

BRUSSEL'AIR-PREMIE

Verslag 2024



**NEEM AFSTAND VAN JE AUTO
EN ONTVANG TOT € 1100**

brussel
herademt
.brussels

 Funded by the
European Union
NextGenerationEU

Vraag de premie aan op brusselairpremie.brussels

DECEMBER 2025

BRUSSEL'AIR-PREMIE - VERSLAG 2024

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING.....	5
Methodologie	5
De premie, gisteren en vandaag	5
Voorwaarden voor de premie	6
Herinnering aan de toepasselijke toekenningsvoorwaarden in 2024	6
ANALYSE VAN DE AANVRAGEN	8
Evolutie van het aantal aanvragen per jaar	8
Evolutie van het aantal aanvragen per maand in 2024	8
Verdeling van de toegekende premies per categorie	9
Aantal toegekende premies per inkomenscategorie in vergelijking met de totale gemotoriseerde bevolking ..	10
Profiel van de ontvangers van een premie volgens leeftijd	11
Profiel van de ontvangers van de premie volgens het soort huishouden.....	12
Reden om afstand te doen van de auto	13
Rol van de premie bij het afstand doen van de auto	14
Kennis van de premie	15
GEVRAAGDE MOBILITEITSPRODUCTEN EN -DIENSTEN	16
Bestelde producten en diensten per operator	16
Aankopen verricht met het fietsbudget	18
Tevredenheid over de aangeboden diensten in het kader van de premie	18
ANALYSE VAN DE PROCEDURE.....	20
De premieaanvraag	20
Tevredenheid over het IRISbox-formulier.....	20
Handmatige verwerking van de aanvraag	21
Behandeling en begeleiding	21
Begeleiding door de Mobility coach.....	22
IMPACT VAN DE PREMIE OP HET INDIVIDUELE GEDRAG VAN DE BEGUNSTIGDEN	23
Enquête over de impact van de premie op begunstigden	23
Algehele tevredenheid over het bedrag van de premie.....	23
Mobiliteitsgewoonten en gedragsverandering	24
Conclusie	28
BIJLAGEN.....	29
Bijlage 1: Tabel van de figuren	29
Bijlage 2: Inkomensdrempels	30
Bijlage 3: Lijst van de beschikbare producten	31
Bijlage 4: Definitie van de categorieën huishoudens.....	32



Bijlage 5: Profiel van de respondenten.....	32
Bijlage 6: Gezinssituatie van de respondenten	32
Bijlage 7: Profiel van de respondenten - Locatie.....	33
Bijlage 8: Methodologie van de enquête over de impact van de premie.....	33



DOEL

De Brussel'Air-premie evalueren voor het jaar 2024.

INHOUD

In dit verslag maken we een kwantitatieve en kwalitatieve balans op van de Brussel'Air-premie. Het werd opgesteld door het onderzoeksbureau Traject op vraag van en voor rekening van Leefmilieu Brussel.

De analyse dient er in 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 wordt een analyse verricht van de gevraagde mobiliteitsproducten. Zo kon er worden uitgezocht wat de meest gevraagde producten zijn en konden deze gegevens worden vergeleken met de profielgegevens van de aanvragers.

Het derde deel betreft de procedure om de premie aan te vragen. Het gaat daarbij om de toegankelijkheid van het IRISbox-platform, de behandeling van de premie-aanvragen en de kwaliteit van de begeleiding die aan de aanvragers wordt aangeboden.

Het laatste deel, dat gebaseerd is op een enquête, is tot slot bedoeld om de impact van de premie te onderzoeken op de verplaatsingsgewoonten van de huishoudens die deze premie hebben ontvangen.

PARTNERSCHAPPEN

De Brussel'Air-premie wordt beheerd door Leefmilieu Brussel in partnerschap met:



De Brussel'Air-premie geniet 7 miljoen euro steun van de Faciliteit voor Herstel en Veerkracht van Europa



INLEIDING

METHODOLOGIE

Kwantitatieve analyse

Dit verslag is gebaseerd op de toekenningsgegevens van de premie die door Leefmilieu Brussel zijn doorgegeven. Het gaat om het jaar 2024. De boekingswijze werd gewijzigd: in 2023 werden de premies geboekt op de datum van de indiening door de burger; in dit verslag worden ze voortaan geboekt op de datum van de goedkeuring door Leefmilieu Brussel.

Kwalitatieve analyse

De kwalitatieve analyse is gebaseerd 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: ze gaat over de toegankelijkheid van het IRISbox-platform en de motiveringen van de aanvragers. De link naar de enquête is met de begunstigden van de premie gedeeld via de e-mail met daarin hun attest van de toekenning van de premie. Alleen al in het jaar 2024 ontving de enquête 201 reacties.

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 golven verzonden, ongeveer één jaar na de toekenning van de premie. Begin maart 2025 hadden 567 begunstigden die de premie hadden ontvangen tussen september 2022 en februari 2024, erop geantwoord, en het is deze steekproef die in deze studie is gebruikt.

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 weg te doen 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 de volgende pagina).

Oorspronkelijk werkte de premie als een mobiliteitspakket, waarbij Brusselaars die afstand deden van hun auto, 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 1 jaar.

Door de invoering van de [lage-emissiezone of Low Emission Zone](#) op het Brusselse grondgebied in 2018 moesten de steunmaatregelen worden versterkt en moesten er nieuwe worden ingevoerd. Het is in die context dat de Brussel'Air-premie in 2021 werd herzien en in 2022 werd gelanceerd in een nieuwe versie.

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 drie belangrijkste veranderingen waren:

- de digitalisering van het aanvraagproces;
- de aanpassing van het premiebedrag op basis van de situatie van het huishouden of de aanwezigheid van een persoon met een handicap in het huishouden;
- de uitbreiding van de mobiliteitsdiensten die beschikbaar zijn binnen de premie.



VOORWAARDEN VOOR DE PREMIE

Premiecategorieën

In 2024 werden de inkomensdrempels geïndexeerd op 1 maart 2024 en werden de premiebedragen tweemaal gewijzigd, met name om zich aan te passen aan de prijsstijging van de MIVB-abonnementen. De premiecategorieën variëren altijd volgens het profiel van het huishouden:

Tabel 1: Bedrag van de toegekende premie op basis van het inkomen

INKOMEN/STATUUT VAN DE AANVRAGER*	TOEGEKEND BEDRAG		
	Vóór 01/03/24	Tussen 01/03/24 en 31/08/24	Na 01/09/24
Persoon met een handicap	€ 900	€ 1010	€ 1052
Laag inkomen	€ 900	€ 1010	€ 1052
Gemiddeld inkomen	€ 700	€ 705	€ 726
Hoog inkomen	€ 500	€ 505	€ 526

* Het inkomen dat in aanmerking wordt genomen, is de som van het totale belastbare inkomen van alle meerderjarige personen in het huishouden, zoals opgenomen in het meest recente aanslagbiljet betreffende het inkomen van natuurlijke personen. De verschillende inkomensdrempels die gedurende het jaar zijn toegepast om de categorie (laag, gemiddeld, hoog) te bepalen, zijn te vinden in de [bijlage](#).

Beschikbare mobiliteitsproducten

- MIVB-abonnementen en TaxiBus-vouchers
- Een fiets- en micromobiliteitsbudget (beheerd door Pro Velo)
- Abonnementen op Villo! en eVillo!
- Twee abonnementsformules, te combineren met een Cambio-budget
- Poppy-budget
- Taxi Victor Cab-budget
- Modalizy-budget

Meer informatie over de aangeboden producten is te vinden in de [bijlage](#).

HERINNERING AAN DE TOEPASSELIJKE TOEKENNINGSVOORWAARDEN IN 2024¹

- De aanvrager is een natuurlijke persoon die gedomicilieerd is in een van de 19 gemeenten van het Brussels Gewest.
- De aanvrager dient zijn premieaanvraag in binnen zes maanden volgend op de uitschrijving van het voertuig.
- De in aanmerking genomen uitschrijving betreft een voertuig van categorie M1 (auto), met uitzondering van campers, die minstens 1 jaar onafgebroken was ingeschreven op naam van de aanvrager, of op naam van een overleden gezinslid van de aanvrager.
- De schrapping van een auto die was ingeschreven op naam van een onderneming, een motor of een bedrijfsvoertuig (categorie N1, bijvoorbeeld een bestelwagen) verleent geen recht op een Brussel'Air-premie.
- De aanvrager kan niet van de premie gebruikmaken indien hij of een lid van zijn huishouden een bedrijfswagen (of een gelijkgesteld voertuig) heeft gekregen sinds minder dan drie maanden vóór de aanvraagdatum van de Brussel'Air-premie.
- De premie wordt slechts één keer per geschrapte nummerplaat toegekend.
- Elke premieaanvraag die niet binnen zes maanden na de indiening wordt voltooid, wordt geschrapt. Het zal niet meer mogelijk zijn om een nieuwe premieaanvraag in te dienen voor dezelfde nummerplaat.

¹ Het betreft hier de toekenningvoorwaarden die vanaf 1 maart 2024 van toepassing zijn.



- De premie is twee jaar geldig (met uitzondering van maandelijks of jaarlijkse abonnementen) vanaf de datum van het toekenningsattest.
- De keuze van de diensten en bedragen die eraan zijn toegekend door de aanvrager is definitief. Er worden geen wijzigingen, annuleringen of terugbetalingen aanvaard.
- De aanbieders van mobiliteitsdiensten zijn verantwoordelijk voor het leveren van prestaties die in overeenstemming zijn met hun algemene voorwaarden, zoals beschikbaar op hun website en/of bij elke dienstverlener.
- Elk bedrag dat niet wordt uitgegeven op het moment van de bestelling van de mobiliteitsdiensten, is 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.

Controle

Het doel van de premie is om steun te verlenen aan de huishoudens die het aantal voertuigen in het huishouden voor (minstens) één jaar verminderen. Door de premie te aanvaarden, stemt de aanvrager in met de volgende voorwaarde: zodra het kenteken is geschrapt, mag geen enkel lid van zijn huishouden gedurende één jaar nog een extra auto of motorfiets inschrijven (voertuigen in de categorieën M1 en L3 tot en met L7). Het huishouden mag ook niet profiteren van een extra bedrijfswagen tijdens het jaar. De vervanging van een voertuig dat in het huishouden blijft, is toegestaan, net als de inschrijving van een bromfiets of speedpedelec (categorie L1 en L2).

Indien de voorwaarden voor de toekenning van de premie niet worden nageleefd, zal Leefmilieu Brussel de aanvrager op de hoogte brengen van de verplichte terugbetaling, die moet gebeuren binnen 60 dagen na de kennisgeving.

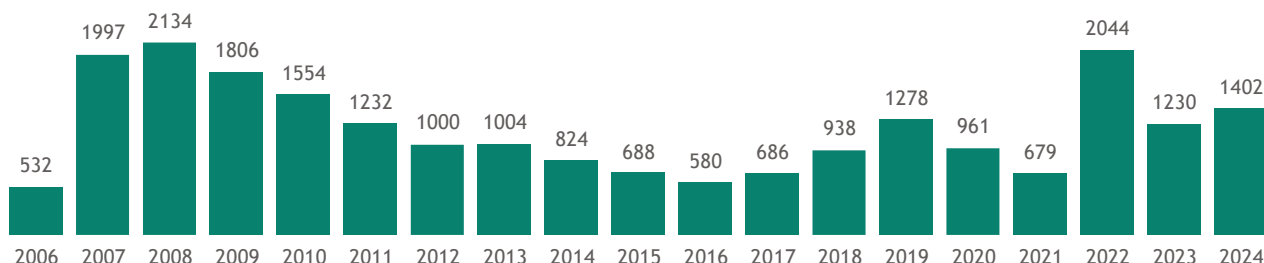


ANALYSE VAN DE AANVRAGEN

EVOLUTIE VAN HET AANTAL AANVRAGEN PER JAAR

Een aanzienlijke stijging in 2022

Aantal toegekende Brussel'Air-premies per jaar



Figuur 1: Aantal toegekende Brussel'Air-premies per jaar

Na de invoering van de Brussel'Air-premie in 2006 piekte het aantal aanvragen per jaar in 2008, waarna het geleidelijk daalde tot 2016, omdat er niet meer actief over de premie werd gecommuniceerd. Vanaf 2017 was er een toename in het aantal aanvragen. Die heropleving hield verband met de invoering van de lage-emissiezone (of Low Emission Zone (LEZ)) het jaar daarop. 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.

