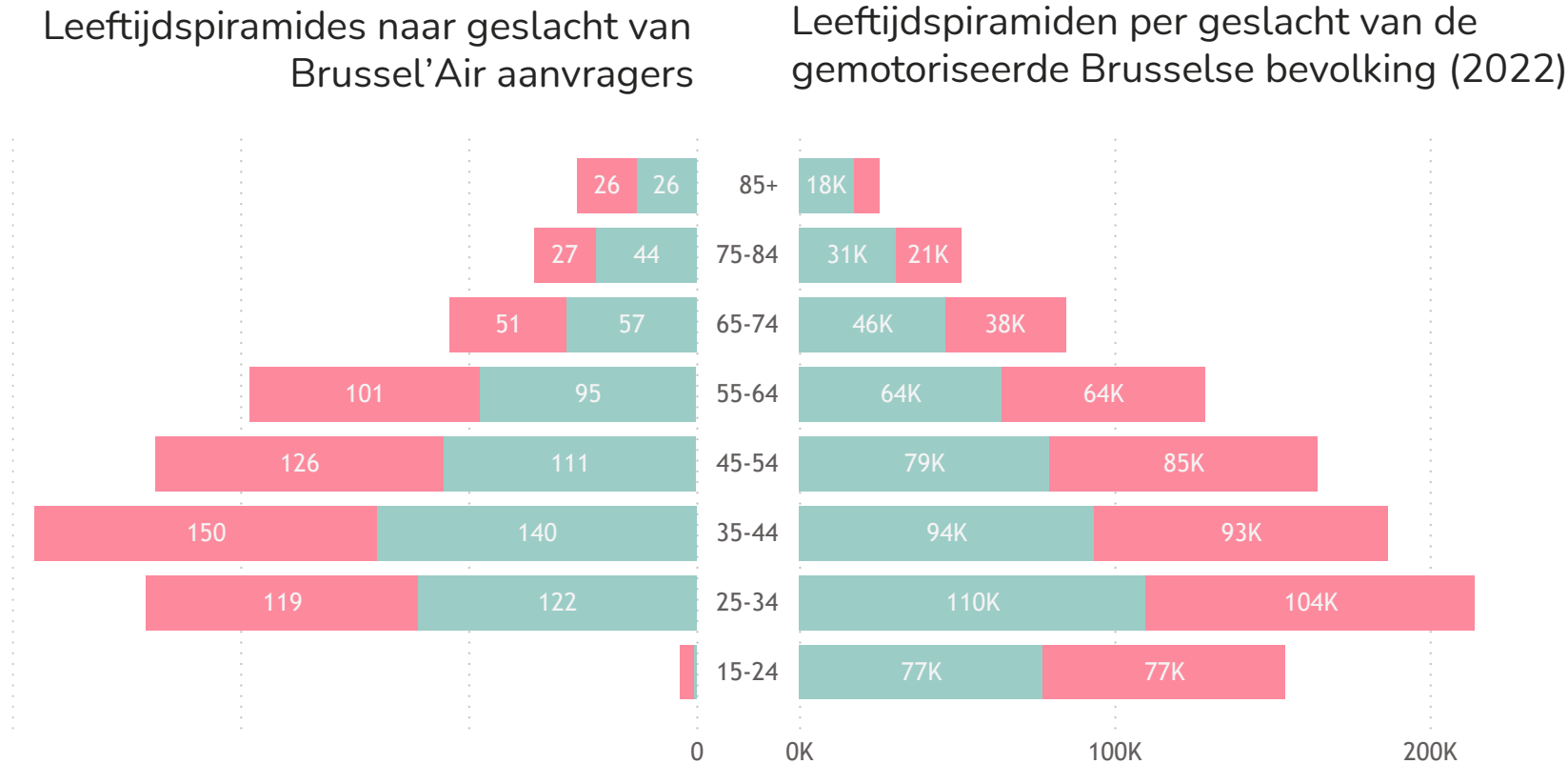


PROFIEL VAN DE PREMIEHOUDERS IN FUNCTIE VAN DE LEEFTIJD

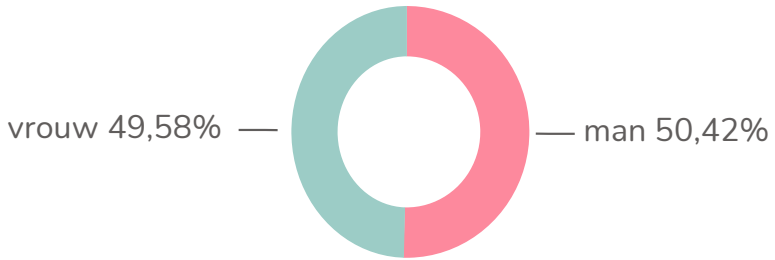
35-45 jaar in de meerderheid

De gemiddelde leeftijd van de aanvragers ligt rond de 49 jaar (mediaan 46 jaar) en de verdeling tussen mannen en vrouwen is globaal gezien in evenwicht.

De leeftijdspiramide hieronder toont een overwicht van de leeftijdsgroep 35-44 jaar. De jonge actieve bevolking (25-45 jaar) lijkt zich verhoudingsgewijs het meest van een voertuig te hebben ontdaan.



Percentage toegekende Brussel'Air premies naar geslacht van de aanvrager



Gemiddelde leeftijd van Brussel'Air aanvragers

49,65

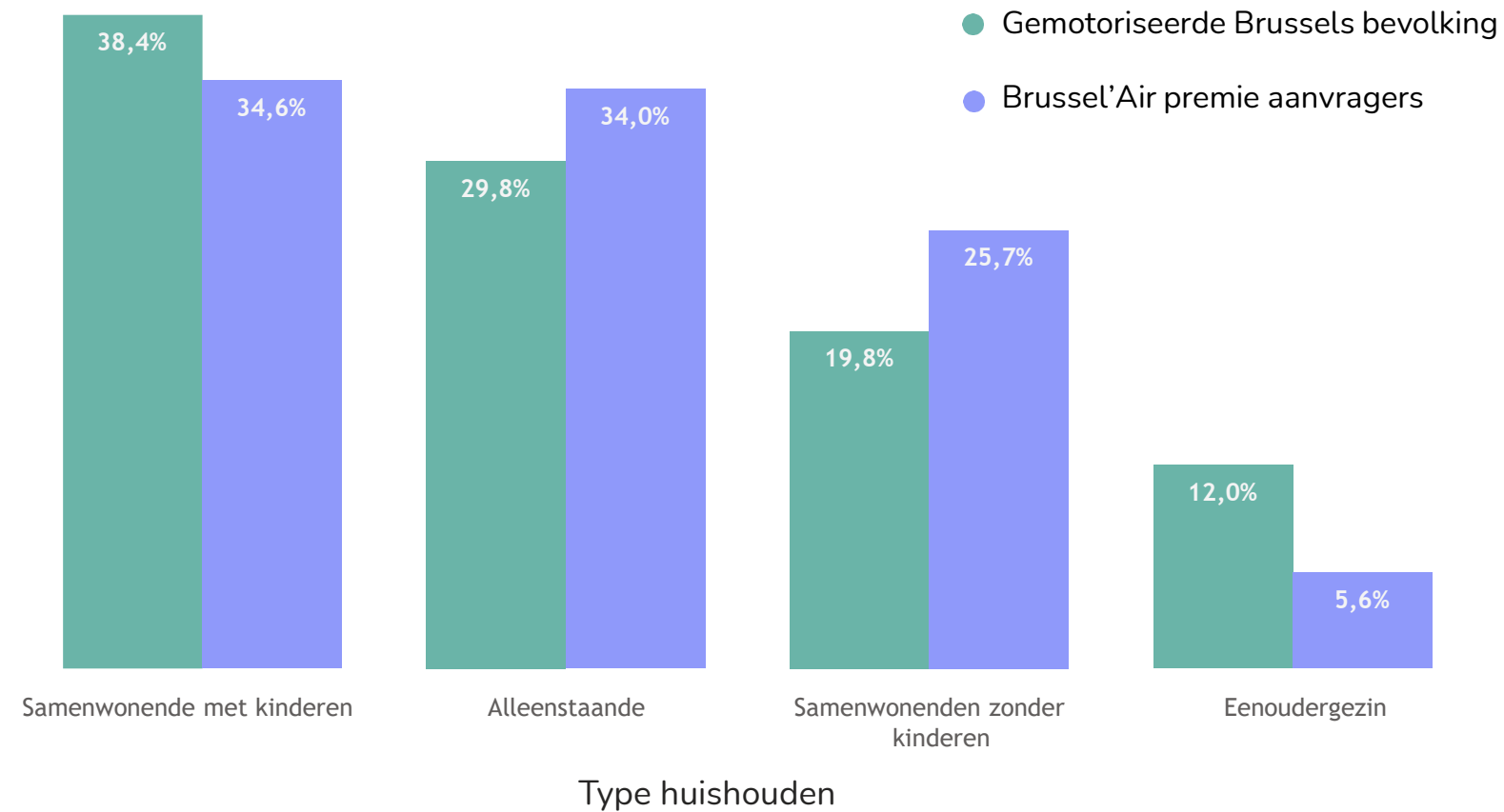
Mediane leeftijd van Brussel'Air aanvragers

46,00



PROFIEL VAN DE PREMIEHOUDERS IN FUNCTIE VAN HET SOORT GEZIN

Vergelijking van de gezinssamenstelling van de Brussel'Air aanvragers met de gemotoriseerde Brusselse bevolking (2022)



Eenoudergezinnen en koppels met kinderen zijn ondervertegenwoordigd bij de aanvragers

De vergelijking tussen de samenstelling van de gezinnen van de Brusselse gemotoriseerde bevolking en die van de aanvragers toont een ondervertegenwoordiging van koppels met kinderen enerzijds en eenoudergezinnen anderzijds.

Dit zou verklaard kunnen worden door het feit dat gezinnen met kinderen over het algemeen afhankelijker zijn van hun voertuig dan andere soorten gezinnen en minder geneigd zijn om er afstand van te doen.

De definities van de categorieën worden gegeven in de [bijlage](#).



DE REDENEN OM AFSTAND TE DOEN VAN EEN WAGEN

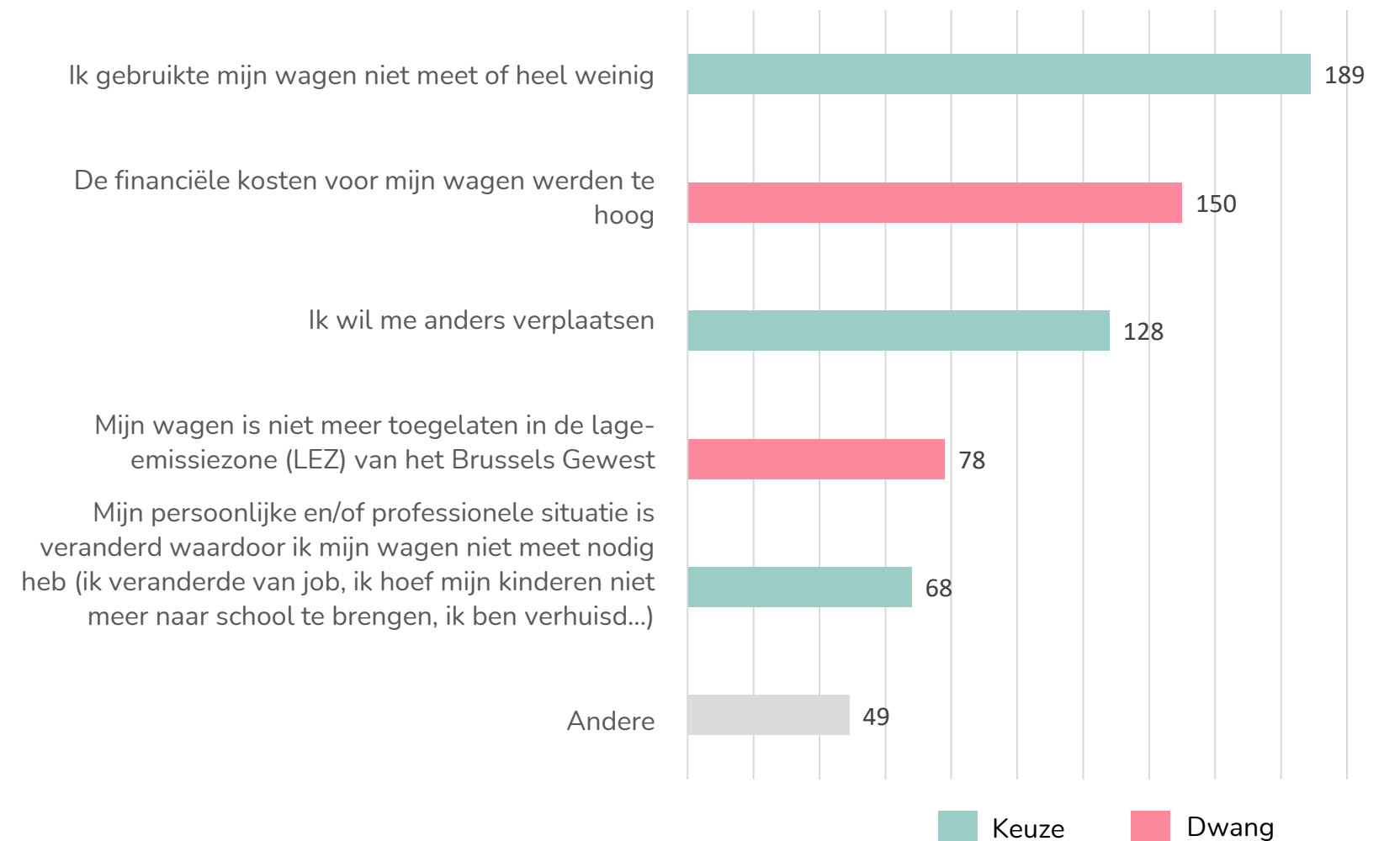
Meer redenen in verband met de keuze en geen verplichting

Als onderdeel van het eerste onderzoek dat werd uitgevoerd, werd aan de aanvragers van de premie gevraagd waarom ze hadden besloten afstand te doen van hun voertuig.

Weinig gebruikmaken van de auto was de meest genoemde reden. De volgende reden was de wens om zich op een andere manier te verplaatsen, gevolgd door de hoge kosten van het voertuig.

De LEZ kwam op de vierde plaats als reden, goed voor bijna 21% van de respondenten.