De van 2017 tot 2019 waargenomen opleving lijkt echter in 2020 en 2021 te zijn afgeremd, waarschijnlijk als gevolg van de coronacrisis.

In 2021 was het aantal aanvragen uitzonderlijk laag, ook al omdat het onmogelijk was om de premie aan te vragen tussen oktober 2021 en maart 2022, toen er van de oude naar de nieuwe premieformule werd overgeschakeld. Er wordt geschat dat daarom 225 personen hun premieaanvraag pas in 2022 hebben ingediend in plaats van in 2021. Als we de sluiting van het loket in 2021 buiten beschouwing laten, zouden er in dat jaar 904 premies zijn toegekend, in plaats van 679, en in 2022 ongeveer 1877, in plaats van 2044. Dit gecorrigeerde aantal blijft bijzonder hoog en kan worden verklaard door de inwerkingtreding van een nieuwe mijlpaal van de LEZ, evenals de communicatiecampagne die is gevoerd bij de invoering van de nieuwe versie van de premie.

In 2023 werden er 1230 premies toegekend, hetzij ongeveer 1000 premies minder dan het voorgaande jaar. Dat bevestigt dat het jaar 2022 een uitzonderlijk jaar was en dat het grote aantal aanvragen niet enkel werd veroorzaakt door het 'trechtereffect' van de sluiting van het loket eind 2021. De nieuwe mijlpaal van de LEZ in 2022 (verbod op diesel Euro 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.

In 2024 werden 1402 premies toegekend, een lichte stijging ten opzichte van 2023. In dit stadium is het moeilijk in te schatten welke impact de LEZ-mijlpaal in 2025 heeft gehad, met andere woorden in hoeverre het naderen van de mijlpaal interesse heeft opgewekt voor de Brussel'Air-premie in de eerste helft van 2024 of in hoeverre het uitstel ervan tot de tweede helft van 2024 heeft geleid tot een gebrek aan interesse in de premie. Op 4 oktober 2024 stemde het Brusselse Parlement immers voor uitstel van de mijlpaal, die oorspronkelijk gepland was op 1 januari 2025.

GEOGRAPHISCHE VERDELING VAN DE AANVRAGEN IN 2024



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 (Haren, Neder-over-Heembeek en Laken inbegrepen) met 188 toegekende premies. Schaarbeek en Elsene staan ook bovenaan het klassement met respectievelijk 143 en 135 toegekende premies, op de voet gevolgd door Ukkel (130). Over het algemeen werden dezelfde trends waargenomen in de twee voorgaande jaren.

Nombre de primes Bruxell'Air octroyées par commune en 2024



Figuur 2: Aantal toegekende Brussel'Air-premies per gemeente in 2024

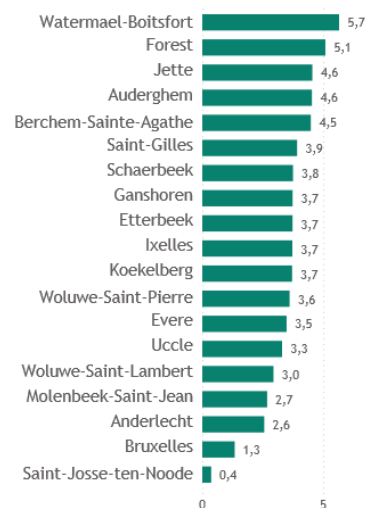
Een hoger aantal premies toegekend in de gemeenten van de tweede kroon

Uit een analyse per gemeente blijkt dat het gebruik van de Brussel'Air-premie sterk verschilt van gemeente tot gemeente. De gemeenten in de tweede Brusselse kroon, zoals Watermaal-Bosvoorde (5,7 premies per 10.000 voertuigen), Vorst (5,1), Jette en Oudergem (4,6), hebben de hoogste aanvraagcijfers.

Meer centraal gelegen gemeenten zoals Brussel-Stad (1,3) en Sint-Joost-ten-Node (0,4) hebben daarentegen veel lagere percentages, in samenhang met een lagere motorisatiegraad in de uitgangssituatie.

De meeste andere gemeenten zitten in het middensegment, met tussen de 3 en 4 afgegeven premies per 10.000 voertuigen.

Nombre de primes délivrées (2024) pour 10.000 véhicules immatriculés dans la commune (2023)



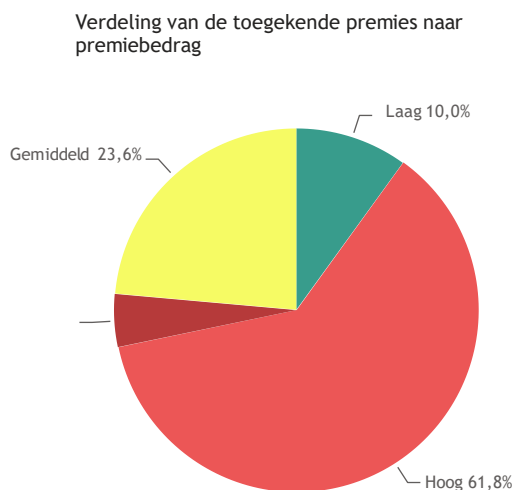
VERDELING VAN DE TOEGEKENDE PREMIES PER CATEGORIE

Bijna 62 % van de premies is toegekend aan personen met een laag inkomen

In 2024 waren de hoogste premies, dat wil zeggen de premies die naar de huishoudens met de laagste inkomens gaan (met uitzondering van huishoudens met een persoon met een handicap), goed voor bijna 62 % van de toegekende premies. Met andere woorden, de meeste aanvragen komen van huishoudens die behoren tot de laagste inkomensschijf. De verhoudingen zijn vergelijkbaar met die van de voorgaande jaren.

De huidige tendens lijkt erop te wijzen dat de premie aansluit bij de doelstellingen om deze meer kwetsbare doelgroep, zoals gedefinieerd in het kader van de LEZ, te begeleiden.



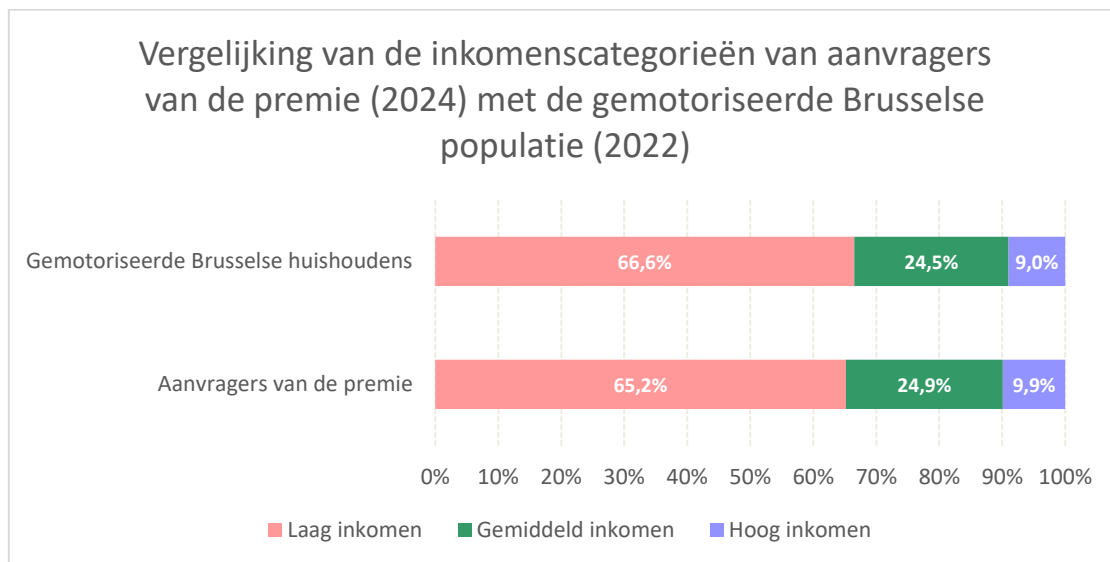


Figuur 3: Verdeling van de toegekende Brussel'Air-premies volgens het bedrag van de premie

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

De inkomensverdeling van de begunstigden is vergelijkbaar met die van de gemotoriseerde Brusselaars

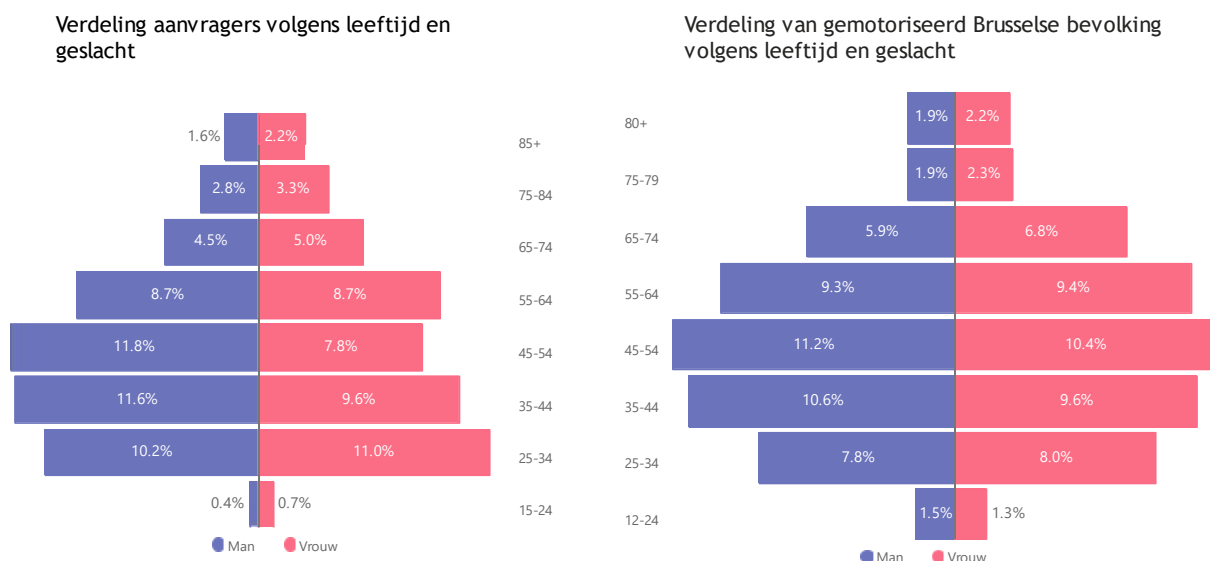
Een vergelijking van de inkomenscategorieën van aanvragers van de premie en alle gemotoriseerde huishoudens in Brussel toont zeer vergelijkbare profielen. Het aandeel huishoudens met een laag inkomen is bijna identiek (65 % van de aanvragers vergeleken met 64,8 % van de gemotoriseerde bevolking), evenals huishoudens met een gemiddeld inkomen (10 % vergeleken met 10,2 %) en huishoudens met een hoog inkomen (25 % vergeleken met 25,5 %). De premie heeft dus op evenwichtige wijze betrekking op alle inkomenscategorieën.



Figuur 4: Vergelijking van de inkomenscategorieën van aanvragers van de premie met de gemotoriseerde Brusselse populatie

PROFIEL VAN DE ONTVANGERS VAN EEN PREMIE VOLGENS LEEFTIJD

Categorie van 25-34 jaar duidelijk in de meerderheid, in tegenstelling tot 65-plussers



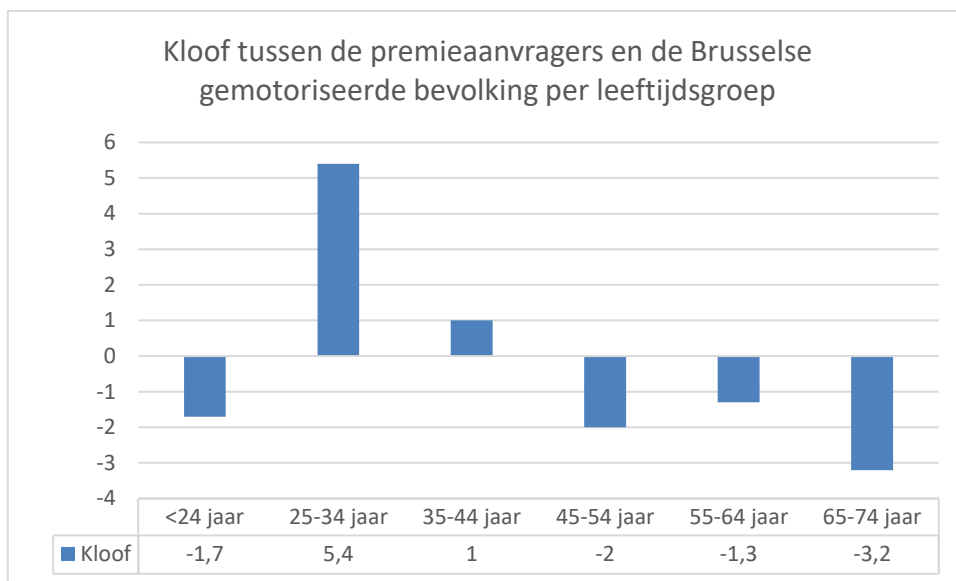
Figuur 5: Verdeling mannen/vrouwen van de aanvragers van de Brussel'Air-premie en de gemotoriseerde Brusselse bevolking

Een analyse van de leeftijdsgroepen brengt aanzienlijke verschillen aan het licht tussen de aanvragers van de Brussel'Air-premie en de gemotoriseerde Brusselse bevolking. De leeftijdsgroep 25-34 jaar is duidelijk oververtegenwoordigd (+5,4 punten). Dit kan worden verklaard door het feit dat deze leeftijdsgroep, die zich vaak in een overgangsfase bevindt, eerder geneigd is om de auto op te geven ten gunste van stedelijke mobiliteitsalternatieven. Volgens de studie van Brussel Mobiliteit (2025)² maakt deze leeftijdsgroep minder verplaatsingen met de auto dan andere leeftijdsgroepen van de actieve bevolking (34-64). De leeftijdsgroep 35-44 jaar is ook iets sterker vertegenwoordigd (+1 punt).

Omgekeerd zijn de jongeren onder 25 jaar verhoudingsgewijs minder goed vertegenwoordigd (-1,7 punten), wat zou kunnen worden verklaard door het feit dat jonge gemotoriseerde Brusselaars die net een auto hebben gekocht, er niet meteen afstand van willen doen, ondanks het feit dat ze een van de leeftijdsgroepen zijn met de minste behoefte aan een auto. Hetzelfde geldt voor de leeftijdsgroep 65-74 jaar, die het verst van de premie verwijderd lijkt te zijn (-3,2 punten), in de veronderstelling dat velen van hen hun auto liever houden om redenen van comfort, vrijheid of gepercipieerde veiligheid, en dat ze minder geneigd zijn om hun verplaatsingsgewoonten te veranderen. De leeftijdsgroep 45-54 jaar is ook ondervertegenwoordigd (-2 punten), mogelijk door een grotere afhankelijkheid van de auto voor beroeps- en gezinsverplaatsingen. Dezelfde trend kan worden waargenomen bij 55-64-jarigen (-1,3 punten), van wie de financiële stabiliteit en mobiliteitsgewoonten het autogebruik zouden kunnen versterken. Ten slotte is de groep van 75 jaar en ouder licht oververtegenwoordigd (+1,6 punten). Een mogelijke verklaring is dat sommige ouderen ervoor kiezen om te stoppen met rijden om redenen van gezondheid, veiligheid of gebruiksgemak, waardoor ze afstand doen van hun voertuig en profiteren van de premie.

² Verslag Traject en Profacts in opdracht van Brussel Mobiliteit, [Enquête over de behoefte van de Brusselaars om zich met de auto te verplaatsen](#), 2025.



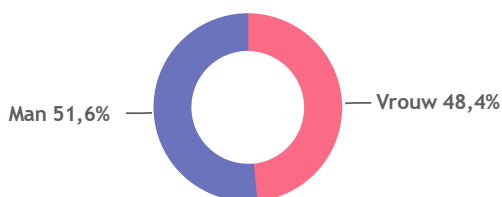


Figuur 6: Kloof tussen de premieaanvragers en de Brusselse gemotoriseerde bevolking per leeftijdsgroep

In het licht van de doelstellingen van de Brussel'Air-premie en deze analyse per leeftijdsgroep kan worden geconcludeerd dat de premie het mogelijk heeft gemaakt om de jonge actieve bevolking te ondersteunen en aan te moedigen om afstand te doen van de auto. Die groep is ook het meest geneigd om minder met de auto te reizen of om er geen te bezitten.

Aan de andere kant is de premie minder aantrekkelijk voor de oudere leeftijdsgroepen in de bevolking, met name 65-74-jarigen, die zich bijzonder getroffen voelen door de lage-emissiezone. Die zone heeft een impact op het bezit van een goed waar niet noodzakelijkerwijs of niet de hele tijd behoefte aan is, maar dat een noodzaak vormt voor deze bevolkingsgroepen, die minder goed in staat zijn om zich anders dan met de auto te verplaatsen.

Percentage toegekende Brussel'Air premies naar geslacht van de aanvrager



Figuur 7: Percentage toegekende premies volgens het geslacht van de aanvrager

Gemiddelde leeftijd van de aanvragers van de Brussel'Air-premie

49,8

Mediane leeftijd van ontvangers van de Brussel'Air-premie

47

PROFIEL VAN DE ONTVANGERS VAN DE PREMIE VOLGENS HET SOORT HUISHOUDEN

Eenoudergezinnen en koppels met kinderen zijn ondervertegenwoordigd onder de aanvragers

Een vergelijking tussen de gezinssamenstelling van de Brusselse gemotoriseerde bevolking en die van de aanvragers toont aan dat er bij de aanvragers van de premie enerzijds een ondervertegenwoordiging is van

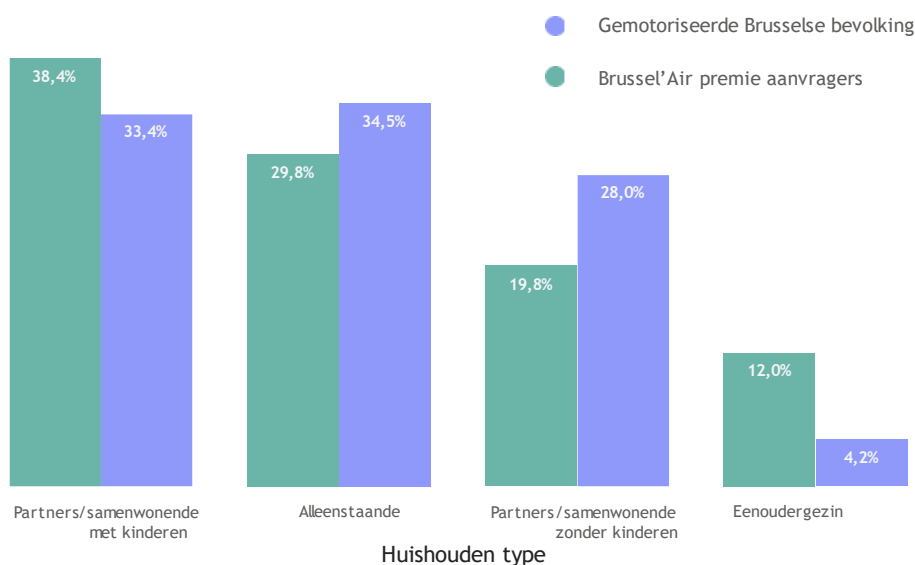


eenoudergezinnen en koppels met kinderen en anderzijds een oververtegenwoordiging van alleenstaanden en koppels zonder kinderen.

Dit betekent dat huishoudens met kinderen (koppels of eenoudergezinnen) de premie verhoudingsgewijs minder vaak aanvragen. Deze resultaten kunnen in verband worden gebracht met die van de studie van Brussel Mobiliteit over de behoefte van Brusselaars om over een voertuig te beschikken (2025)³. De studie had onder meer tot doel een indicator voor de autobehoeft te bepalen voor verschillende profielen, en daaruit bleek dat huishoudens met kinderen de hoogste indicator hebben. Dit betekent dat het voor hen potentieel moeilijker is om afstand te doen van een auto.

De definitie van categorieën huishoudens is opgenomen in bijlage 3.

Vergelijking van de samenstelling van de huishoudens van de Brussel'Air aanvragers met de gemotoriseerde Brusselse bevolking



Figuur 8: Vergelijking van de samenstelling van de huishoudens van de aanvragers met de Brusselse situatie

REDEN OM AFSTAND TE DOEN VAN DE AUTO

Meer redenen gekoppeld aan keuze dan aan verplichting

In de eerste enquête werd aan de aanvragers van de premie gevraagd waarom ze hadden besloten om afstand te doen van hun voertuig.

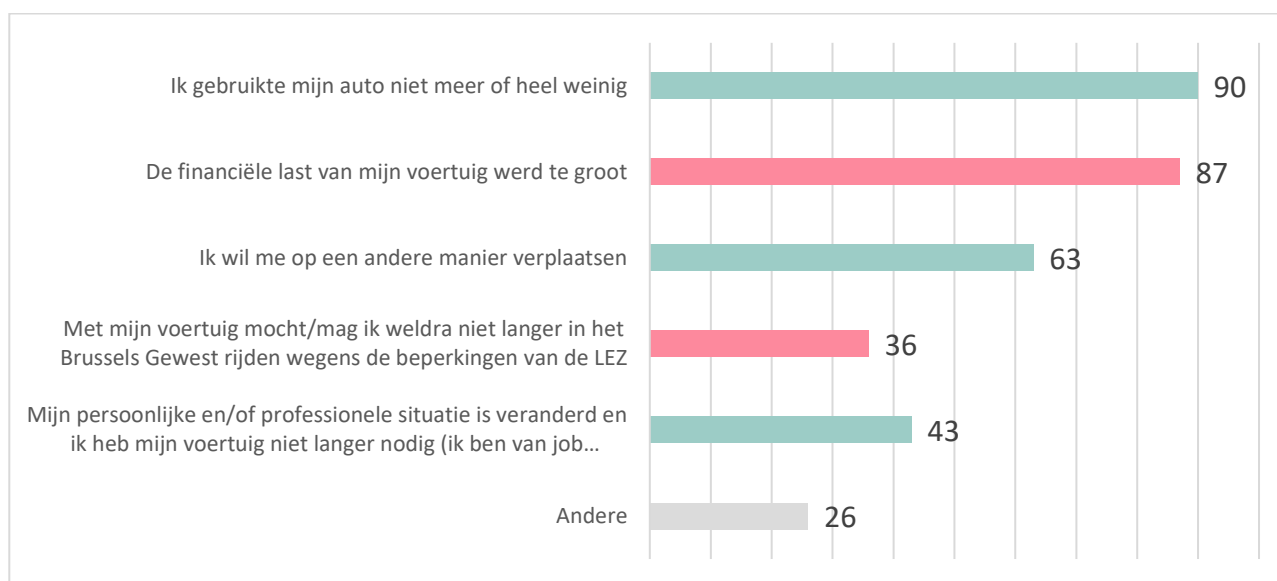
Het geringe gebruik van het voertuig is de meest genoemde reden, op de voet gevolgd door de hoge kosten van het bezit van een auto.

Andere redenen worden gegeven, zoals redenen van fysieke of ecologische aard, de Brusselse context of de aanwezigheid van een ander voertuig in het huishouden. De verdeling van de redenen is min of meer dezelfde als in voorgaande jaren.

³ Idem.