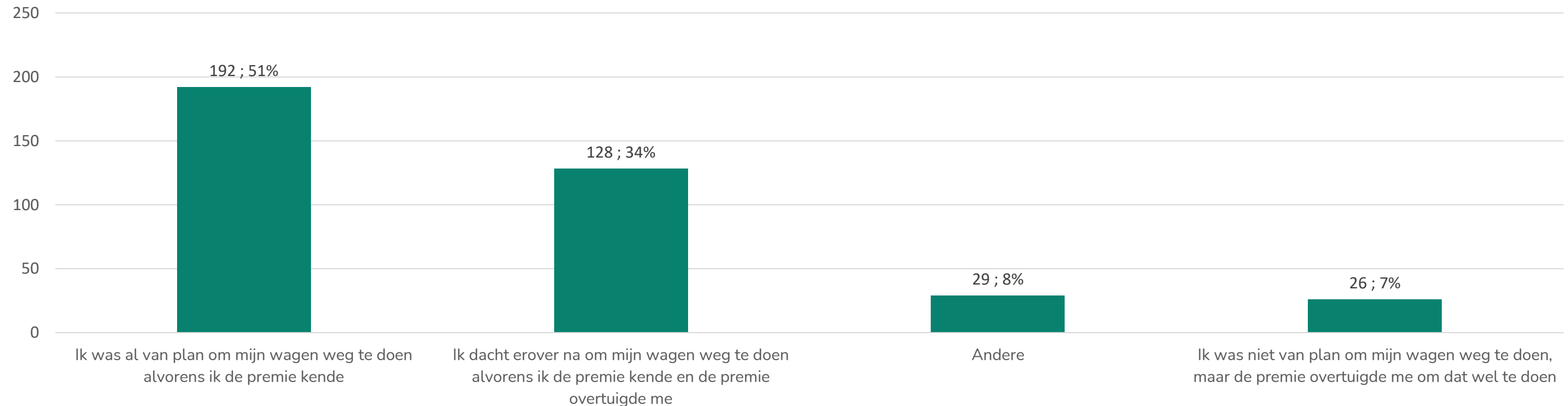
Er werden ook andere redenen aangehaald, zoals fysieke of ecologische redenen, de Brusselse context of de aanwezigheid van een ander voertuig in het huishouden.



Meerdere antwoorden mogelijk
Bron: Enquête, antwoorden van 21/06/22 tot 23/01/24



ROL VAN DE PREMIE BIJ HET SCHRAPPEN VAN DE WAGEN



Bron : Enquête, antwoorden van 21/06/22 tot 23/01/24

De premie is een aanleiding voor een deel van de aanvragers

Voor bijna de helft van de respondenten was de premie een aanleiding om afstand te doen van hun wagen. Voor 7% van de respondenten was de premie de enige aanleiding. Ze zouden het dus niet hebben gedaan zonder de premie. 34% van de respondenten dachten al na over zich van hun wagen te ontdoen en de premie heeft hen over de lijn getrokken.

Voor 51% van de respondenten speelde de premie geen enkele rol.

Andere redenen zijn verschillende beperkingen, in het bijzonder de LEZ, maar ook gezondheidsproblemen. Sommige mensen wisten niet dat de premie bestond toen ze afstand deden van hun voertuig en ontdekten het pas achteraf, terwijl anderen hun voertuig kapotging of in een ongeluk betrokken was waarbij de reparatiekosten te hoog waren.

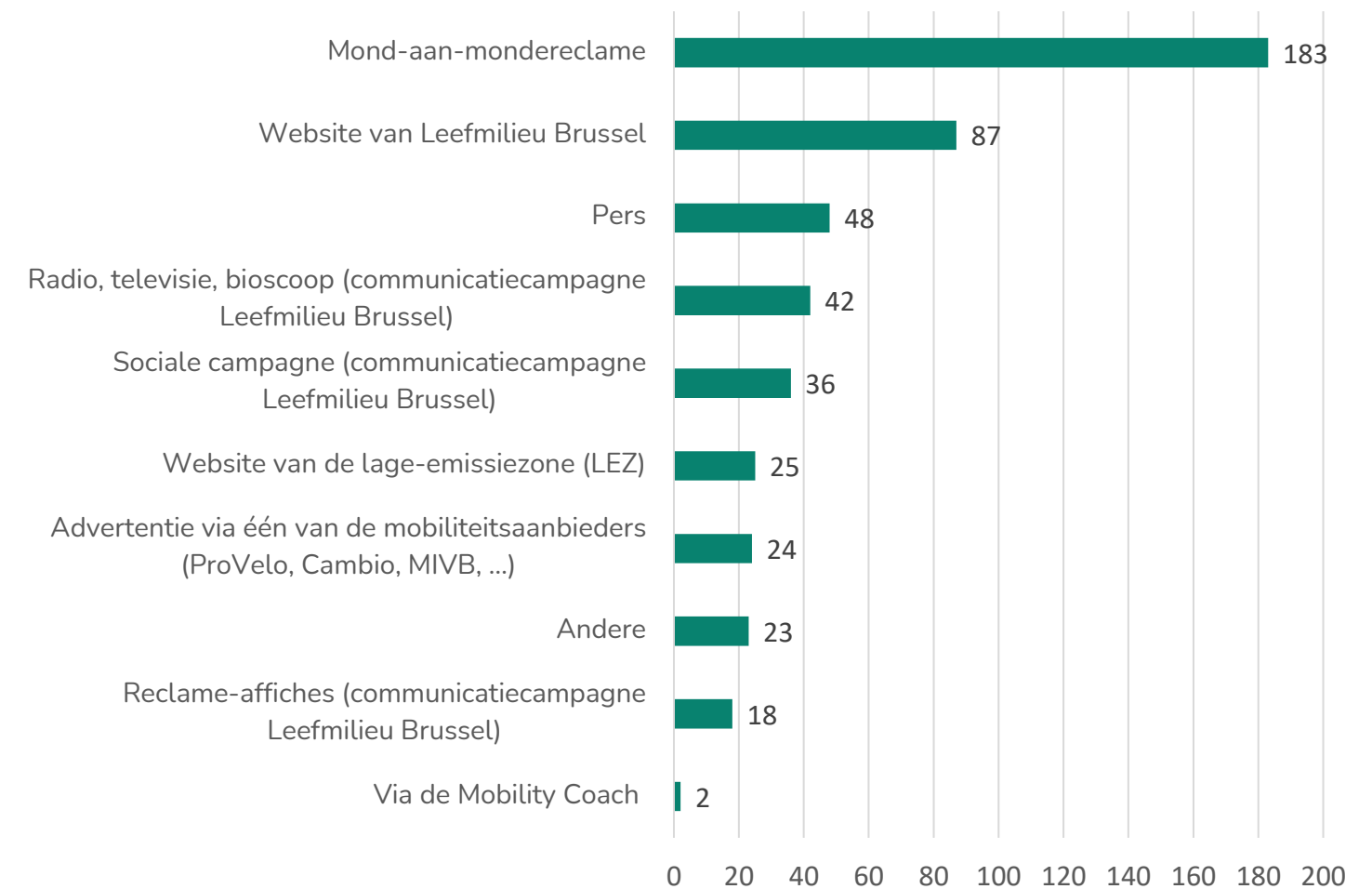


BEKENDHEID VAN DE PREMIE

De aanvragers kennen de premie via mond-tot-mondreclame

Eén vraag in de enquête ging over hoe de aanvragers de premie hadden ontdekt. Het blijkt dat mond-tot-mondreclame verreweg de populairste manier was.

De andere twee meest genoemde manieren waren de website van Leefmilieu Brussel en de pers, op de voet gevolgd door de communicatiecampagnes van Leefmilieu Brussel (televisie, bioscoop) die specifiek over de premie gingen.



Bron: Enquête, antwoorden van 21/06/22 tot 23/01/24

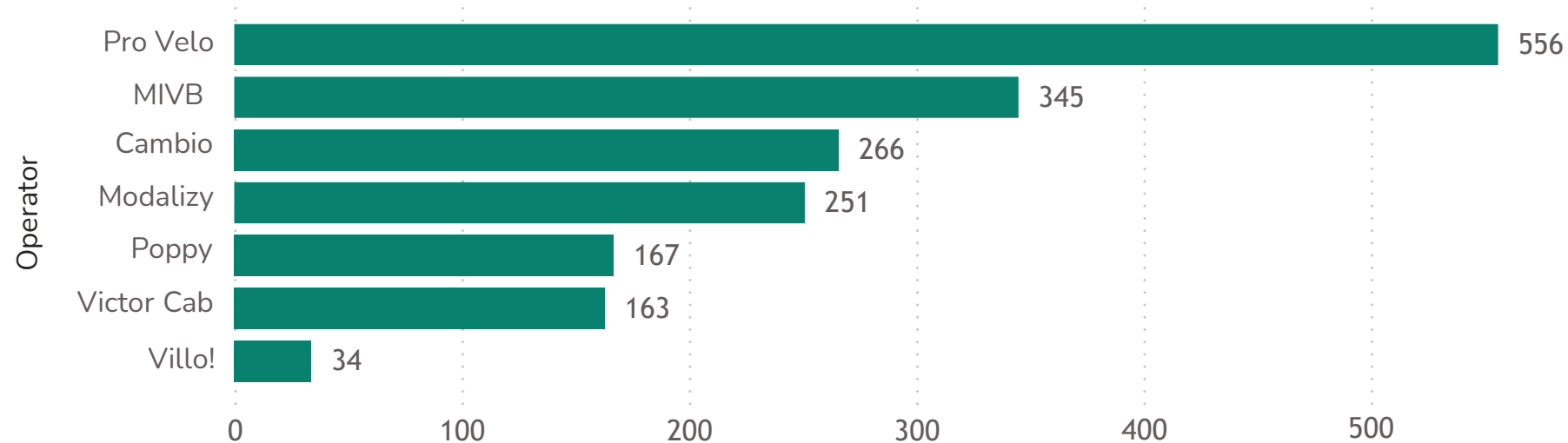


GEVRAAGDE MOBILITEITS- PRODUCTEN EN -DIENSTEN



BESTELDE PRODUCTEN EN DIENSTEN PER OPERATOR

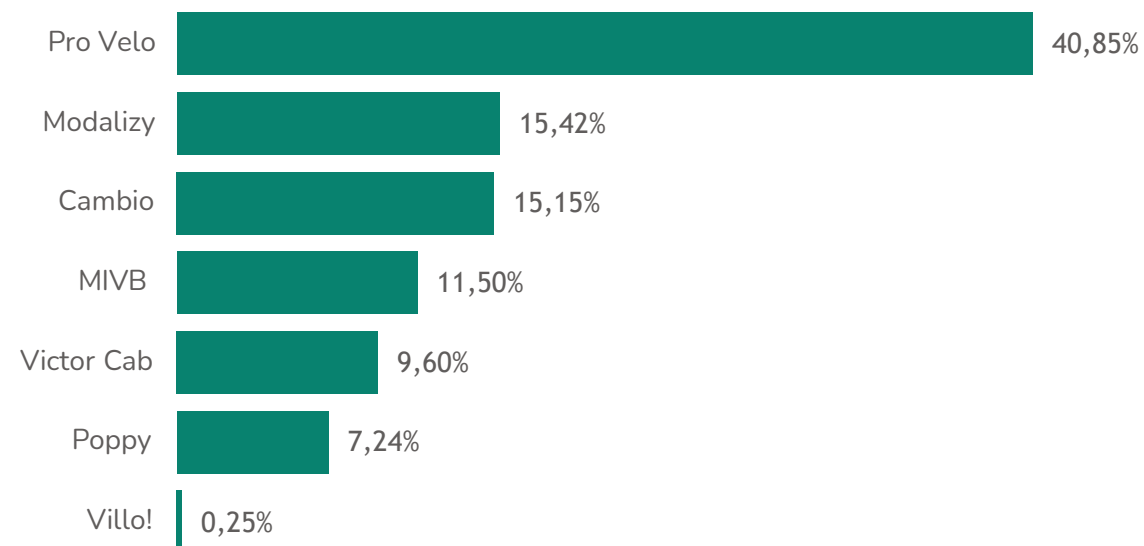
Aantal bestelde producten per operator



Het fietsbudget, de MIVB en Cambio hebben de voorkeur.

Het aantal bestelde producten per operator, of met andere woorden, de populairste operators, zijn het fietsbudget, de MIVB en Cambio. Historisch waren dit de drie opties die werden aangeboden onder de oude versie van de subsidie (vóór 2022). De nieuwe formule maakt het mogelijk om te kiezen voor een meer verschillende abonnementen bij de MIVB en Cambio.

Budget % uitgegeven per operator



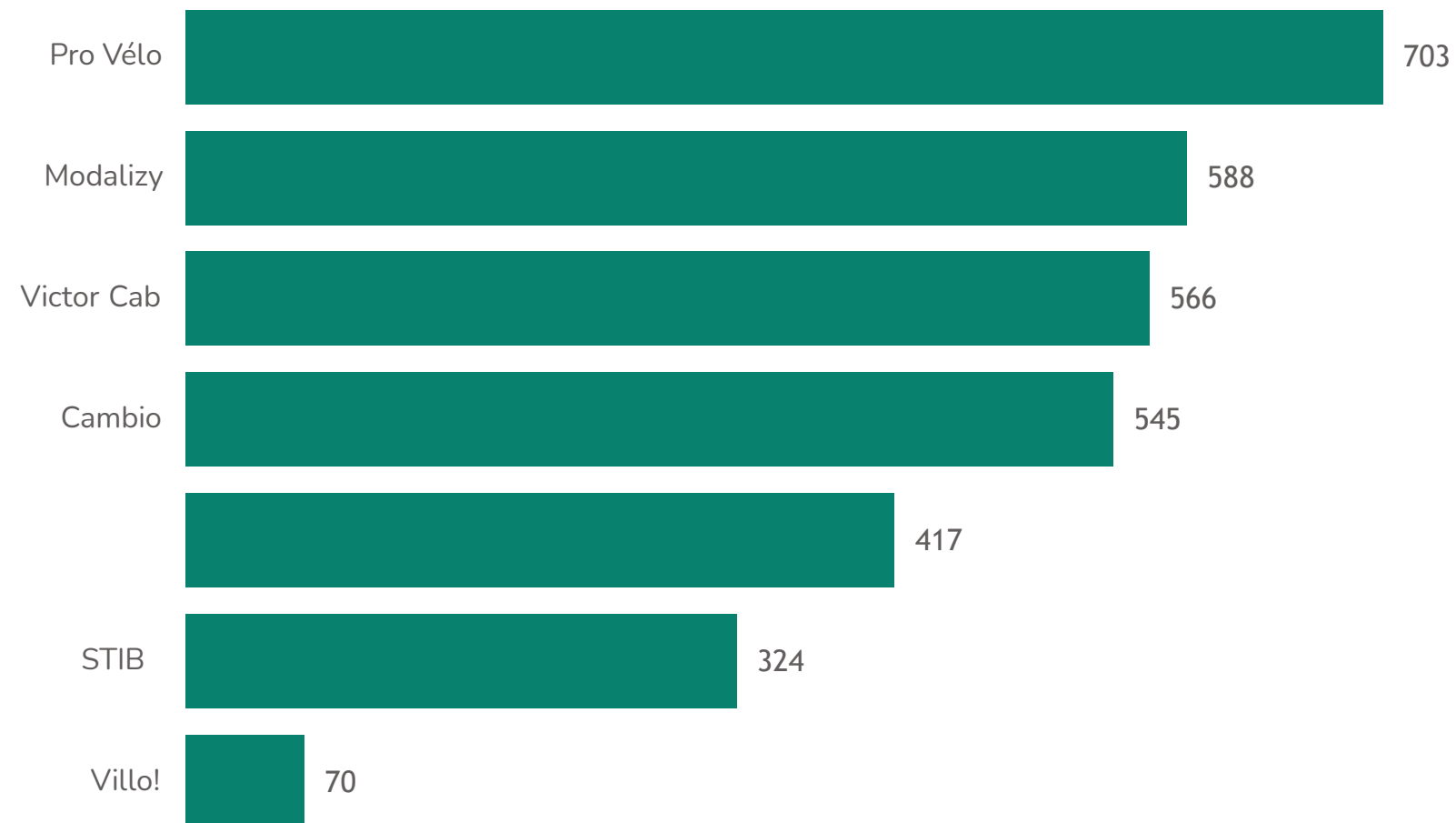
Het grootste deel van het totale budget gaat naar Modalizy en Cambio.

Als we kijken naar het aandeel van het totale premiebudget dat wordt uitgegeven per operator, staat Modalizy op de tweede plaats na het fietsbudget en net voor Cambio. Dit betekent dat het grootste deel van het premiebudget van de Brussel'Air-premie wordt besteed aan deze 3 diensten.



GEMIDDELD BEDRAG UITGEGEVEN PER OPERATOR

Gemiddeld besteed bedrag per operator



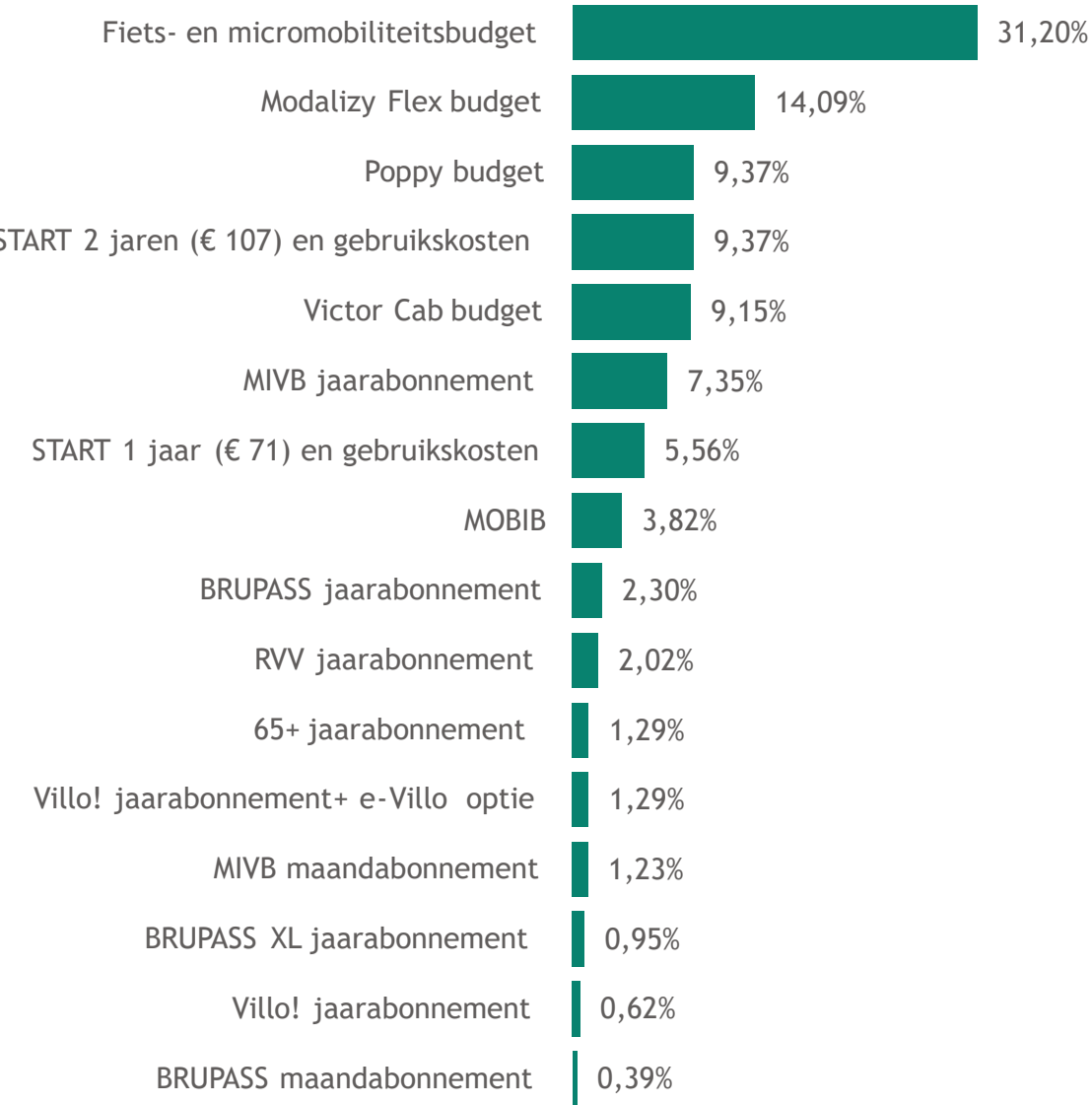
Uit het gemiddelde bedrag dat per operator werd uitgegeven, blijkt dat ontvangers van premies gemiddeld het meeste geld steken in:

- Het fietsbudget: € 703
- Bij Modalizy : € 588
- Bij Victor Cab : € 566
- Bij Cambio : € 545

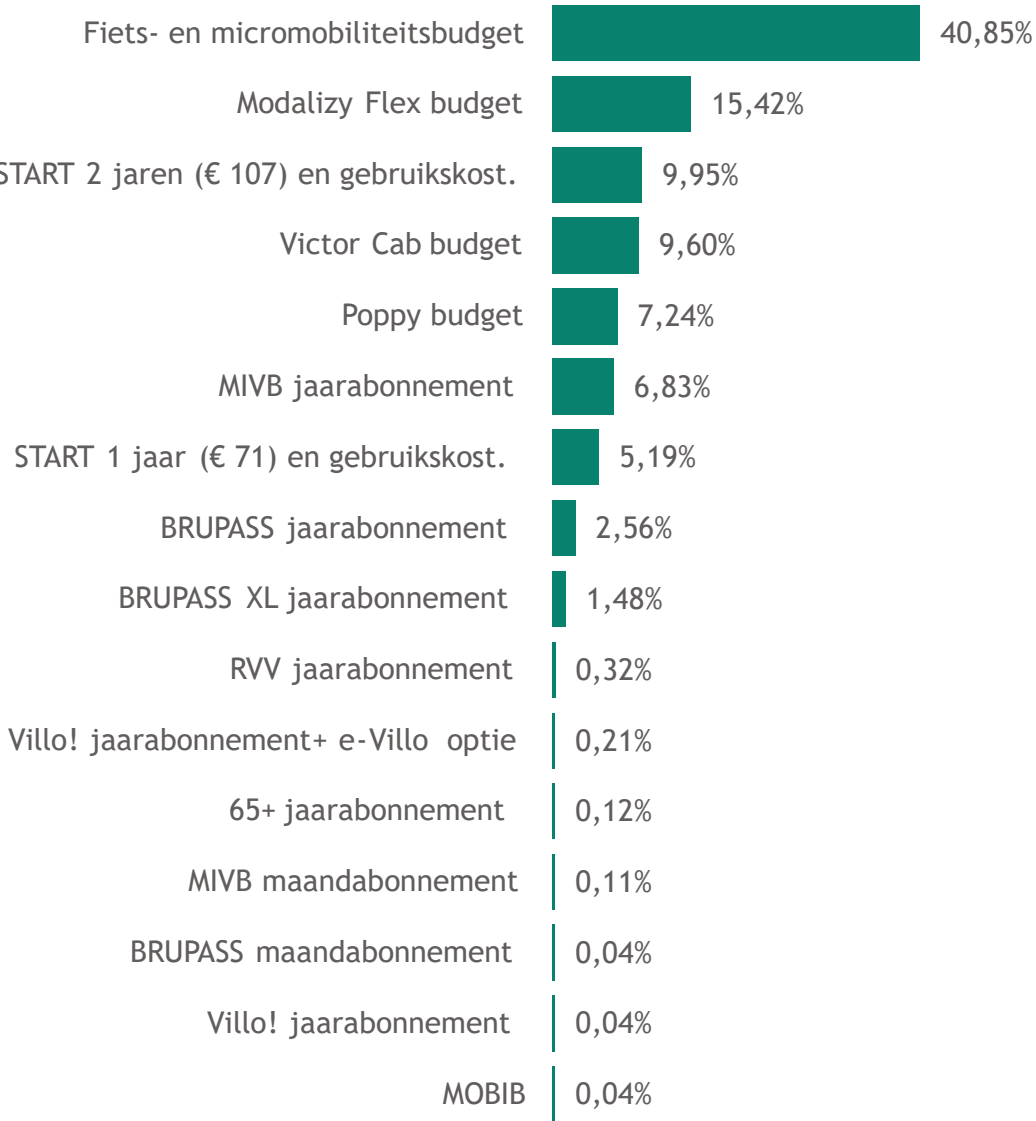


VERDELING PER PRODUCT

Bestelde producten (% #bestelde producten)



Bestelde producten (budget %)



Het fietsbudget en Modalizy Flex bovenaan de lijst met aangevraagde producten.

Als we de details per product bekijken, zowel wat betreft het aantal bestelde producten als het toegekende bedrag, dan komen vooral het fietsbudget en het Modalizy Flex budget als populairste producten naar voren. De verdeling per product laat zien dat bij Cambio het 2-jarige START-abonnement het populairst is en dat er een duidelijke interesse is voor de diensten Victor Cab en Poppy.



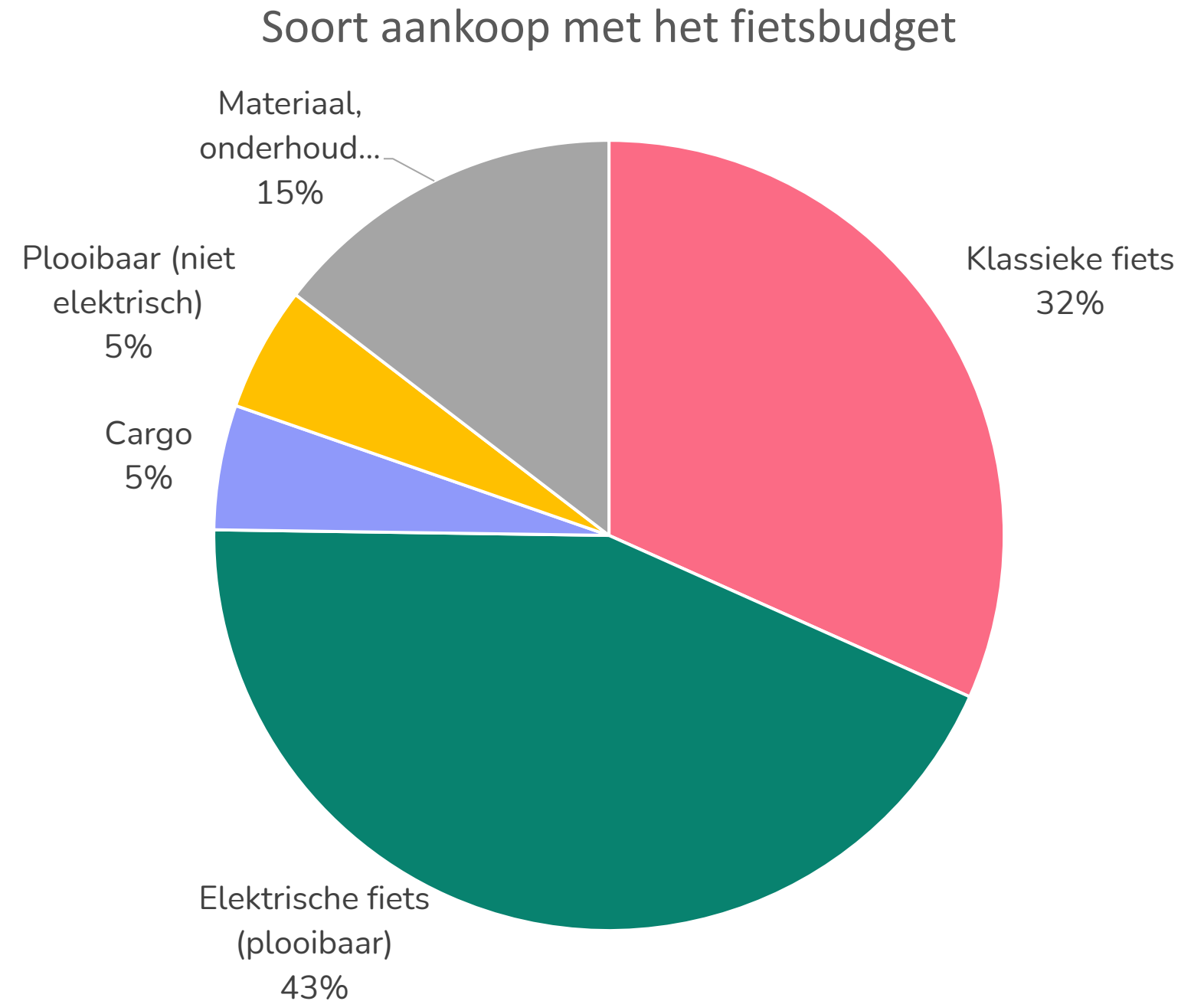
AANKOPEN GEDAAN MET HET FIETSBUDGET

Meer elektrische fietsen dan niet-elektrische fietsen gekocht met het fietsbudget

Als partner van de Brussel'Air-premie geeft Pro Velo ondersteuning en advies aan Brussel'Air-premieaanvragers over fietsen en controleert het ook de facturen van het fietsbudget. Volgens de informatie van Pro Velo zijn de overgrote meerderheid van de producten die in 2023 met het fietsbudget werden aangekocht elektrische fietsen (43%) en zogenaamde klassieke fietsen (32%).