Keuze Verplichting(en)



Figuur 9: Redenen om afstand te doen van de auto

Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, antwoorden over het jaar 2024 (N = 201)

ROL VAN DE PREMIE BIJ HET AFSTAND DOEN VAN DE AUTO

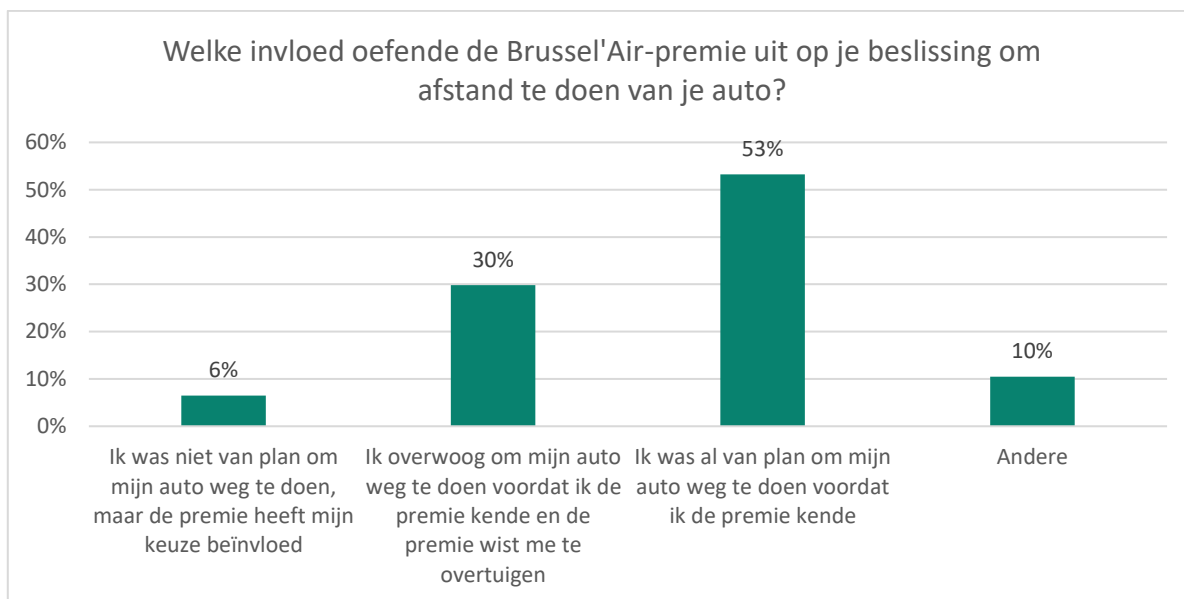
De premie is een trigger voor een deel van de aanvragers

Voor 36 % van de respondenten speelde de premie mee bij hun beslissing om afstand te doen van hun auto. Van hen dacht 30 % er al over om de auto op te geven en de premie hielp om hen te overtuigen. Voor 6 % van de respondenten was de premie zelfs de enige aanleiding, dus zonder de premie hadden ze het niet gedaan.

Voor 53 % van de respondenten speelde de premie geen rol bij het schrappen van de nummerplaat.

Tot de "andere" redenen behoren: verschillende beperkingen, in het bijzonder de LEZ, maar ook gezondheidsproblemen. Sommigen waren zich niet bewust van het bestaan van de premie toen ze afscheid namen van hun auto en ontdekten dit pas achteraf, en van nog anderen was de auto kapotgegaan of betrokken geraakt bij een ongeval, waarbij de herstelkosten te hoog opliepen.





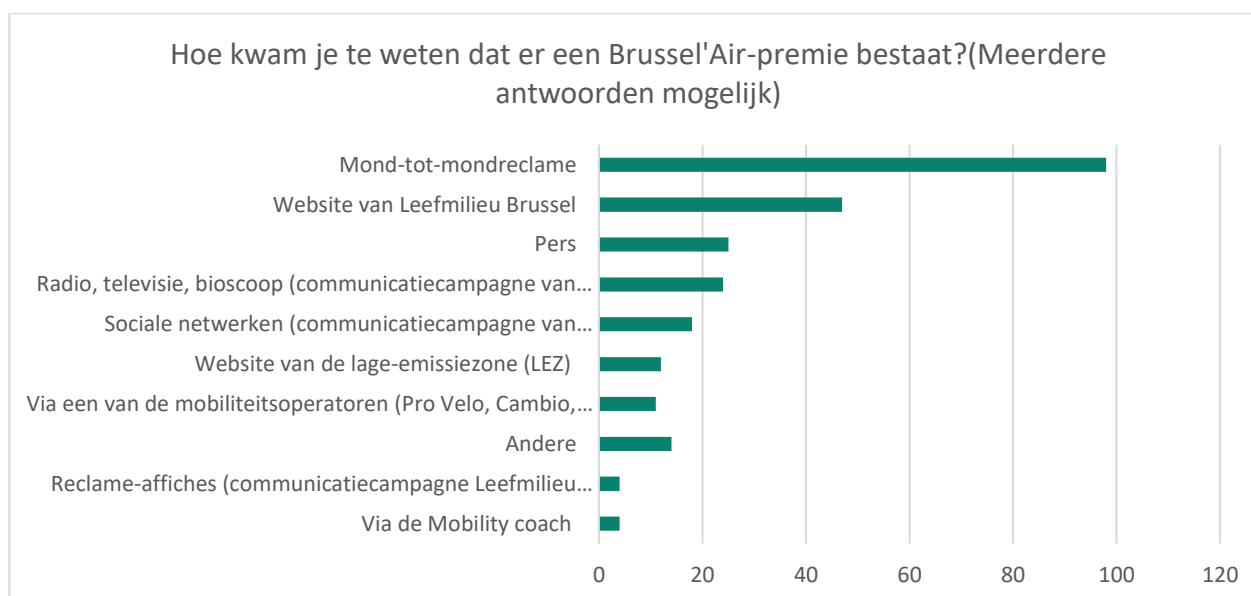
Figuur 10: Invloed van de Brussel'Air-premie bij het wegdoen van de auto

Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, antwoorden over het jaar 2024 (N = 201)

KENNIS VAN DE PREMIE

De aanvragers kennen de premie via mond-tot-mondreclame

Eén vraag in de enquête ging over de manier waarop de aanvragers de premie hadden ontdekt. Het blijkt dat mond-tot-mondreclame verreweg de belangrijkste factor is, en dat is al enkele jaren zo. De twee andere kanalen die het vaakst genoemd worden, zijn de website van Leefmilieu Brussel en de pers, op de voet gevolgd door de communicatiecampagnes van Leefmilieu Brussel (televisie, bioscoop) die specifiek gewijd zijn aan de premie.



Figuur 11: Informatiebronnen over de Brussel'Air-premie

Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, antwoorden over het jaar 2024 (N = 201)



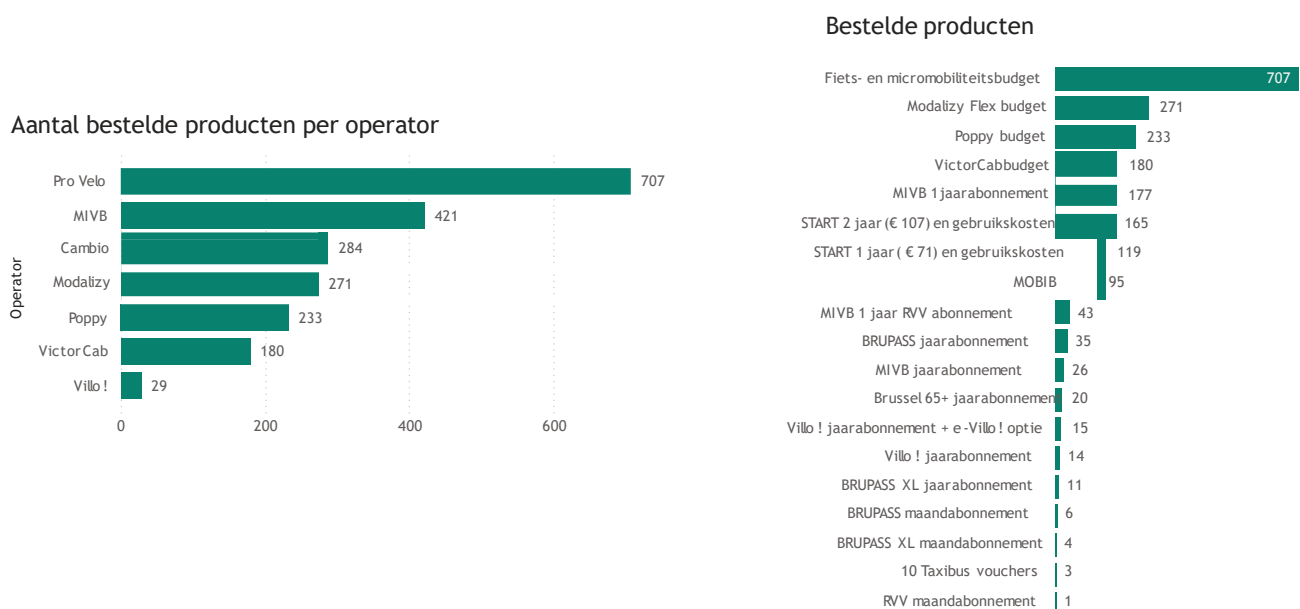
GEVRAAGDE MOBILITEITSPRODUCTEN EN -DIENSTEN

BESTELDE PRODUCTEN EN DIENSTEN PER OPERATOR

Het fietsbudget, de MIVB en Cambio hebben de voorkeur.

Wanneer we de bestelde producten per operator groeperen, blijken het fietsbudget, de MIVB en Cambio de meest gekozen operatoren te zijn. Dit zijn de drie opties die al werden aangeboden voordat de premie in 2022 werd herzien. Zelfs met de implementatie van de nieuwe premieformule blijven deze operatoren populair. Met de huidige formule kan je wel kiezen voor een grotere variëteit aan MIVB- en Cambio-abonnementen, en ze ook combineren.

Het fietsbudget wordt door één op de twee aanvragers gekozen, terwijl bepaalde producten zeer zelden gevraagd worden, met name de BRUPASS XL-abonnementen en de Villo!-dienst.



Figuur 12: Bestelde producten

Het grootste deel van het totale budget van de premie wordt besteed aan het fietsbudget, bij Modalizy en Cambio.

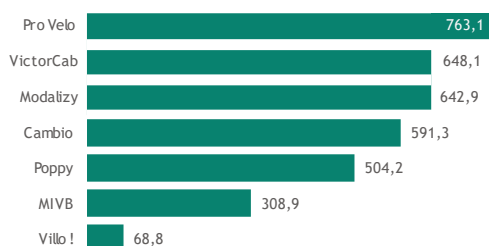
Als we kijken naar het aandeel van het totale premiebudget dat per operator wordt uitgegeven, komt Modalizy op de tweede plaats na het fietsbudget en net voor Cambio. Dit betekent dat het grootste deel van het budget van de Brussel'Air-premie wordt gebruikt voor deze drie diensten.

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

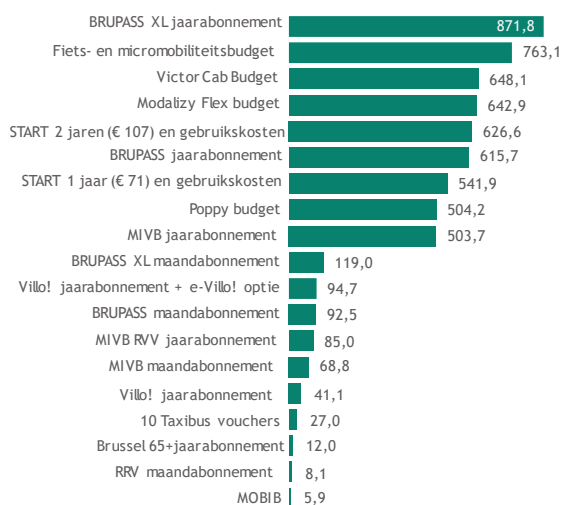
- het fietsbudget: € 763
- Victor Cab: € 648
- Modalizy: € 643



Gemiddeld besteed bedrag per operator



Gemiddeld besteed bedrag per product



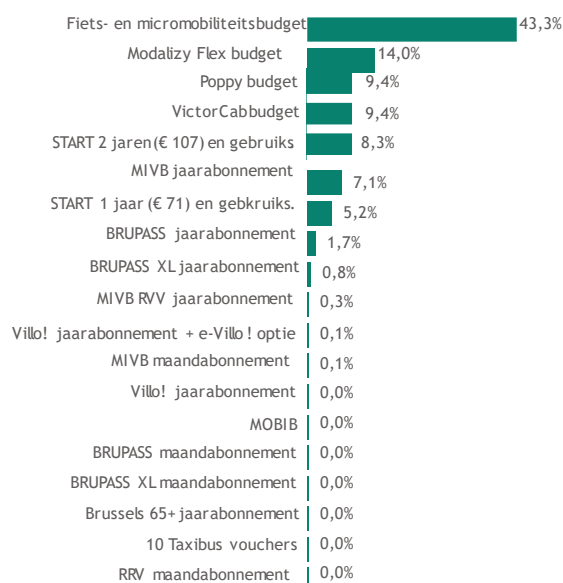
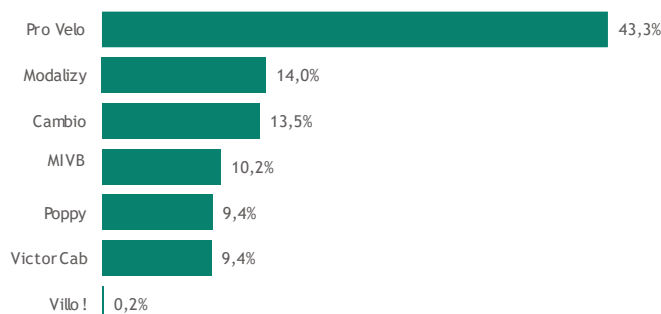
Figuur 13: Gemiddelde bestede bedragen per operator en per product

De fietsbudgetten en Modalizy Flex bovenaan de lijst met gevraagde producten

Als we de details per product bekijken, zowel wat betreft het aantal bestelde producten als het toegekende bedrag, springen vooral het fietsbudget en het Modalizy Flex-budget eruit als de populairste producten. Een uitsplitsing 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 Poppy en Victor Cab.