Slechts 7% van de aankopen werd online gedaan, de rest in fysieke winkels in België.

De opleiding 'Fietsen in Brussel' die gratis wordt aangeboden aan de begunstigden van het fietsbudget van de Brussel'Air-premie trok in 2023 heel weinig deelnemers (4% nam deel, 8% was van plan deel te nemen en 24% wist niet van het bestaan ervan af).

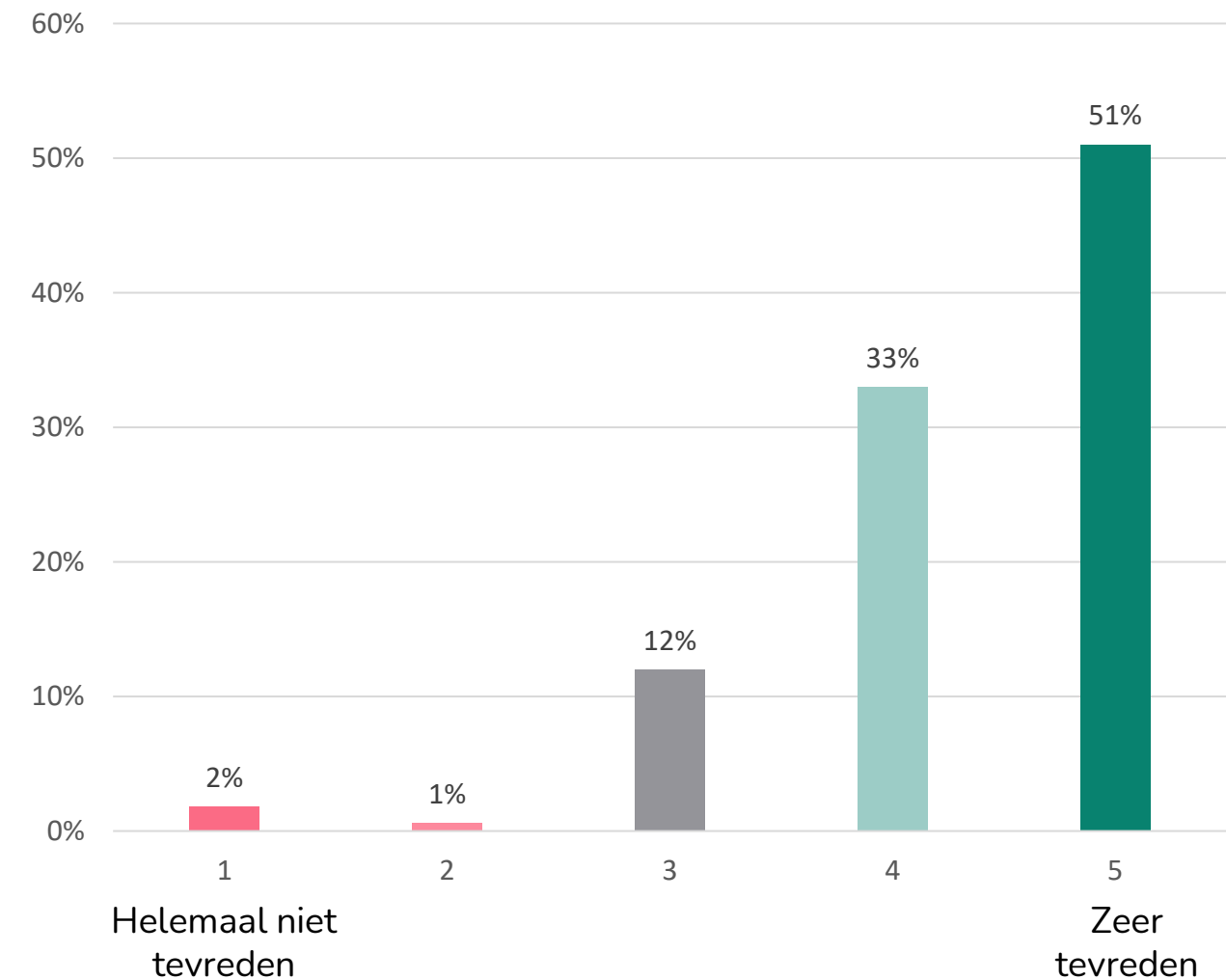


TEVREDENHEID OVER DE FORMULE

De aanvragers zijn over het algemeen tevreden over de formule

De aanvragers die op de enquête hebben geantwoord geven aan over het algemeen tevreden te zijn over de producten die worden aangeboden in het kader van de premie.

TEVREDENHEID OVER DE AANGEBODEN MOBILITEITSDIENSTEN IN DE PREMIE



Bron: Enquête, antwoorden van 21/06/22 tot 23/01/24



ANALYSE VAN DE AANPAK

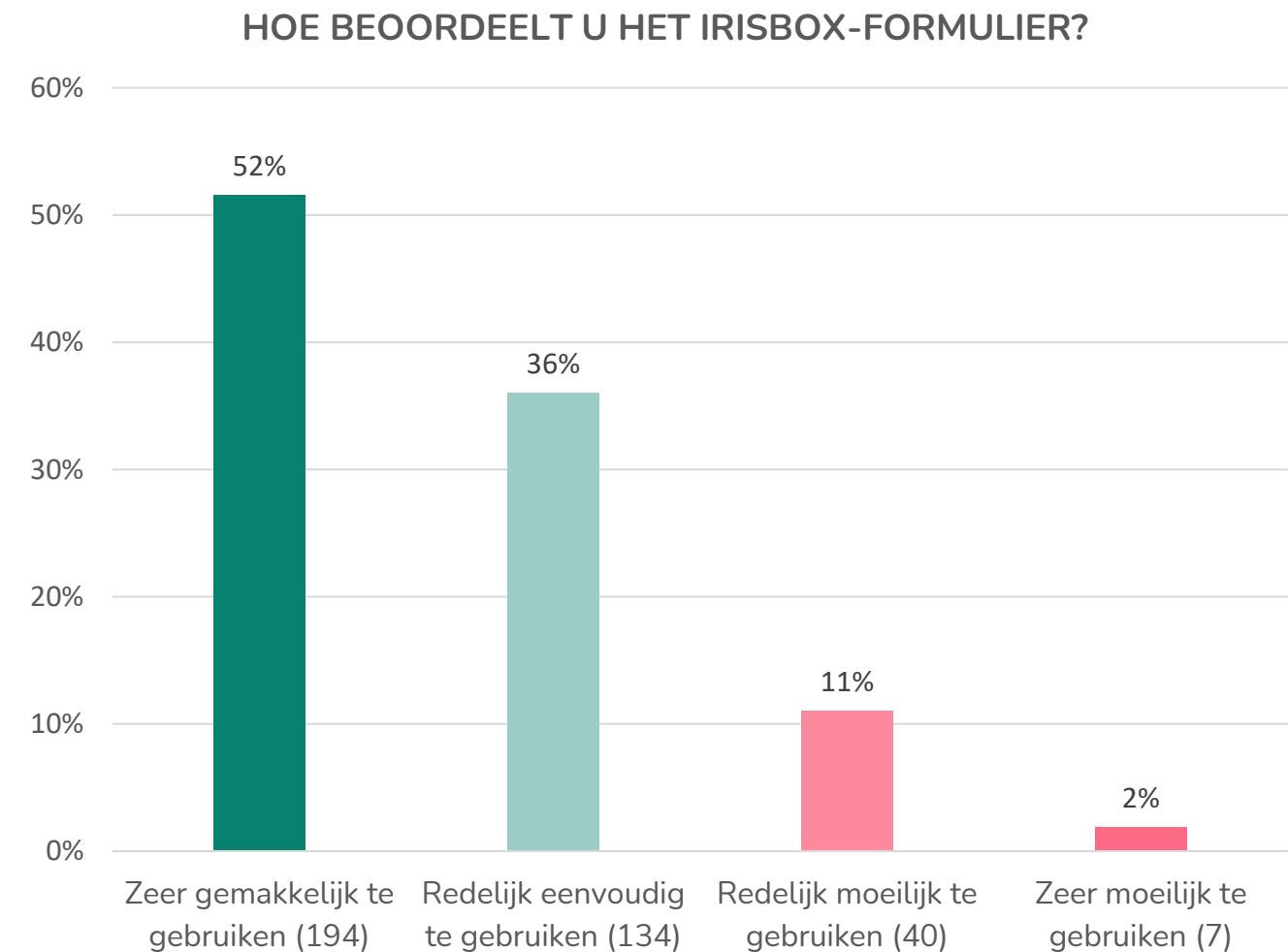


BEHANDELING EN BEGELEIDING

Een gebruiksvriendelijk platform

Over het algemeen zijn de aanvragers tevreden en vinden ze het IRISbox-formulier gebruiksvriendelijk.

Uit sommige opmerkingen blijkt echter dat de toegankelijkheid van het platform mogelijk moet worden verbeterd (met name voor mensen met een handicap): er moet gewerkt worden aan de leesbaarheid, het contrast moeten worden verbeterd, de uitleg moet worden vereenvoudigd ...

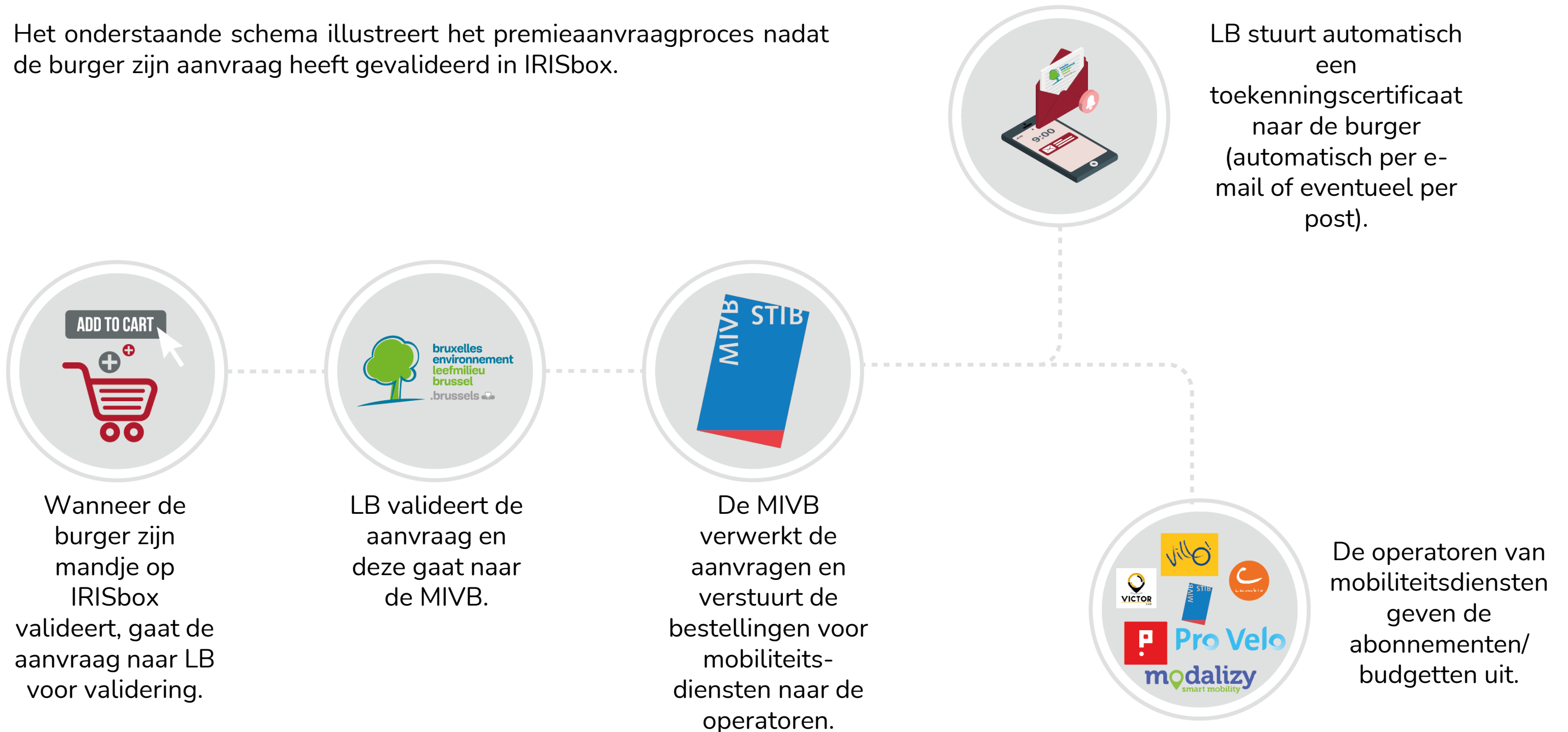


Bron: Enquête, antwoorden van 21/06/22 tot 23/01/24



VERWERKING VAN DE AANVRAAG VIA IRISBOX

Het onderstaande schema illustreert het premieaanvraagproces nadat de burger zijn aanvraag heeft gevalideerd in IRISbox.



HANDMATIGE VERWERKING VAN DE AANVRAAG

2% van de Brussel'Air-premieaanvragen komen niet in IRISbox terecht en wordt handmatig verwerkt, om verschillende redenen:

- De wagen was geregistreerd op naam van een overleden lid van het huishouden (bv. weduwes).
- De auto was meer dan 2 jaar geregistreerd op naam van de persoon, maar gedeeltelijk in het buitenland.
- De wagen moest worden vervangen omwille van een diefstal
- ...

In dit geval is de procedure vergelijkbaar met die voor IRISbox, behalve dat de medewerkers de burger zullen vragen om een kopie van de nodige bewijzen:

- bewijs van de schrapping van het voertuig
- kentekenbewijs
- kopie van de gezinssamenstelling
- kopie van het aanslagbiljet van alle volwassen leden van het huishouden
- kopie van de speciale parkeerkaart of een [ander gelijkwaardig bewijs](#)
- overlijdensakte of bewijs van diefstal, naargelang het geval

De verwerking wordt vervolgens uitgevoerd met behulp van een Excel-formulier en volgt de verwerkingsstappen die op de vorige slide zijn uitgelegd.