Budgetaandeel per product

Budgetaandeel per operator



Figuur 14: Aandeel van het bestede budget per operator en per product



AANKOPEN VERRICHT MET HET FIETSBUDGET

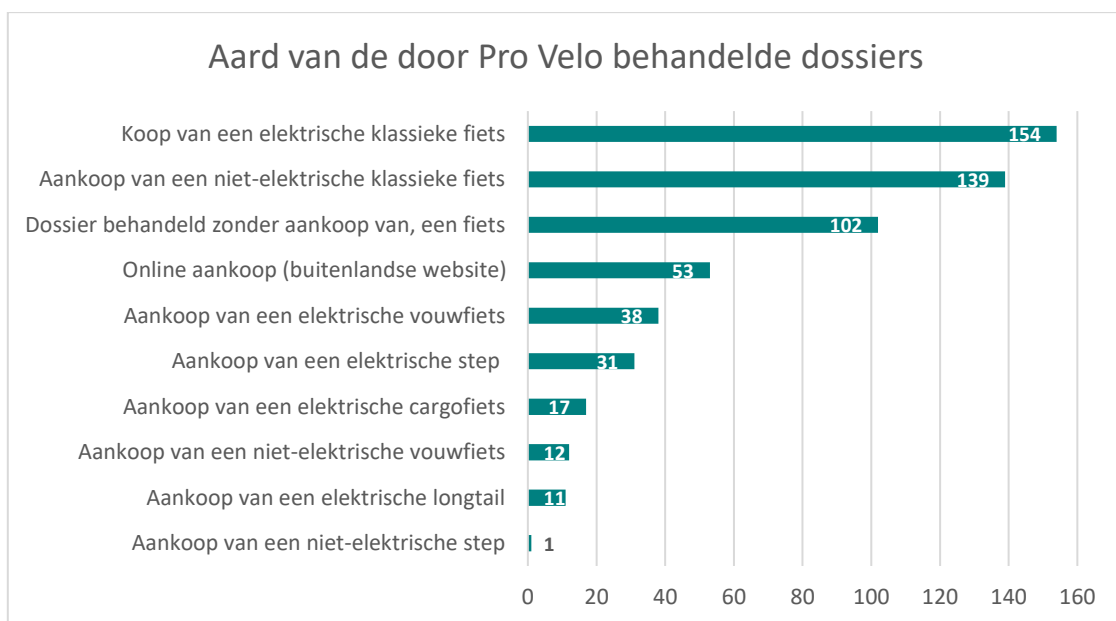
Meer dan de helft van alle aanvragen is voor een klassieke fiets met of zonder elektrische ondersteuning

Als partner van de Brussel'Air-premie speelt Pro Velo een sleutelrol in de ondersteuning van de begunstigden, door hen te adviseren bij de keuze van een fiets die past bij hun behoeften en door de facturen te controleren van de aankopen die gedaan zijn in het kader van het fietsbudget.

In 2024 had iets meer dan de helft van de verwerkte dossiers (293 van de 558) betrekking op de aankoop van een klassieke fiets, elektrisch (154 aanvragen) of niet-elektrisch (139 aanvragen). Dit bevestigt dat de fiets voor de begunstigden het favoriete vervoermiddel blijft om de auto te vervangen, met een sterke voorkeur voor de elektrische fiets, die langere of meer veeleisende verplaatsingen vergemakkelijkt. Daarnaast had bijna 20 % van de dossiers (102) betrekking op de aankoop van fietsaccessoires en -uitrusting. In ongeveer 10 % (53) van de gevallen ging het om online aankopen op buitenlandse sites.

De andere categorieën blijven meer marginaal maar interessant: 38 aankopen van elektrische vouwfietsen en 12 van niet-elektrische vouwfietsen getuigen van een interesse voor intermodale oplossingen die de fiets en het openbaar vervoer combineren. De aankoop van elektrische (31 dossiers) of niet-elektrische (1 dossier) steps blijft in de minderheid, net als cargofietsen (17) en longtails (11), die niettemin strategische keuzes zijn voor gezinnen of personen met meer specifieke vervoersbehoeften.

Tot slot hebben 13 personen deelgenomen aan de gratis opleiding 'Fietsen in Brussel' die Pro Velo aanbiedt aan de begunstigden van de premie, met als doel hun mobiliteitsvaardigheden in de stad te verbeteren.



Figuur 15: Aard van de door Pro Velo behandelde dossiers (N = 558)

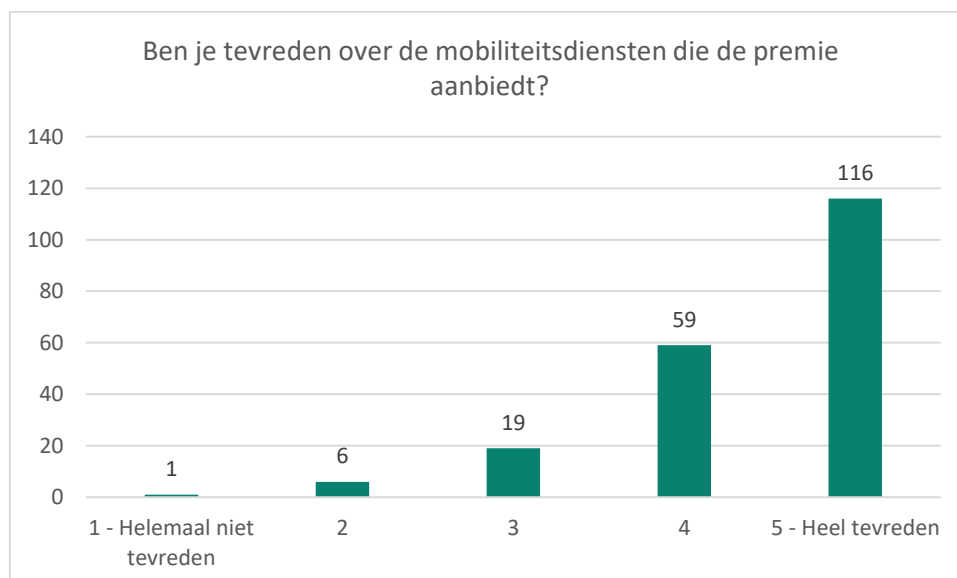
Bron: Gegevens Pro Velo (2024)

TEVREDENHEID OVER DE AANGEBODEN DIENSTEN IN HET KADER VAN DE PREMIE

De aanvragers zijn over het algemeen tevreden over de aangeboden diensten in het kader van de premie

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





Figuur 16: Beoordeling van de tevredenheid over de mobiliteitsdiensten die de premie aanbiedt

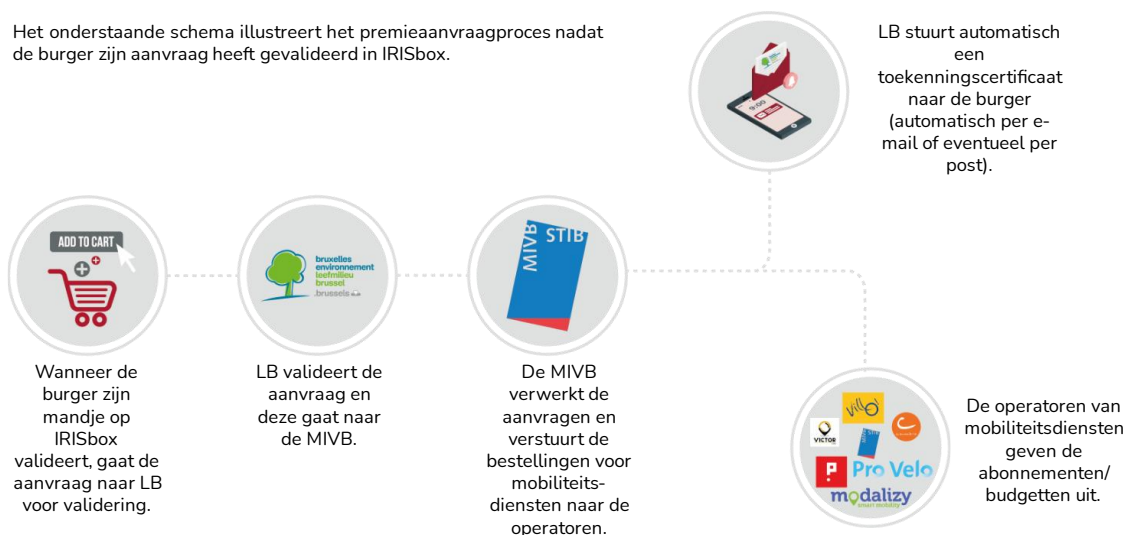
Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, antwoorden over het jaar 2024 (N = 201)

ANALYSE VAN DE PROCEDURE

DE PREMIEAANVRAAG

Na het schrappen van hun nummerplaat dienen de toekomstige begunstigden hun premieaanvraag in via het IRISbox-platform. Zodra het mandje met bestellingen voor mobiliteitsdiensten is gevalideerd, worden de stappen uit het onderstaande schema uitgevoerd. Merk op dat het volledige toegekende bedrag door de aanvrager moet worden gebruikt: elk bedrag dat niet wordt uitgegeven bij het bestellen van de mobiliteitsdiensten op het moment dat de aanvraag wordt ingediend, is voorgoed verloren.

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

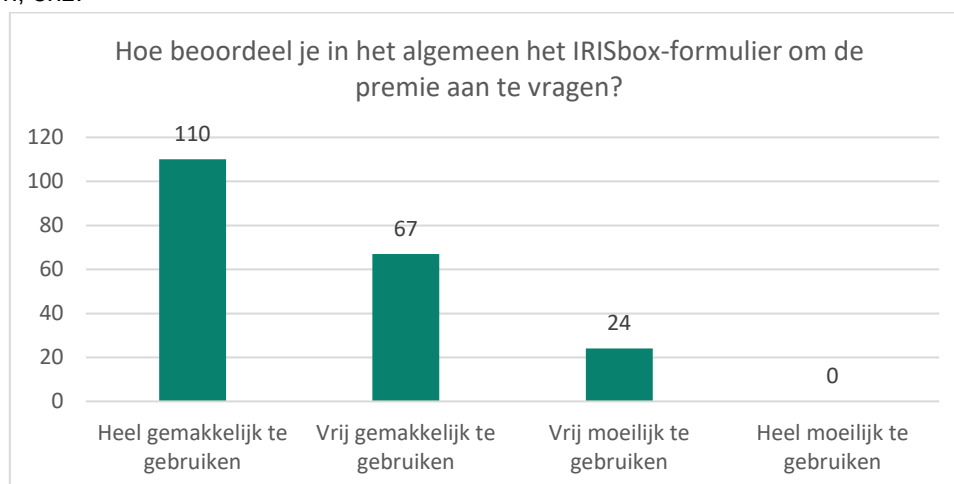


TEVREDENHEID OVER HET IRISBOX-FORMULIER

Een gebruiksvriendelijk platform

Uit de resultaten blijkt dat aanvragers over het algemeen tevreden zijn en het IRISbox-formulier gebruiksvriendelijk vinden. In tegenstelling tot voorgaande jaren vond niemand het formulier 'erg moeilijk te gebruiken'.

Uit sommige opmerkingen blijkt echter dat de toegankelijkheid van het platform mogelijk moet worden verbeterd (met name voor personen met een handicap): leesbaarder maken, de contrasten versterken, de uitleg vereenvoudigen, enz.



Figuur 17: Beoordeling van het gebruiksgemak van het aanvraagformulier voor de Brussel'Air-premie

Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, antwoorden over het jaar 2024 (N = 201)



HANDMATIGE VERWERKING VAN DE AANVRAAG

3 % van de Brussel'Air-premieaanvragen komen niet in de IRISbox terecht en wordt handmatig verwerkt, om verschillende redenen:

- De auto was geregistreerd op naam van een overleden lid van het huishouden.
- De auto was meer dan 2 jaar geregistreerd op naam van de persoon, maar gedeeltelijk in het buitenland.
- ...

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

- Bewijs van schrapping van het voertuig
- Inschrijvingsbewijs
- Kopie van de gezinssamenstelling
- Kopie van het aanslagbiljet voor alle meerderjarige leden van het huishouden
- Kopie van de speciale parkeerkaart of een [ander gelijkwaardig bewijs](#)
- Aanvullende documenten: overlijdensakte, buitenlandse registratieakte, enz.

De verwerking wordt vervolgens uitgevoerd met behulp van een Excel-formulier en volgt de verwerkingsstappen die hierboven zijn toegelicht.

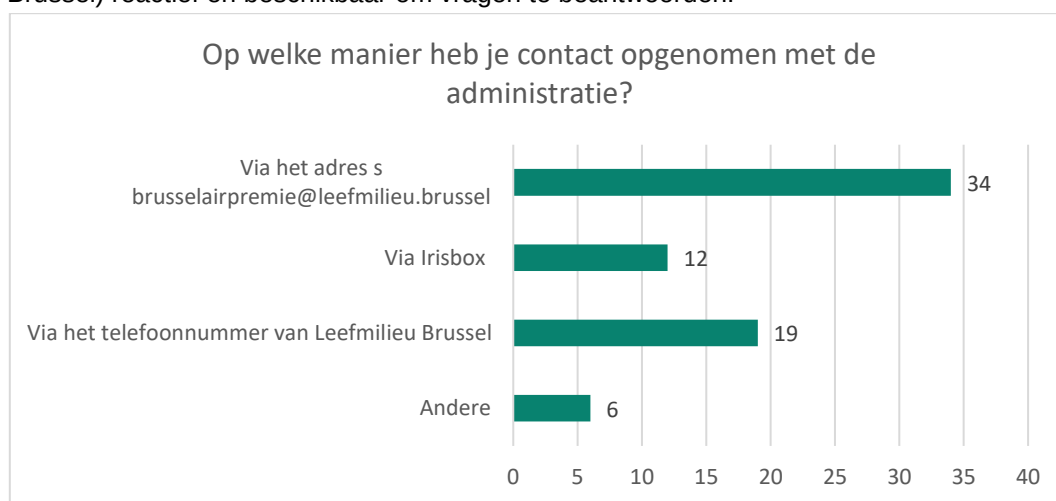
BEHANDELING EN BEGELEIDING

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

Van de 201 aanvragers die de enquête hebben ingevuld, hadden er 56 (28 %) contact met de administratie in het kader van hun premieaanvraag. Dit is iets minder dan in 2023 (31 %). De kanalen die het vaakst door aanvragers worden gebruikt om contact op te nemen met de administratie, zijn het specifieke e-mailadres en het telefoonnummer. Ter vergelijking: in 2023 was IRISbox populairder dan het telefoonnummer.

De aanvragers zijn over het algemeen tevreden over hun contact met de administratie, met een gemiddelde score van 4,5/5. De aanvragers die de enquête hebben ingevuld, zijn over het algemeen tevreden over de administratieve afhandeling van hun premieaanvraag en geven gemiddeld een score van 4,6/5. Deze scores kennen een lichte stijging sinds de vorige jaren.

Volgens de gegevens van IRISbox duurt het gemiddeld iets langer dan 5 werkdagen om een premieaanvraag te verwerken, terwijl de mediaanduur 4 werkdagen is. Over het algemeen is de administratie (zowel de MIVB als Leefmilieu Brussel) reactief en beschikbaar om vragen te beantwoorden.



Figuur 18: Middel om contact op te nemen met de administratie

Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, antwoorden over het jaar 2024 (N = 201)



Délai moyen de traitement
total (#jours ouvrables)

5,7

Délai médian de traitement
total (#jours ouvrables)

4

Délai moyen de traitement
par BE(#jours ouvrables)

4,1

Délai médian de traitement
par BE(#jours ouvrables)

3

Délai moyen de traitement
par la STIB(#jours ouvrables)

2,6

Délai médian de traitement
par la STIB(#jours ouvrables)

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 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 persoonlijk op afspraak bij Leefmilieu Brussel. De dienst helpt indien nodig bij het indienen van de premieaanvraag en geeft advies over de mobiliteitsoplossingen 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 201 respondenten van de enquête in 2024 hebben er 47 een beroep gedaan 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 wanneer ze zelf moeilijkheden ondervonden met het digitale aspect ervan. Dit is verhoudingsgewijs meer dan in voorgaande jaren (23 % dit jaar vergeleken met 20 % in 2023). Over het algemeen zijn de aanvragers zeer tevreden over hun gesprekken met de Mobility coach.

De ondersteuning en begeleiding door de Mobility coach helpen om tegemoet te komen aan de behoefte van de aanvragers aan een fysiek contactpunt, zoals deze begunstigde getuigt in de enquête:

"Blijf vooral diensten aanbieden met een mens aan het andere einde van de lijn"



IMPACT VAN DE PREMIE OP HET INDIVIDUELE GEDRAG VAN DE BEGUNSTIGDEN

ENQUÊTE OVER DE IMPACT VAN DE PREMIE OP BEGUNSTIGDEN

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 de toekenning van de premie naar de ontvangers van de premie werd gestuurd. De 567 respondenten ontvingen de premie tussen september 2022 en februari 2024.



ALGEHELE TEVREDENHEID OVER HET BEDRAG VAN DE PREMIE

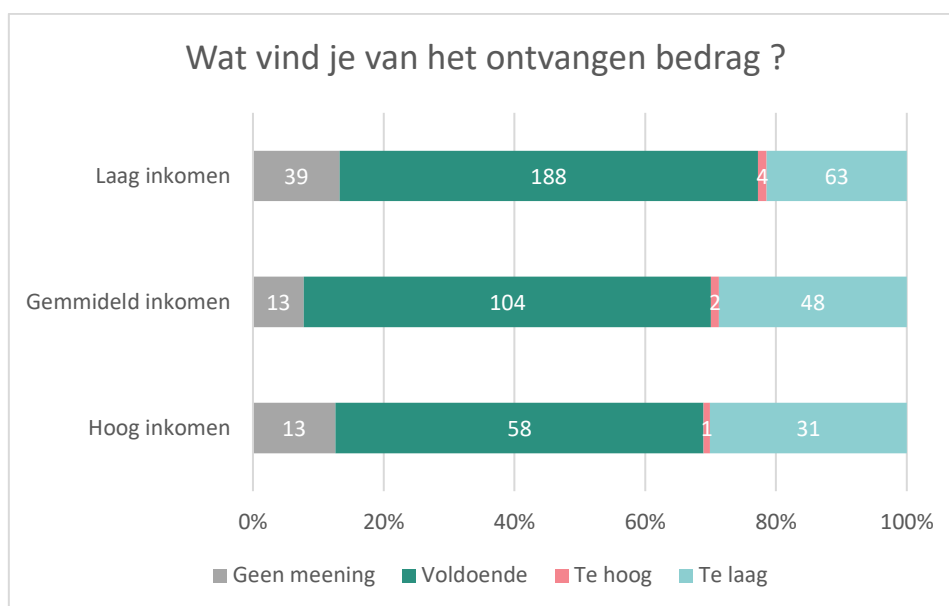
De hoogste inkomens zijn vaak minder tevreden over het ontvangen bedrag



Figuur 19: Tevredenheid over het bedrag van de ontvangen premie

Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, N = 567

De meeste respondenten zijn tevreden over het toegekende bedrag, maar 25 % vindt het toch te laag. Er heerst meer ontevredenheid onder degenen die de gemiddelde en lage premiebedragen ontvingen (d.w.z. huishoudens met een gemiddeld of een hoog inkomen), want ze vinden het bedrag te laag.



Figuur 20: Tevredenheid over het ontvangen premiebedrag volgens het bedrag

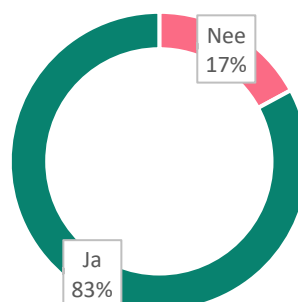
Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, N = 567

83 % van de respondenten is tevreden over hun keuzes

Onder degenen die achteraf niet opnieuw dezelfde producten zouden bestellen, wilden sommigen graag meer budget besteden aan een reeds gekozen producttype (een fiets in plaats van accessoires, een hoger taxibudget, ...), terwijl anderen liever een ander soort abonnement hadden gekozen dat beter aansluit bij hun behoeften en randvoorwaarden (wachtijd voor een taxi die soms te lang is, Cambio-optie die voor sommigen te complex is in gebruik, ...).

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

Als je het opnieuw moest doen, zou je dan dezelfde keuze van product(en)/dienst(en) en dezelfde budgetverdeling maken?



Figuur 21: Verdeling van het budget van de Brussel'Air-premie: Zou je dezelfde keuze hebben gemaakt?

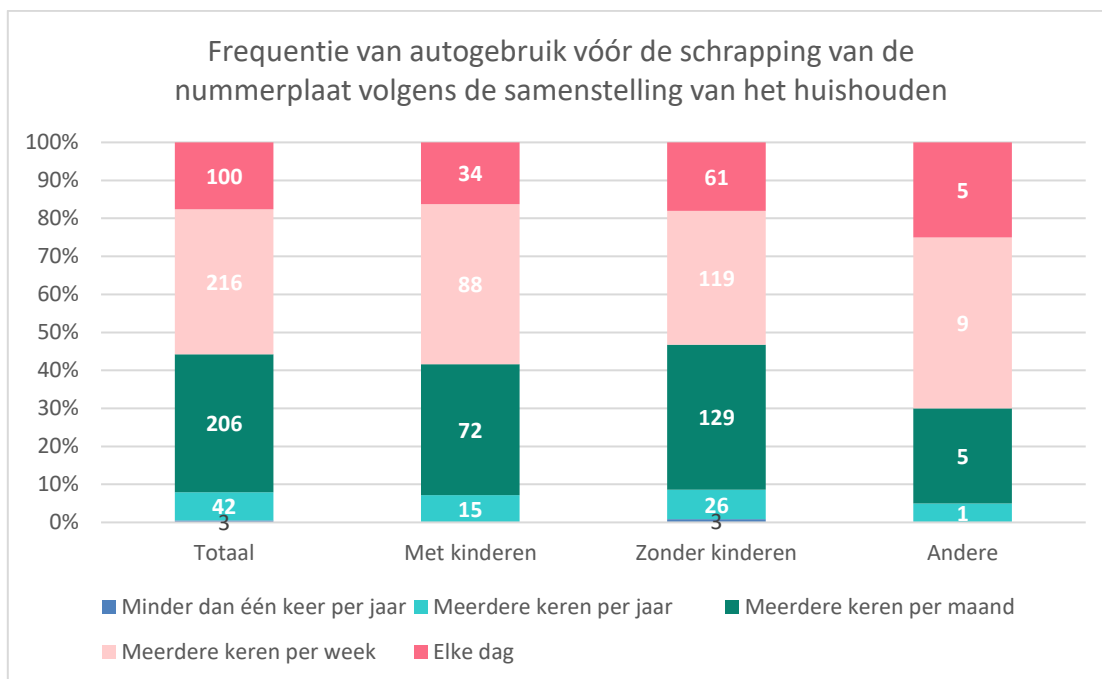
Bron: Enquête over de Brussel'Air-premie, N = 567

MOBILITEITSGEWOONTEN EN GEDRAGSVERANDERING

De premie heeft het gebruik van het openbaar vervoer voor veel begunstigten verhoogd

Voordat de nummerplaat werd geschrapt, gebruikte meer dan de helft van de respondenten (56 %) hun auto regelmatig (van meerdere keren per week tot elke dag) (figuur 24). De aanwezigheid van kinderen in het huishouden had een kleine invloed in deze steekproef: 58 % van de respondenten met kinderen waren regelmatige automobilisten, vergeleken met 53 % van de respondenten zonder kinderen.