BEHANDELING EN BEGELEIDING

Over het algemeen zijn de aanvragers tevreden over de behandeling van hun premieaanvraag

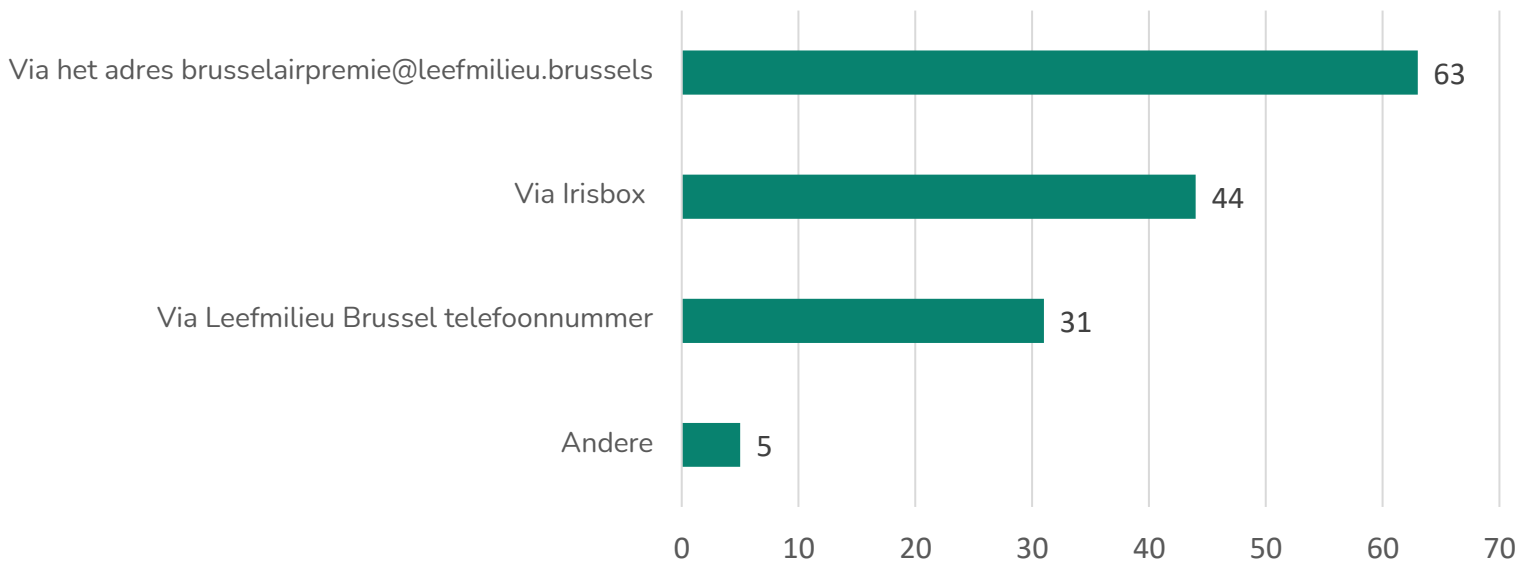
Van de 378 aanvragers die op de enquête reageerden, hadden er 118 (31%) contact met de administratie in het kader van hun premieaanvraag. Daarvoor werd het speciaal daartoe aangemaakte e-mailadres het meest gebruikt, gevolgd door IRISbox.

Aanvragers waren over het algemeen tevreden over hun contact met de administratie, met een gemiddelde score van 4,42/5.

De aanvragers die de enquête invulden, waren over het algemeen tevreden over de administratieve afhandeling van hun premieaanvragen en gaven gemiddeld een 4,58/5.

Volgens IRISbox-gegevens is de gemiddelde totale verwerkingstijd 5 werkdagen, terwijl de mediaan 3 werkdagen is. Over het algemeen is de administratie (zowel de MIVB als Leefmilieu Brussel) reactief en beschikbaar om vragen te beantwoorden.

KANAAL DAT WORDT GEBRUIKT OM CONTACT OP TE NEMEN MET DE ADMINISTRATIE



Bron: Enquête, antwoorden van 21/06/22 tot 23/01/24

Totale gemiddelde verwerkingstijd (#werkdagen)	Gemiddelde verwerkingstijd door LB (#werkdagen)	Gemiddelde verwerkingstijd door MIVB (#werkdagen)
5,24	4,12	2,12
Mediane totale verwerkingstijd (#werkdagen)	Mediane verwerkingstijd door LB (#werkdagen)	Mediane verwerkingstijd door MIVB (#werkdagen)
3	2	2



BEGELEIDING DOOR DE MOBILITY COACH

De Mobility coach voor weloverwogen keuzes

De Mobility coach (www.mobilitycoach.brussels) is eigenlijk een dienst die wordt aangeboden aan burgers die te maken hebben met de beperkingen van de lage-emissiezone in Brussel, maar deze staat ook open voor iedereen. Via deze dienst wordt een reeks mobiliteitsgerelateerde diensten aangeboden om de Brusselaars te helpen zich te verplaatsen op een andere manier dan met de eigen wagen. De Mobility coach is beschikbaar per e-mail, telefonisch (antwoordapparaat met de mogelijkheid om een bericht achter te laten en teruggebeld te worden), via videocall of een persoonlijke ontmoeting. Hij of zij helpt indien nodig bij het indienen van de premieaanvraag en geeft advies over de mobiliteitoplossingen waaraan de premie kan worden besteed, afhankelijk van de mobiliteitsbehoeften van de burgers.

Zowel de webpagina over de premie als het IRISbox-formulier verwijzen naar de diensten van de Mobility coach.

Van de 378 respondenten van de enquête deden er 75 een beroep op de diensten van de Mobility coach, om hen te helpen bij het kiezen van mobiliteitsdiensten, om meer informatie te verkrijgen over één of meerdere mobiliteitsdiensten of om te helpen bij het invullen van het formulier (technisch aspect). De aanvragers zijn zeer tevreden over hun gesprekken met de Mobility coach.

De ondersteuning en begeleiding door de Mobility coach komt tegemoet aan de behoefte van aanvragers aan een fysiek aanspreekpunt, zoals deze begunstigde in de enquête verklaarde:

“Aangezien ik al vrij oud ben, ben ik een van die mensen die menselijk contact verkiezen boven contact met een machine.”



IMPACT VAN DE PREMIE OP HET INDIVIDUELE GEDRAG VAN DE BEGUNSTIGDEN



BRON

De gegevens die hieronder worden gebruikt om de impact van de premie op de verplaatsingsgewoonten te beoordelen, zijn afkomstig van een enquête die ongeveer een jaar na ontvangst van de premie naar de ontvangers van de premie werd gestuurd. De respondenten ontvingen de premie tussen september 2022 en juni 2023.

De vragen richtten zich eerst op het profiel van de respondenten, met name om ervoor te zorgen dat de antwoorden representatief zijn voor het algemene profiel van de begunstigden. Vervolgens werd gevraagd naar hun tevredenheid over de premie en de productkeuzes die ze hebben gemaakt, en tot slot werd getracht eventuele veranderingen in het verplaatsingsgedrag vast te stellen tussen het moment waarop de premiehouders hun wagen hadden en het moment waarop zij, of de leden van hun huishouden, de premieproducten ontvingen.

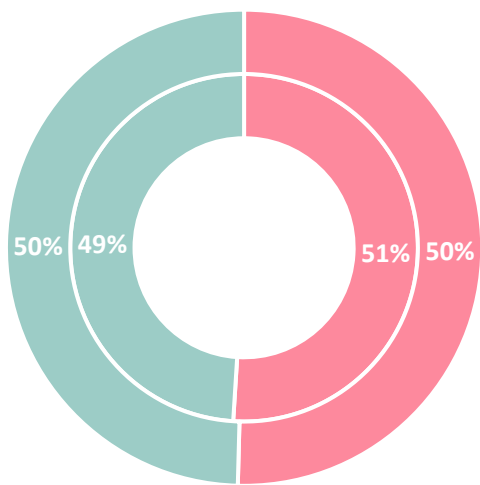
De enquête had een respons van ongeveer 30%.



PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN - GENDER EN LEEFTIJD

De onderverdeling naar gender van de respondenten komt in grote lijnen overeen met die van de premiehouders. De leeftijdsgroep 55-74 is oververtegenwoordigd onder de respondenten. 34 mensen maakten deel uit van een huishouden met een persoon met een handicap, wat neerkomt op 8% van de respondenten. Personen met een handicap vertegenwoordigen 3%* van alle premieontvangers. Ze zijn dus oververtegenwoordigd. Samenwonenden/koppels met een kind/kinderen en alleenstaanden zijn over het algemeen ondervertegenwoordigd onder de respondenten in vergelijking met de premieontvangers.

GENDER



Man Vrouw

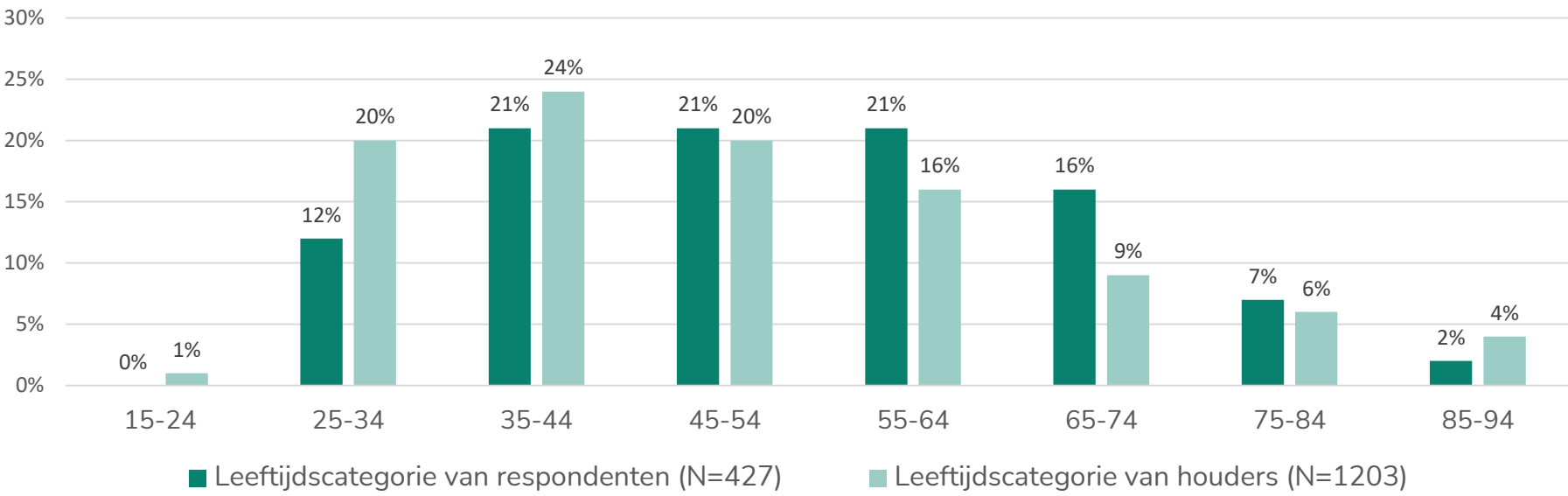


Houders
(N=1203)

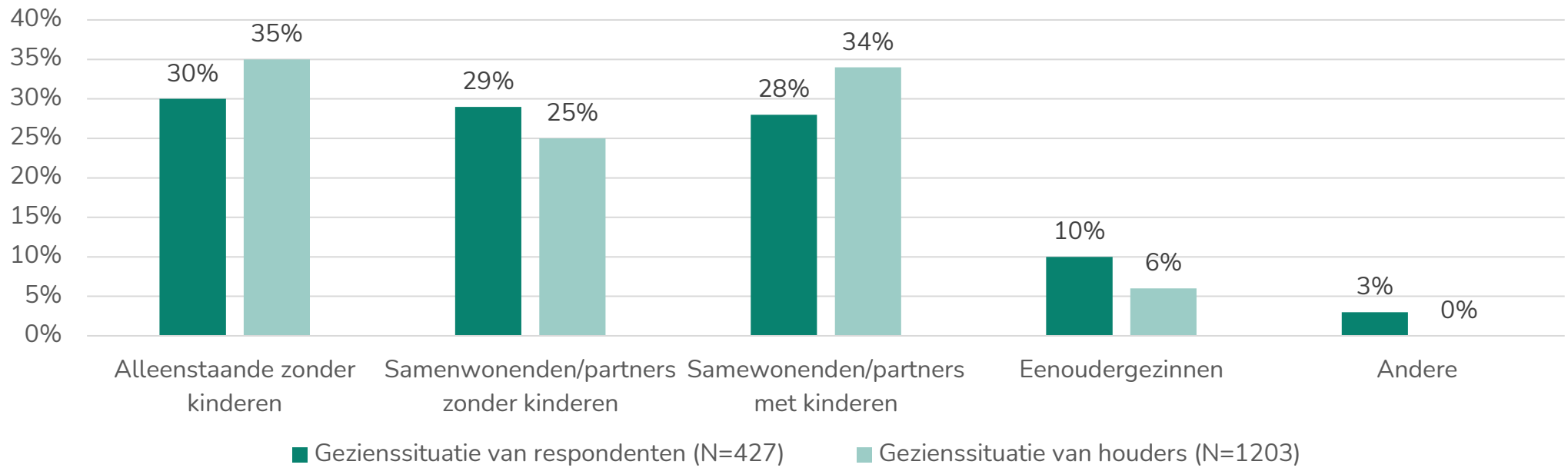


Respondenten
(N=427)

LEEFTIJDSCATEGORIE



GEZINSSITUATIE



PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN - TOEGANKELIJKHEID

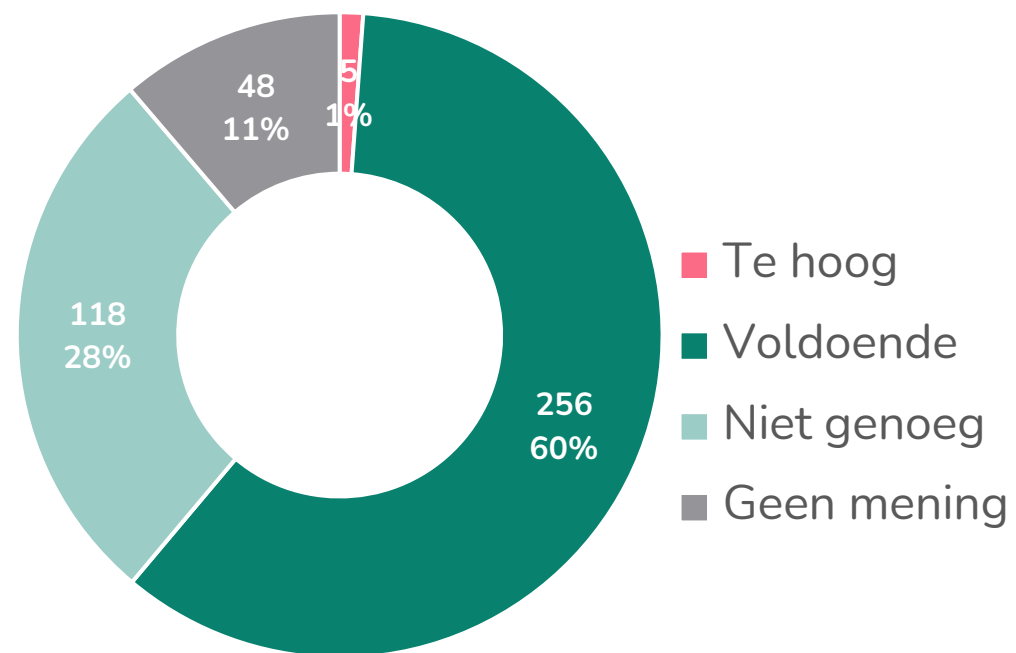
Over het algemeen is er een goede geografische spreiding (per gemeente) van de respondenten, die in grote lijnen overeenkomt met die van de premiehouders.