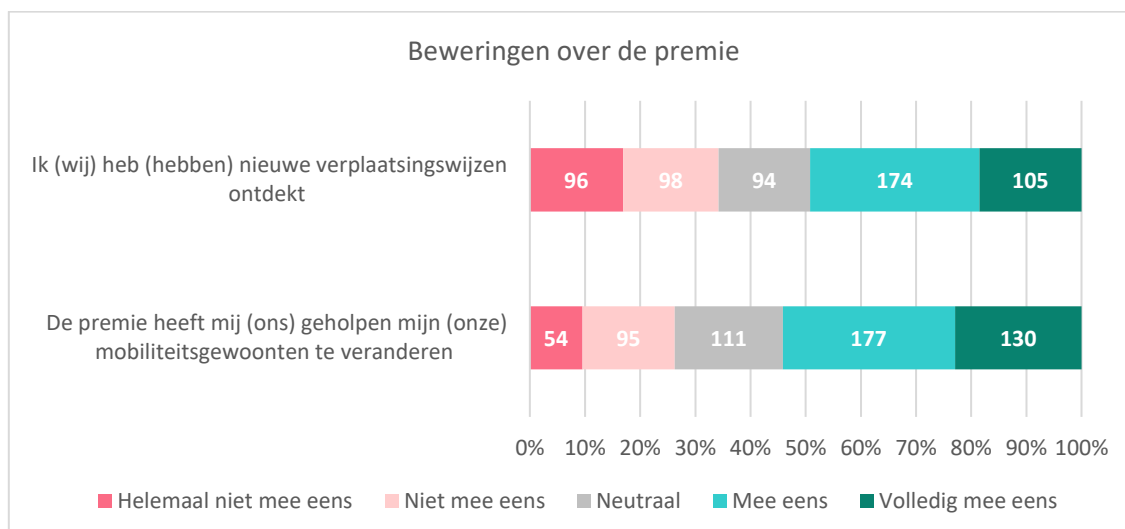




Figuur 22: Frequentie van het autogebruik voor de schrapping

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567

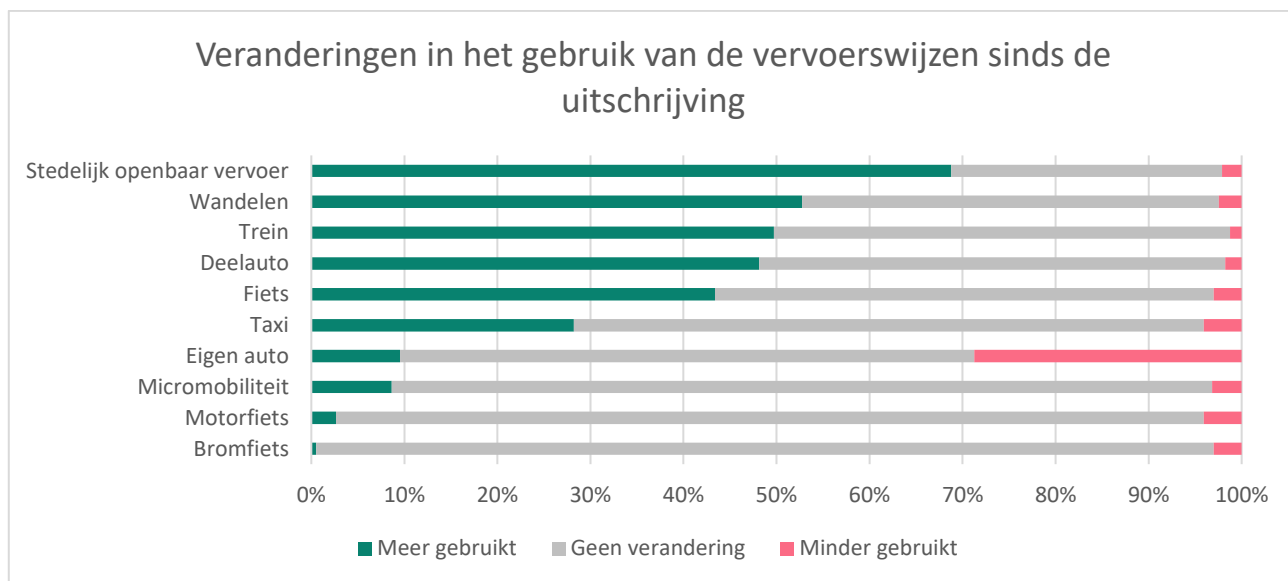
Dankzij de premie heeft bijna de helft van de respondenten nieuwe verplaatsingswijzen ontdekt, waardoor ze hun gewoonten hebben kunnen veranderen.



Figuur 23: Verandering in gewoonten na de toekenning van de premie

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567

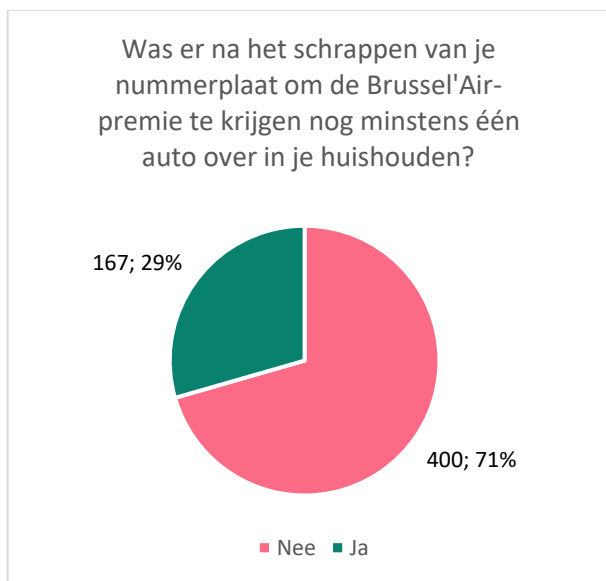
Na de schrapping van de auto gaat de algemene trend in de richting van een groter gebruik van alle vervoerswijzen, terwijl het gebruik van de (eigen) auto voor 30 % van de aanvragers afneemt. Het stedelijk openbaar vervoer doet het daarbij opvallend goed.



Figuur 24: Beoordeling van het gebruik van de vervoerswijzen sinds de schrapping

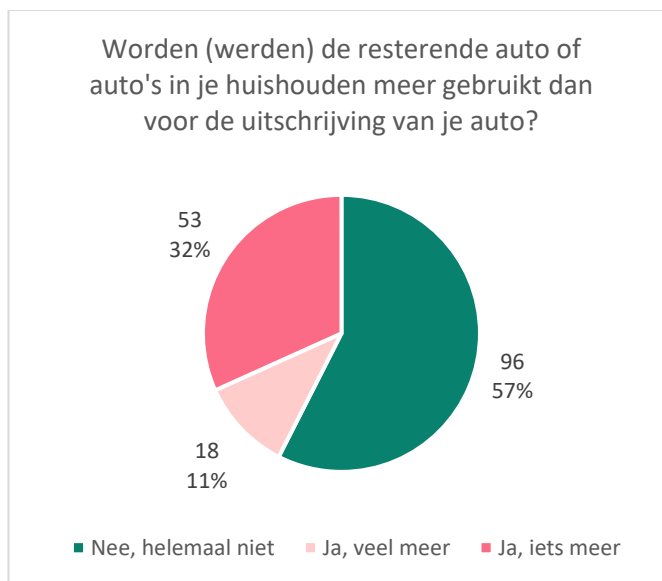
Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 316

Na de uitschrijving van hun voertuig heeft meer dan 2/3 van de respondenten geen voertuig meer in hun huishouden en doen ze het in het dagelijkse leven dus zonder auto. Voor meer dan de helft van degenen die nog steeds een auto bezitten, is het gebruik ervan niet toegenomen sinds de uitschrijving van de andere auto.



Figuur 25: Resterende auto's in de huishoudens na de uitschrijving

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567



Figuur 26: Gebruik van de resterende auto in het huishouden

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 167

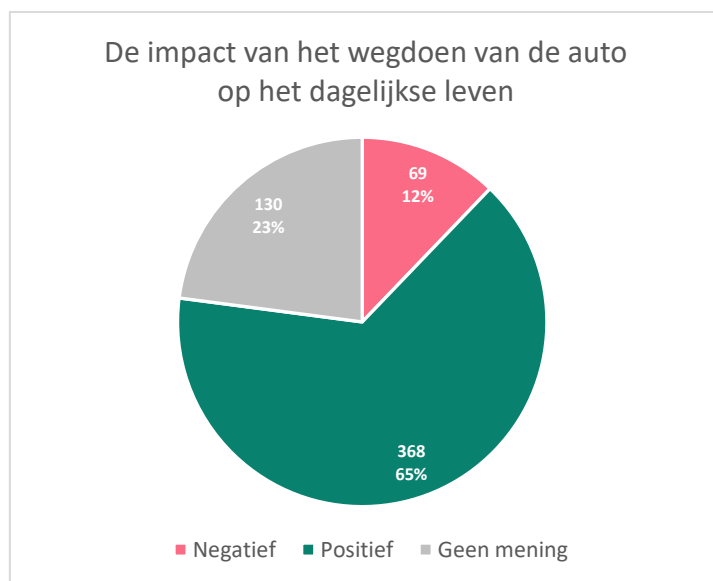
Van de 167 respondenten die na de schrapping van het kenteken nog steeds een auto in hun huishouden hadden, zeiden er 47 (28 %) dat het om een bedrijfswagen ging.

Voor 65 % van de respondenten heeft de uitschrijving van een auto een positieve impact gehad op hun dagelijkse leven.

De belangrijkste opmerkingen over de positieve effecten hebben betrekking op de **kosten** die hierdoor worden vermeden voor het huishouden en de vermindering van **stress**. Slechts 12 % van de respondenten meldt een



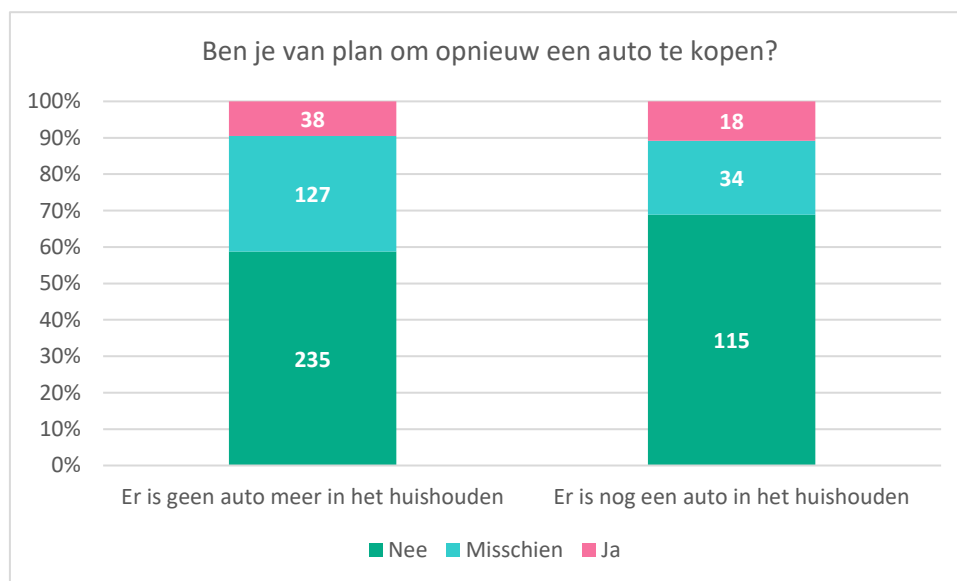
negatieve impact op hun dagelijkse leven als gevolg van het wegdoen van de auto. Zij betreuren vooral een gebrek aan flexibiliteit bij hun verplaatsingen, problemen bij het bezoeken van familie die buiten Brussel woont en, vooral, problemen bij het uitvoeren van dagelijkse taken zoals boodschappen doen of kinderen naar school brengen.



Figuur 27: Impact van het schrappen van een voertuig

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567

6 op de 10 personen zijn niet van plan om opnieuw een auto te kopen. Van de respondenten die verklaren dat ze een nieuwe auto willen kopen (56), bezitten er 18 nog steeds een auto nadat ze een nummerplaat hebben laten schrappen om van de premie te kunnen profiteren (bij 2 van hen gaat het om een bedrijfswagen). Deze personen verwijzen naar de mogelijke noodzaak om de resterende auto in het huishouden te **vervangen** (om uiteenlopende redenen, waaronder de LEZ), of naar de behoefte om zich buiten Brussel te verplaatsen. De meerderheid is tussen de 40 en 75 jaar oud.



Figuur 28: Al dan niet van plan om opnieuw een auto te kopen

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567



CONCLUSIE

Uit de enquête onder de begunstigden van de Brussel'Air-premie blijkt dat het initiatief over het algemeen een positieve invloed heeft gehad op het mobiliteitsgedrag. De meeste respondenten zeggen tevreden te zijn over het bedrag en de gekozen producten.

Wat verplaatsingsgewoonten betreft, lijkt de premie een sleutelrol te hebben gespeeld in het verminderen van de afhankelijkheid van de auto. Het aandeel huishoudens dat na de uitschrijving zonder auto leeft, is aanzienlijk en velen zeggen dat ze meer gebruik zijn gaan maken van het openbaar vervoer, de fiets of andere vormen van gedeeld vervoer. Voor veel begunstigden gaat deze verandering gepaard met een verbetering van hun dagelijkse welzijn, met name door een vermindering van de autokosten en de stress die gepaard gaat met het gebruik van een auto.

Hoewel er bepaalde beperkingen blijven bestaan, vooral op het vlak van flexibiliteit voor gezinsverplaatsingen of verplaatsingen buiten de stad, tonen de resultaten aan dat de premie een tastbare bijdrage levert aan de overgang naar duurzamere mobiliteitspraktijken. De premie lijkt dan ook een doeltreffend instrument om de gemotoriseerde Brusselaars ertoe aan te zetten hun autogebruik te heroverwegen en alternatieven te kiezen die beter geschikt zijn voor de stedelijke context.



BIJLAGEN

BIJLAGE 1: TABEL VAN DE FIGUREN

Figuur 1: Aantal toegekende Brussel'Air-premies per jaar	8
Figuur 2: Aantal toegekende Brussel'Air-premies per gemeente in 2024	9
Figuur 3: Verdeling van de toegekende Brussel'Air-premies volgens het bedrag van de premie	10
Figuur 4: Vergelijking van de inkomenscategorieën van aanvragers van de premie met de gemotoriseerde Brusselse populatie	10
Figuur 5: Verdeling mannen/vrouwen van de aanvragers van de Brussel'Air-premie en de gemotoriseerde Brusselse bevolking	11
Figuur 6: Kloof tussen de premieaanvragers en de Brusselse gemotoriseerde bevolking per leeftijdsgroep	12
Figuur 7: Percentage toegekende premies volgens het geslacht van de aanvrager	12
Figuur 8: Vergelijking van de samenstelling van de huishoudens van de aanvragers met de Brusselse situatie	13
Figuur 9: Redenen om afstand te doen van de auto	14
Figuur 10: Invloed van de Brussel'Air-premie bij het wegdoen van de auto	15
Figuur 11: Informatiebronnen over de Brussel'Air-premie	15
Figuur 12: Bestelde producten	16
Figuur 13: Gemiddelde bestede bedragen per operator en per product	17
Figuur 14: Aandeel van het bestede budget per operator en per product	17
Figuur 15: Aard van de door Pro Velo behandelde dossiers (N = 558)	18
Figuur 16: Beoordeling van de tevredenheid over de mobiliteitsdiensten die de premie aanbiedt	19
Figuur 17: Beoordeling van het gebruiksgemak van het aanvraagformulier voor de Brussel'Air-premie	20
Figuur 18: Middel om contact op te nemen met de administratie	21
Figuur 19: Tevredenheid over het bedrag van de ontvangen premie	23
Figuur 20: Tevredenheid over het ontvangen premiebedrag volgens het bedrag	24
Figuur 21: Verdeling van het budget van de Brussel'Air-premie: Zou je dezelfde keuze hebben gemaakt?	24
Figuur 22: Frequentie van het autogebruik voor de schrapping	25
Figuur 23: Verandering in gewoonten na de toekenning van de premie	25
Figuur 24: Beoordeling van het gebruik van de vervoerswijzen sinds de schrapping	26
Figuur 25: Resterende auto's in de huishoudens na de uitschrijving	26
Figuur 26: Gebruik van de resterende auto in het huishouden	26
Figuur 27: Impact van het schrappen van een voertuig	27
Figuur 28: Al dan niet van plan om opnieuw een auto te kopen	27
Figuur 29: Leeftijd van de respondenten	32
Figuur 30: Gezinssituatie van de respondenten	32



BIJLAGE 2: INKOMENSREMPELS

DREMPEL	Vóór 31/03/24	Na 31/03/24
Laag	Persoon met een handicap	Persoon met een handicap
	< € 37.600 (alleenstaande)	< € 43.381 (alleenstaande)
	< € 52.600 (samenwonend/gehuwd)	< € 60.688 (samenwonend/gehuwd)
Gemiddeld	€ 37.600 - € 75.100 (alleenstaande)	€ 43.381 - 86.647 (alleenstaande)
	€ 52.600 - € 90.100 (samenwonend/gehuwd)	€ 60.688 - 103.954 (samenwonend/gehuwd)
Hoog	€ > 75.100 (alleenstaande)	€ >86.647 (alleenstaande)
	€ > 90.100 (samenwonend/gehuwd)	€ > 103.954(samenwonend/gehuwd)



BIJLAGE 3: LIJST VAN DE BESCHIKBARE PRODUCTEN

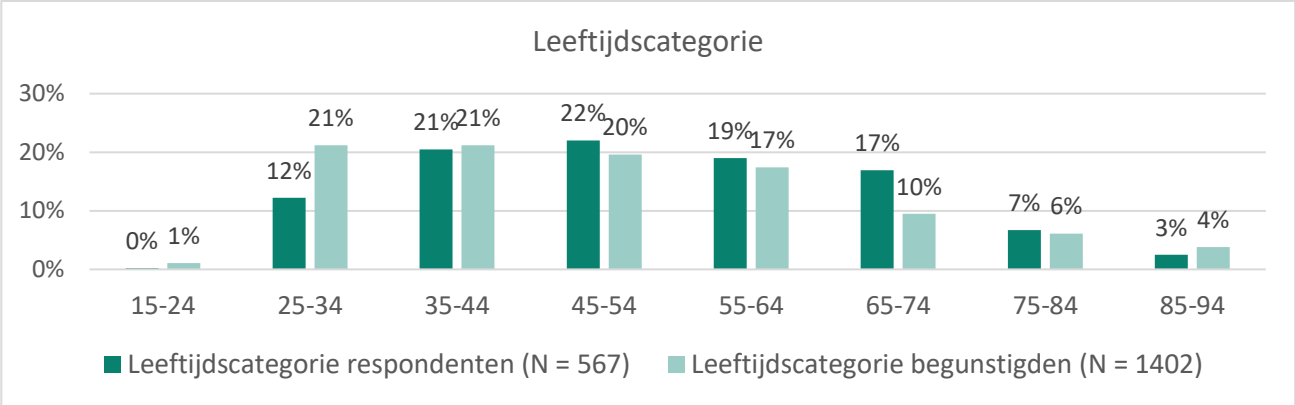
DIENTVERLEENERS	PRODUCTEN
MIVB	• MIVB-jaarabonnement • Brupass-jaarabonnement • Brupass XL-jaarabonnement • RVV-jaarabonnement • Jaarabonnement 65+ • MIVB-maandabonnement • Brupass-maandabonnement • Brupass XL-maandabonnement • RVV-maandabonnement • 10 TaxiBus-ritten
Cambio	• START 1-jarig abonnement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



BIJLAGE 4: DEFINITIE VAN DE CATEGORIEËN HUISHOUDENS

HUISHOUDENSCATEGORIE		DEFINITIE
Alleenstaande		Huishouden dat bestaat uit één persoon
Gehuwden/samenwonenden zonder kinderen	zonder	Huishouden bestaande uit meerdere meerderjarige personen
Gehuwden/samenwonenden met kinderen	met	Huishouden bestaande uit meerdere personen waarvan minstens één minderjarige persoon (omvat ook de categorie "eenoudergezinnen met andere leden" van het BISA)
Eenoudergezinnen		Huishouden bestaande uit meerdere leden met één volwassene

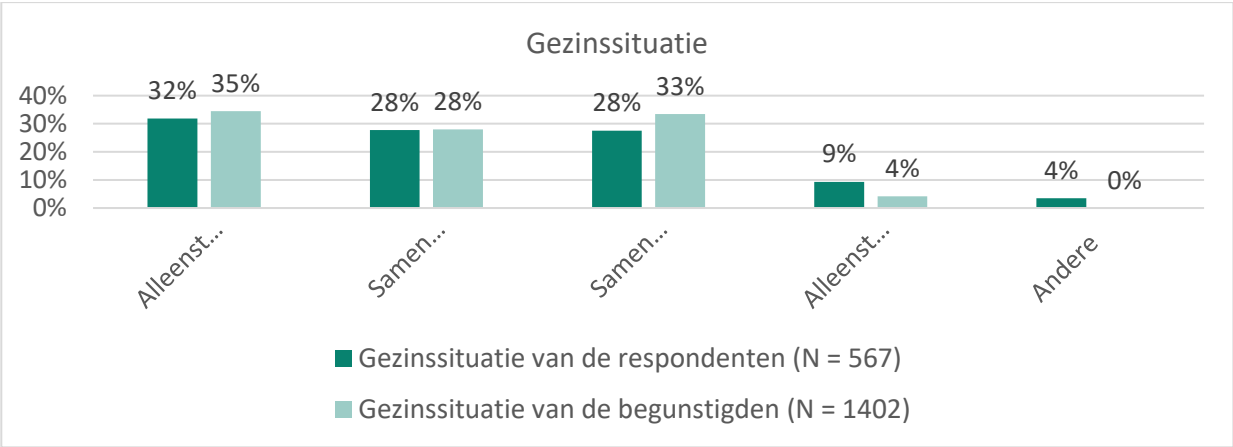
BIJLAGE 5: PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN



Figuur 29: Leeftijd van de respondenten

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567

BIJLAGE 6: GEZINSSITUATIE VAN DE RESPONDENTEN



Figuur 30: Gezinssituatie van de respondenten

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567



BIJLAGE 7: PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN - LOCATIE

Postcode	GEMEENTE	RESPONDENTEN		AANVRAGERS	
1000	Brussel	50	9 %	188	13 %
1020	Laken	23	4 %		
1030	Schaarbeek	54	10 %	143	10 %
1040	Etterbeek	27	5 %	51	4 %
1050	Elsene	48	8 %	135	10 %
1060	Sint-Gillis	18	3 %	52	4 %
1070	Anderlecht	32	6 %	88	6 %
1080	Sint-Jans-Molenbeek	26	5 %	64	5 %
1081	Koekelberg	8	1 %	21	1 %
1082	Sint-Agatha-Berchem	14	2 %	36	3 %
1083	Ganshoren	5	1 %	29	2 %
1090	Jette	29	5 %	67	5 %
1140	Evere	16	3 %	49	3 %
1150	Sint-Pieters-Woluwe	34	6 %	65	5 %
1160	Oudergem	22	4 %	57	4 %
1170	Watermaal-Bosvoorde	24	4 %	57	4 %
1180	Ukkel	44	8 %	130	9 %
1190	Vorst	38	7 %	88	6 %
1200	Sint-Lambrechts-Woluwe	38	7 %	71	5 %
1210	Sint-Joost-ten-Node	12	2 %	11	1 %
	Andere	5	1 %	/	/
TOTAAL		567	100 %	1402	100 %

Tabel 2: Verdeling van de respondenten en aanvragers per gemeente

Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, N = 567

BIJLAGE 8: METHODOLOGIE VAN DE ENQUÊTE OVER DE IMPACT VAN DE PREMIE

De vragen richten zich allereerst op het profiel van de begunstigden die de enquête beantwoorden, om zich ervan te vergewissen dat de antwoorden representatief zijn voor het algemene profiel van de begunstigden. Vervolgens vragen ze naar hun tevredenheid over de premie en de productkeuzes die ze hebben gemaakt. Tot slot willen ze eventuele veranderingen in verplaatsingsgedrag identificeren tussen het moment waarop de begunstigden van de premie nog een auto hadden en het moment waarop zij, of de leden van hun huishouden, de producten van de premie hebben ontvangen.