PC	Gemeente	Respondenten		Aanvragers	
1000	Brussel	36	8%	161	13%
1020	Laken	20	5%		
1030	Schaarbeek	42	10%	123	10%
1040	Etterbeek	16	4%	57	5%
1050	Elsene	37	9%	115	9%
1060	Sint-Gillis	13	3%	47	4%
1070	Anderlecht	23	5%	89	7%
1080	Sint-Jans-Molenbeek	18	4%	59	5%
1081	Koekelberg	5	1%	18	1%
1082	Sint-Agatha-Berchem	12	3%	26	2%
1083	Ganshoren	4	1%	22	2%
1090	Jette	19	4%	57	5%
1140	Evere	12	3%	33	3%
1150	Sint-Pieters-Woluwe	29	7%	58	5%
1160	Oudergem	13	3%	49	4%
1170	Watermaal-Bosvoorde	17	4%	45	4%
1180	Ukkel	35	8%	93	8%
1190	Vorst	29	7%	68	6%
1200	Sint-Lambrechts-Woluwe	28	7%	67	6%
1210	Sint-Joost-ten-Node	10	2%	15	1%
	Andere	9	2%	1	0%
Totaal		427	100%	1203	100%



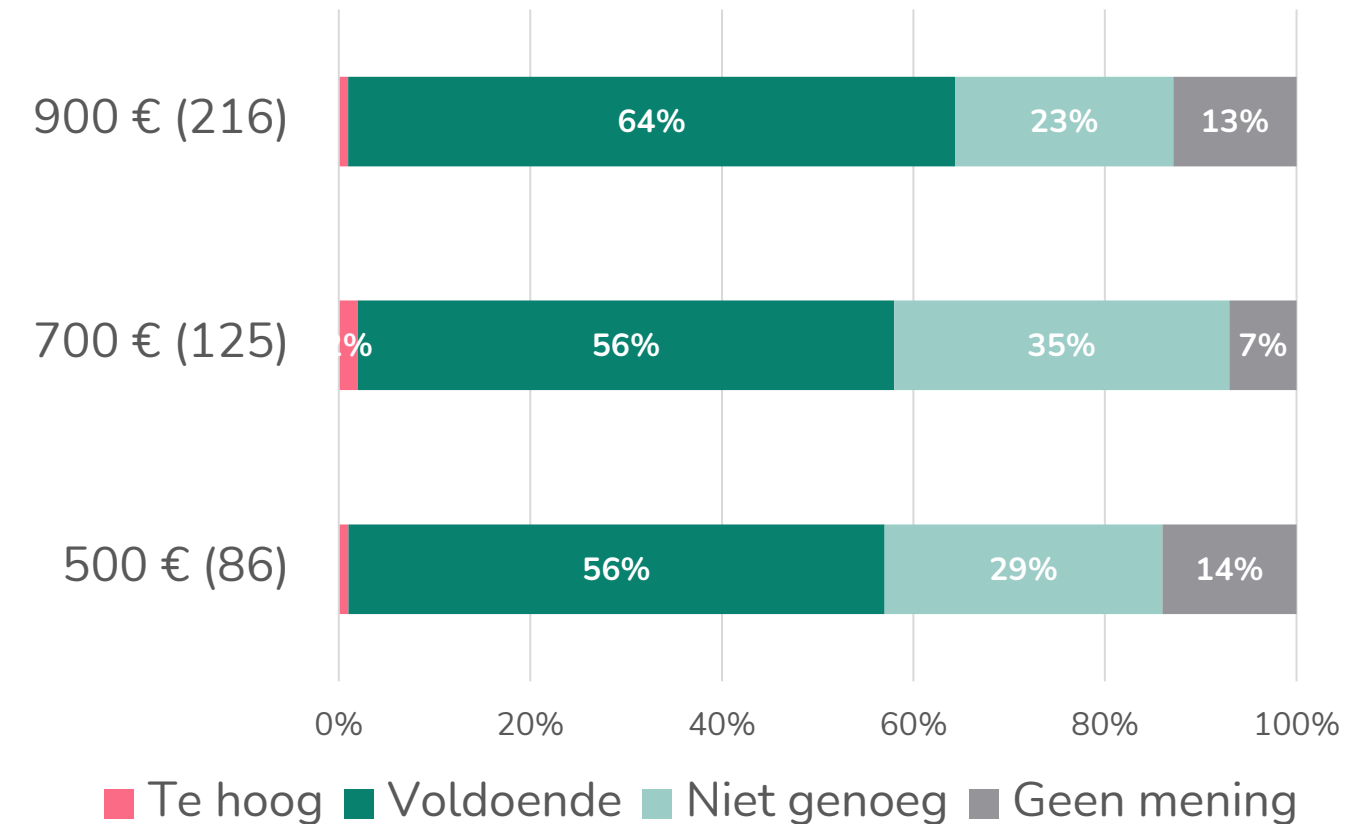
ALGEMENE TEVREDENHEID OVER DE PREMIE

MENING OVER HET ONTVANGEN BEDRAG



Aantal = 427

MENING OVER HET BEDRAG OP BASIS VAN HET ONTVANGEN BEDRAG

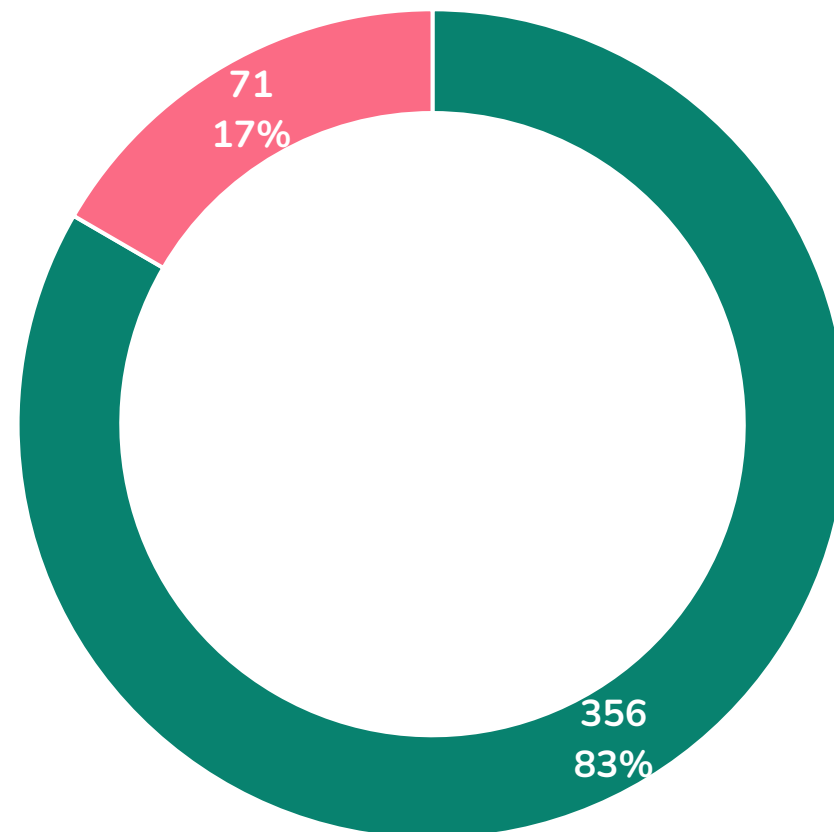


De meerderheid van de respondenten was tevreden met het toegekende bedrag, maar 28% vond het toch te laag. Er is geen rechtstreeks verband tussen de mate van tevredenheid en de hoogte van de ontvangen premie. Er was net meer ontevredenheid onder diegenen die 700 euro ontvingen (dat zijn huishoudens met een gemiddeld inkomen), aangezien ze het bedrag te laag vonden.



ALGEMENE TEVREDENHEID OVER DE PREMIE

ZOU U DEZELFDE PRODUCTEN OPNIEUW
BESTELLEN?



■ Ja ■ Nee

Aantal = 427

83% van de respondenten is tevreden met hun keuzes.

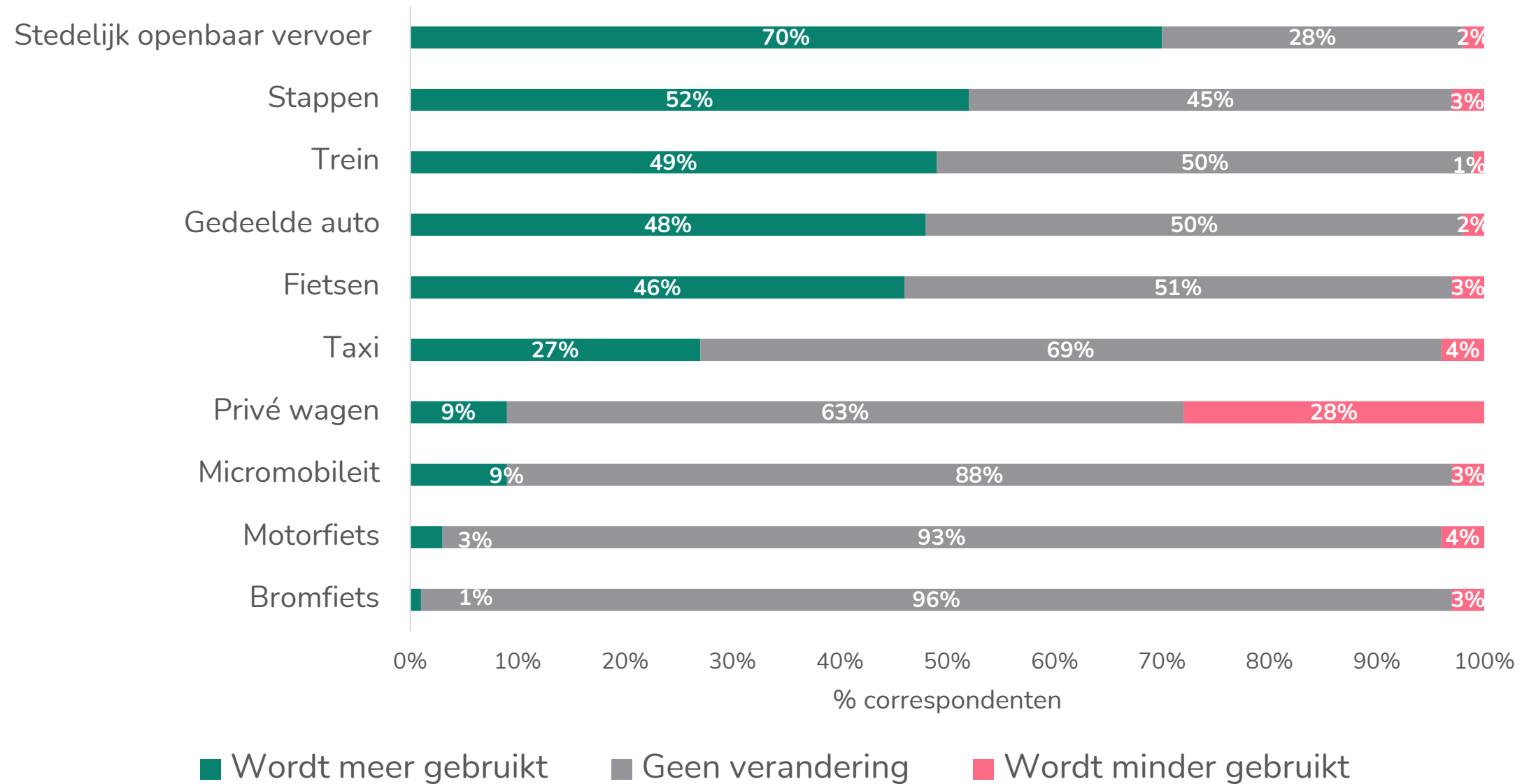
Van degenen die niet dezelfde producten zouden hebben besteld, zouden sommigen **meer budget willen hebben besteed aan een type product dat ze al hadden gekozen** (fiets in plaats van accessoires, groter taxibudget) en anderen zouden **een ander type abonnement hebben gekozen dat beter aan hun behoeften en beperkingen voldoet** (wachttijd voor taxi soms te lang, Cambio-optie te ingewikkeld om te gebruiken voor sommigen ...).

Ter herinnering: de dienst Mobility Coach wordt gepromoot door Leefmilieu Brussel om aanvragers te helpen bij het verdelen van hun premiebudget over de verschillende aangeboden mobiliteitsopties.



MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSWIJZIGING

VERANDERINGEN IN HET GEBRUIK VAN VERVOERSWIJZEN SINDS DE SCHRAPPING



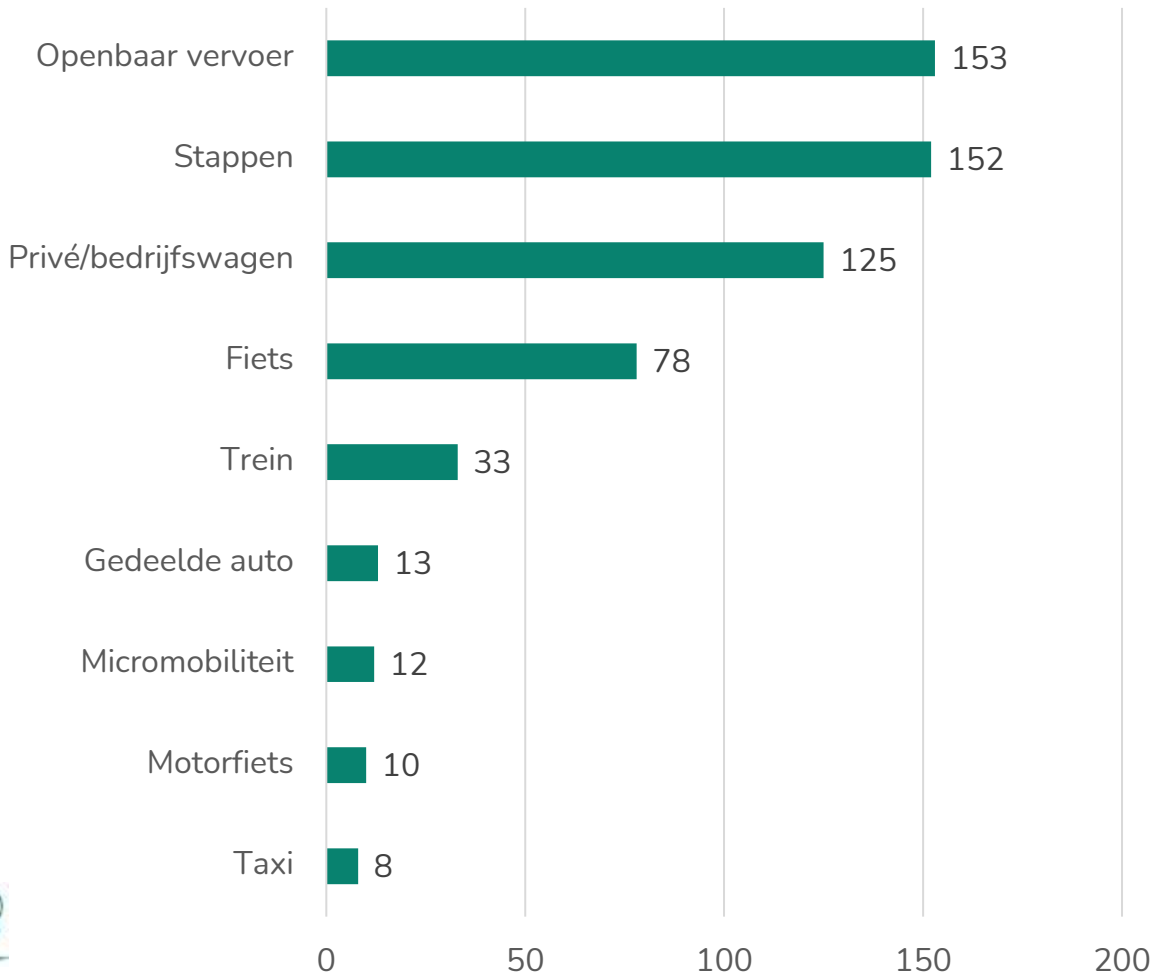
Na de schrapping van de wagen is de algemene trend een groter gebruik van alle vervoerswijzen, terwijl het autogebruik met 30% daalt. Het stedelijk openbaar vervoer doet het bijzonder goed.



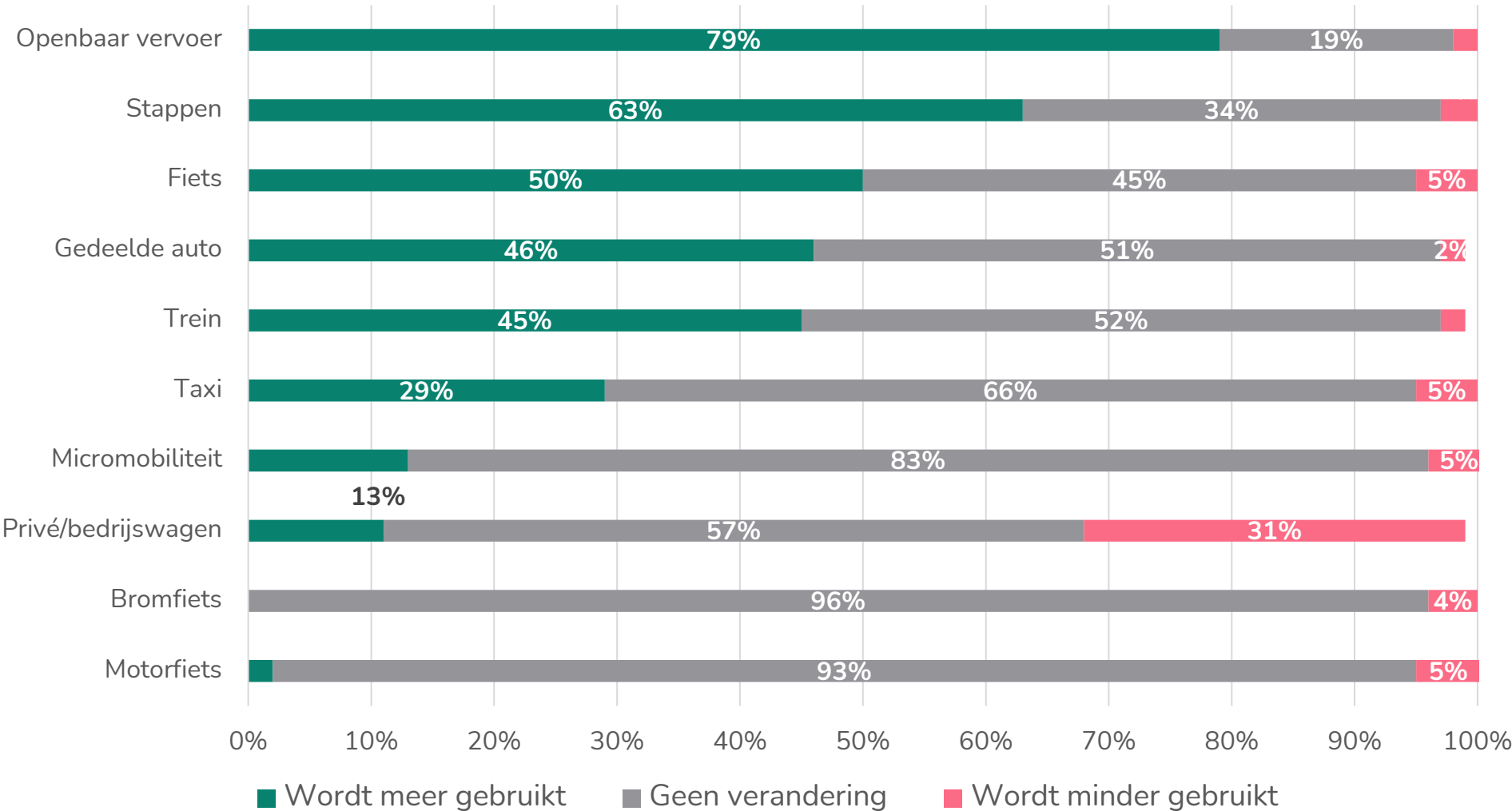
MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSWIJZIGING

De onderstaande grafieken zijn gericht op **regelmatige autogebruikers**, dus degenen die hun auto voor de schrapping **meerdere keren per week of elke dag gebruikten** (aantal = 244). Ondanks hun frequente autogebruik verklaarden ze dat ze veel gebruikmaakten van het **openbaar vervoer en te voet** gingen (zelfs voordat ze hun nummerplaat lieten schrappen). Na het schrappen van hun nummerplaat gingen ze nog meer gebruikmaken van het **openbaar vervoer** en begonnen ze meer te **wandelen**, dingen die ze al veel deden, maar ook gingen ze meer fietsen, autodelen en de trein gebruiken. De meerderheid van deze personen die regelmatig gebruikmaakten van de wagen koos voor een **fietsbudget** (bijna 38% van hen), **MIVB**-producten, **Cambio**-abonnementen en de multimodale oplossing **Modalizy**. We kunnen hieruit afleiden dat een deel van de verplaatsingen gebeurt met andere middelen dan de wagen.

MEESTE GEBRUIKTE VERVOERSWIJZEN VOOR DE SCHRAPPING

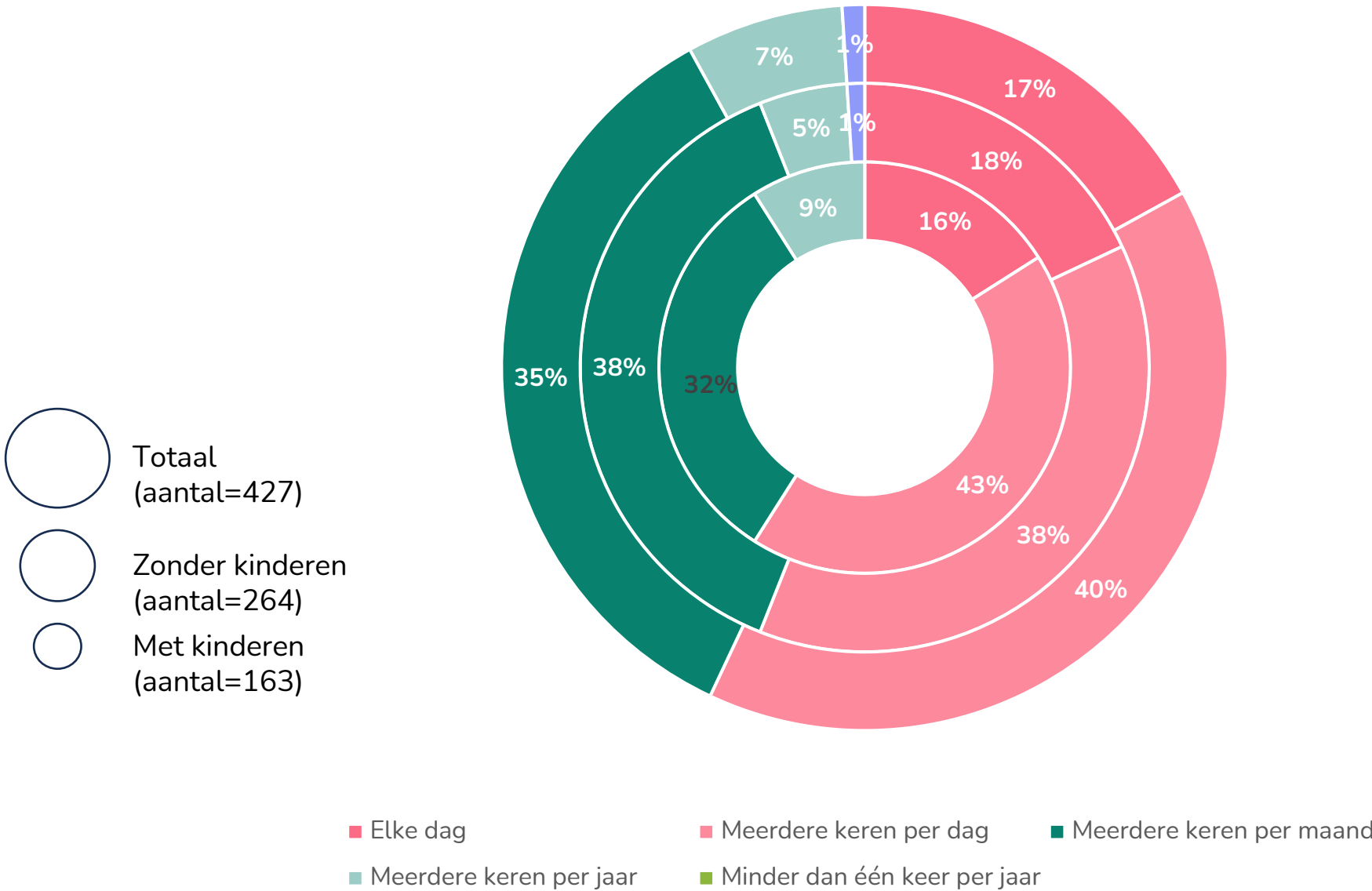


GEBRUIK VAN VERVOERSWIJZEN NA DE SCHRAPPING



MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSWIJZIGING

FREQUENTIE VAN AUTOGEBRUIK VÓÓR SCHRAPPING
NAAR SAMENSTELLING VAN HET HUISHOUDEN



Deze grafiek vergelijkt de frequentie van autogebruik voordat de nummerplaat werd geschrapt naargelang er al dan niet kinderen in het huishouden waren. Zo te zien heeft de aanwezigheid van kinderen weinig invloed bij deze steekproef: **59%** van de respondenten **met kinderen** zijn **regelmatige automobilisten**, tegenover **56%** van de respondenten **zonder kinderen**.

Deze grafiek toont ook aan dat meer dan de helft van de respondenten (57%) regelmatig gebruikmaakt van de wagen (tussen een paar keer per week en elke dag).

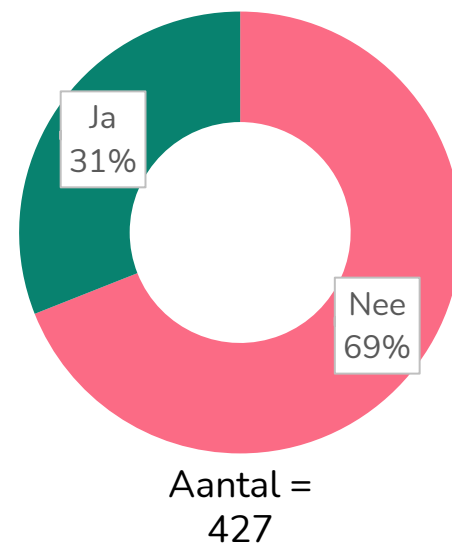


MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSWIJZIGING

Meer dan 2/3 van de respondenten heeft geen voertuig meer in het huishouden en maakt de dagelijkse verplaatsingen dus zonder voertuig.

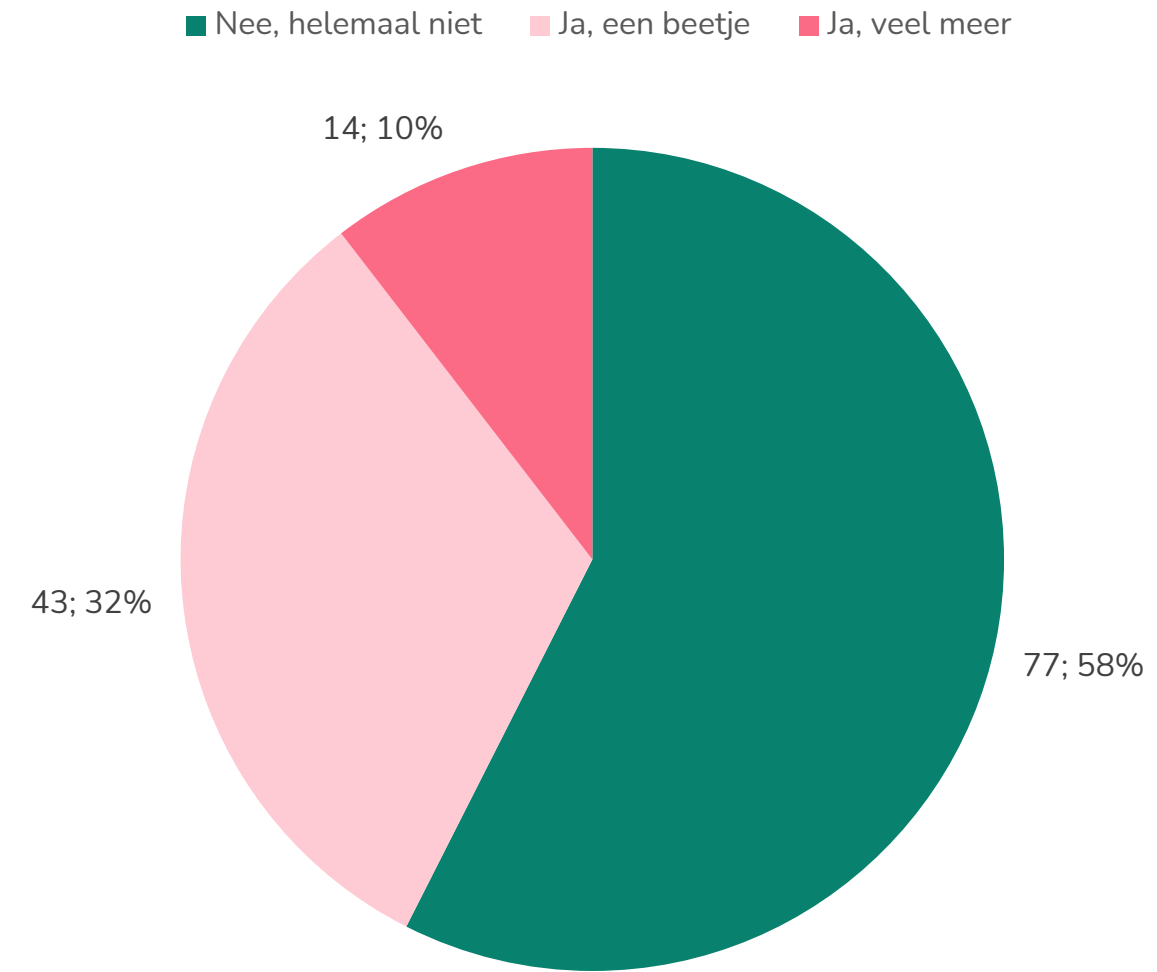
Voor meer dan de helft van diegenen die nog wel een voertuig bezitten, wordt het **niet vaker gebruikt** sinds hun andere voertuig geschrapt werd.

WAS ER TEN MINSTE ÉÉN AUTO OVER
IN HET HUISHOUDEN NA DE
SCHRAPPING?



Van de 134 respondenten die na het schrappen van de nummerplaat nog steeds een wagen in hun huishouden hadden, gaven 37 aan dat het om een bedrijfsvoertuig ging.

WORDT HET RESTERENDE VOERTUIG MEER
GEBRUIKT DAN VÓÓR DE SCHRAPPING?

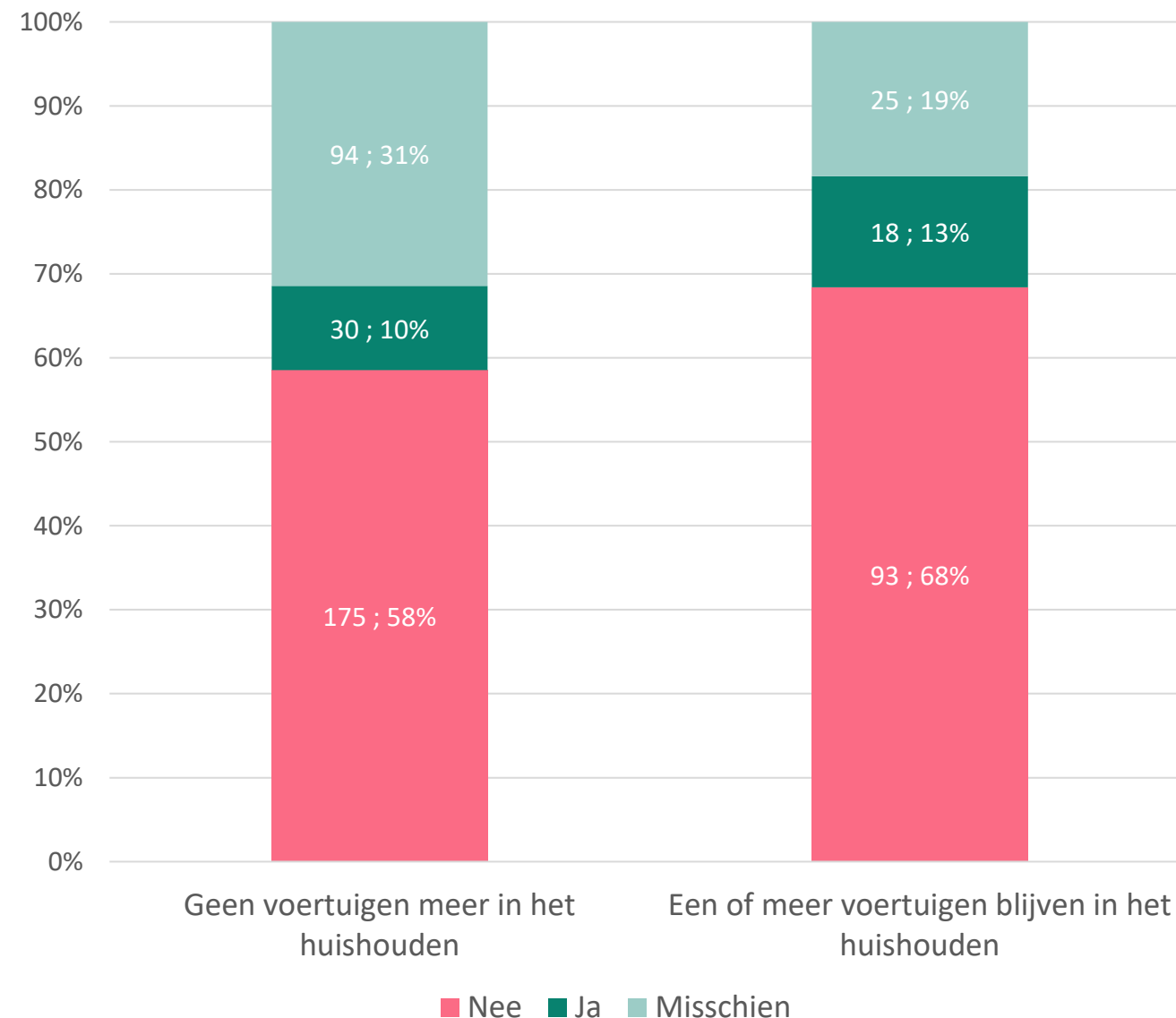


Aantal = 134



MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSWIJZIGING

BENT U VAN PLAN OM EEN NIEUWE AUTO TE KOPEN?



6 op de 10 mensen zijn niet van plan een nieuwe auto te kopen.

Van de respondenten die zeggen dat ze van plan zijn om opnieuw een auto te kopen (48), waren 18 nog steeds eigenaar van een voertuig na een nummerplaat te hebben geschrapt om te kunnen profiteren van de premie (en daarbij ging het niet om bedrijfswagens).

Deze huishoudens noemen de mogelijke noodzaak om het voertuig dat ze nog bezitten te **vervangen** (om verschillende redenen, met inbegrip van de LEZ) en de noodzaak om zich buiten Brussel te verplaatsen.

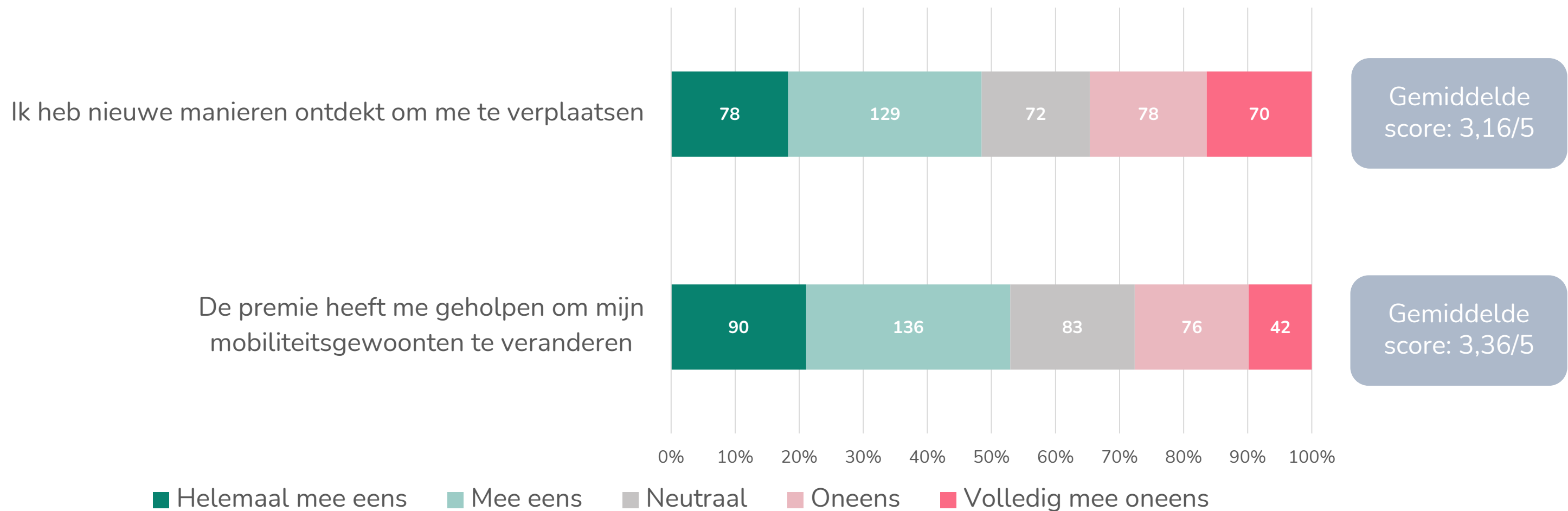
De meerderheid van deze mensen is tussen 40 en 75 jaar oud.



MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSWIJZIGING

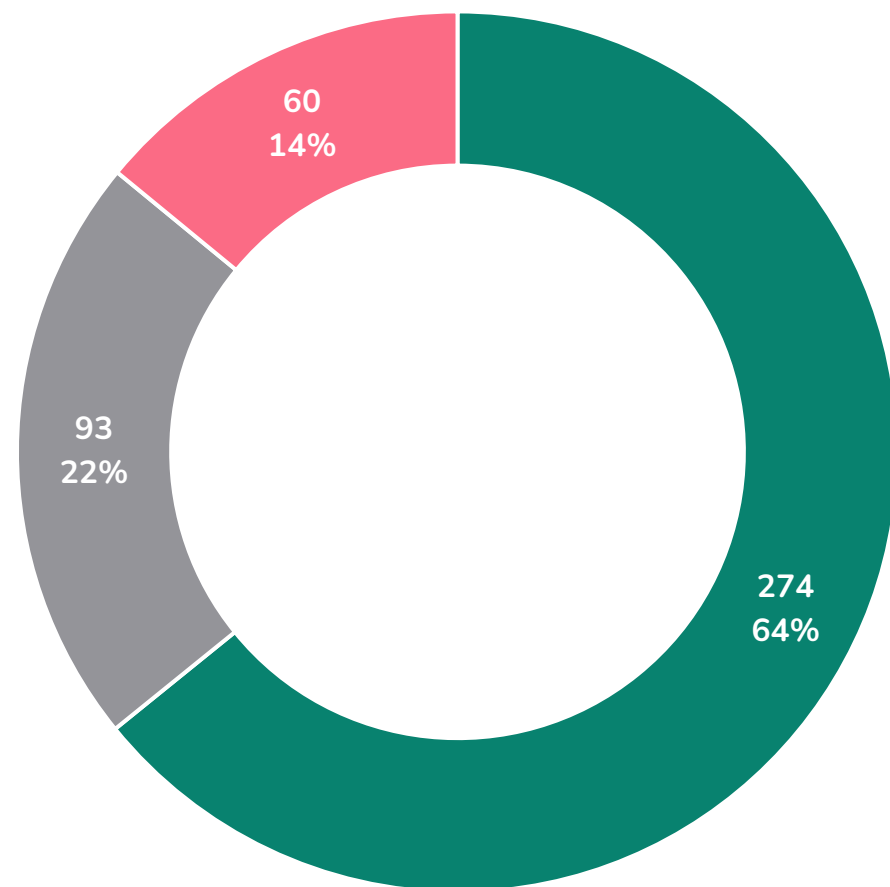
Dankzij de premie heeft bijna de helft van de respondenten nieuwe manieren ontdekt om zich te verplaatsen, waardoor ze hun gewoonten hebben kunnen veranderen.

VERKLARINGEN OVER DE PREMIE



MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSWIJZIGING

DE IMPACT VAN DE SCHRAPPING OP HET DAGELIJKS LEVEN



■ Positief ■ Geen mening ■ Negatief

Voor 64% van de respondenten heeft het schrappen van een voertuig een positieve invloed gehad op hun dagelijkse leven.

De belangrijkste redenen voor de positieve effecten die worden aangehaald zijn de **kosten** die het huishouden zo bespaart en minder **stress**.

Slechts 14% van de respondenten meldde een negatieve impact op hun dagelijkse leven.



BIJLAGEN



BIJLAGE 1: LIJST VAN DE BESCHIKBARE PRODUCTEN

DIENSTVERLENERS	PRODUCTEN
MIVB	• MIVB-jaarabonnement • Brupass-jaarabonnement • Brupass XL-jaarabonnement • RVV-jaarabonnement • Jaarabonnement 65+ • MIVB-maandabonnement • Brupass-maandabonnement • Brupass XL-maandabonnement • RVV-maandabonnement • 10 TaxiBus-ritten
Cambio	• START 1 jaar-abonnement + gebruikskosten • START 2 jaar-abonnement + gebruikskosten • Mogelijkheid om naar BONUS over te stappen
Modalizy	• Modalizy Flex-budget
Poppy	• Poppy-budget
Pro Vélo	• Fietsbudget
Taxi Victor Cab	• Victor Cab-budget
Villo!	• Villo Abonnement 1 jaar • Villo Abonnement 1 jaar + optie e-Villo



BIJLAGE 2: DEFINITIE VAN DE HUISHOUDENCATEGORIEËN

Huishoudencategorie	Definitie
Alleenstaanden	Huishouden dat bestaat uit één persoon
Samenwonenden/partners zonder kinderen	Huishouden bestaand uit meerdere meerderjarigen
Samenwonenden/partners met kinderen	Huishouden bestaande uit meerdere personen waarvan minstens één minderjarige (omvat ook de categorie 'eenoudergezinnen met andere leden' van het BISA)
Eenoudergezinnen	Huishouden bestaande uit meerdere leden met een meerderjarige



Volg ons op de sociale netwerken

