BRUSSEL'AIR-PREMIE

Verslag 2022-2025



INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 6

WAT IS DE BRUSSEL'AIR-PREMIE? 6

DOELSTELLINGEN 6

GESCHIEDENIS 6

DOELGROEP(EN) 6

WERKING 7

Beheer en financiering 7

Voorwaarden en controle 8

Bedragen 8

Beschikbare mobiliteitsdiensten 9

Aanvraagprocedure 10

Mobility coach 11

WIE ZIJN DE AANVRAGERS VAN DE BRUSSEL'AIR-PREMIE? 13

Evolutie van de vraag 13

Geografische spreiding van de aanvragen 13

Om welke redenen wordt de premie aangevraagd? 14

Focus op de aanvragen in verband met de LEZ 15

Premies gaan vooral naar de actieve leeftijdsgroepen 16

Gezinnen met kinderen ondervertegenwoordigd 18

Huishoudens met een laag inkomen ruim vertegenwoordigd 19

Een aanzienlijk deel werkenden 20

BEOORDELING VAN DE AANBIEDERS EN PRODUCTEN 22

EEN WAAIER MOBILITEITSOPLOSSINGEN OM AAN UITEENLOPENDE BEHOEFTEN TEGEMOET TE KOMEN 22

Een grote verscheidenheid aan producten 22

Alle producten en diensten worden gebruikt 22

Focus op Modalizy 23

ZIJN DE AANVRAGERS TEVREDEN OVER DE PRODUCTEN EN DIENSTEN DIE ZE MET HUN PREMIE HEBBEN BESTELD? 25

Overwegend tevreden aanvragers 25

Oorzaken van ontevredenheid: niet-beschikbare diensten en soms onvolledige informatie 25

Tevredenheid over de productkeuze en de verdeling van het budget 26

Begeleiding door de Mobility coach 27

ZIJN DE AANGEBODEN PRODUCTEN AFGESTEMD OP DE BEHOEFTEN VAN DE AANVRAGERS? 28

Vanuit het perspectief van eenoudergezinnen 29

Vanuit het perspectief van senioren 29
Vanuit het perspectief van personen met een handicap 30
Vanuit het perspectief van mensen die zich 's nachts moeten verplaatsen 31
Vanuit het perspectief van de geografische reikwijdte van de behoeften 31
CONTROLE ACHTERAF 32
CONCLUSIES 33
BIJLAGEN 34
Bijlage 1: Evolutie van de premiecategorieën sinds 2022 34
Bijlage 2: Lijst van de beschikbare producten 37

DOELSTELLING

Dit verslag is bedoeld om de Brussel'Air-premie te evalueren, vier jaar na de invoering ervan. Hoe is het aantal aanvragen geëvolueerd, wie zijn de aanvragers en zijn zij tevreden over de premie en de aangeboden mobiliteitsdiensten?

BRONNEN

Deze evaluatie is gebaseerd op de Brussel'Air-gegevens van 2022 tot en met 2025.

Er wordt ook rekening gehouden met de feedback van burgers via twee enquêtes die werden ontwikkeld in samenwerking met Traject.

- De link naar de eerste enquête werd met de aanvragers van de premie gedeeld via de e-mail die hun attest van toekenning van de premie bevatte. De vragen gaan over de gebruikerservaring met de aanvraagprocedure voor de premie. Tussen 2022 en 2025 hebben 710 mensen die enquête ingevuld. In het vervolg van dit verslag zal hiernaar worden verwezen onder de benaming 'Enquête over de aanvraag van de Brussel'Air-premie'.
- De tweede enquête wordt ongeveer 9 maanden na de toekenning van de premie naar de aanvragers gestuurd. Die is bedoeld om na te gaan welke impact de premie heeft op de mobiliteitsgewoonten van de huishoudens die de premie hebben ontvangen. Begin maart 2025 hadden 797 personen de enquête ingevuld, en het is die steekproef die in dit overzicht wordt gebruikt. In het vervolg van dit verslag zal hiernaar worden verwezen onder de benaming 'Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie'.

AUTEURS

Dit verslag werd opgesteld door Leefmilieu Brussel.

PARTNERSCHAP

De Brussel'Air-premie is een project van Leefmilieu Brussel in partnerschap met:

De Brussel'Air-premie wordt gesteund door de herstel- en veerkrachtfaciliteit van de Europese Unie.

Funded by the European Union
NextGenerationEU

INLEIDING

WAT IS DE BRUSSEL'AIR-PREMIE?

De Brussel'Air-premie is een mobiliteitsbudget voor particulieren. Burgers die de nummerplaat van hun auto laten schrappen en aan de algemene voorwaarden voldoen, krijgen in ruil daarvoor een budget dat ze kunnen besteden aan alternatieve mobiliteitsoplossingen – openbaar vervoer, fietsen, deelauto's enz. – voor zichzelf en/of hun gezinsleden. Tussen 2022 en 2025 werden 5.728 premies toegekend.

DOELSTELLINGEN

De Brussel'Air-premie heeft twee doelstellingen:

- De Brusselaars aanmoedigen om de overstap te maken naar duurzamere vervoermiddelen, om de uitstoot van broeikasgassen en andere luchtverontreinigende stoffen in het Gewest te verminderen;
- Te dienen als begeleidende maatregel bij de invoering van de lage-emissiezone of Low Emission Zone (LEZ) die bedoeld is om de gezondheid van de burgers te beschermen door de luchtkwaliteit in Brussel te verbeteren.

GESCHIEDENIS

Tussen 2006 en 2021 bestond de Brussel'Air-premie al, maar in een andere vorm. Ze was uitsluitend bedoeld om de modal shift aan te moedigen. Burgers die de nummerplaat van hun auto lieten schrappen, kregen in ruil daarvoor een mobiliteitspakket waarvan de waarde kon verdubbelen als de auto bij een erkend centrum werd gesloopt. De beschikbare mobiliteitsopties waren beperkt tot een START-abonnement van één jaar bij Cambio, een MTB-abonnement (tegenwoordig Brupass) bij de MIVB en een premie voor de aankoop van een fiets. De premie moest via een papieren formulier worden aangevraagd en werd beheerd door de MIVB.

Met de invoering van de LEZ in Brussel in 2018 werd besloten om Brussel'Air een nieuwe rol te geven door er een begeleidende maatregel van te maken voor burgers op wie het rijverbod in de lage-emissiezone van toepassing is. Dat leidde tot een herzien besluit in 2021 en de invoering van de nieuwe premieformule in 2022. Hoewel de premie nog steeds afhankelijk is van de schrapping van de nummerplaat, wordt voortaan geen rekening meer gehouden met de sloop van de auto, en varieert het bedrag van de premie nu volgens het gezinsinkomen of de aanwezigheid van een persoon met een handicap in het gezin. De premie kan worden aangevraagd met een onlineformulier op IRISbox en burgers kunnen kiezen uit een waaier aan mobiliteitsdiensten. De premie wordt voortaan beheerd door Leefmilieu Brussel, waarbij de MIVB als partner betrokken is bij de afhandeling van de dossiers (zie het hoofdstuk **Aanvraagprocedure**, p. 10).

DOELGROEP(EN)

De Brussel'Air-premie is bedoeld voor automobilisten. Meer bepaald voor natuurlijke personen die, door de nummerplaat te laten schrappen, afstand doen van een auto (categorie M1) die al ten minste één ononderbroken jaar ingeschreven staat op hun naam of op naam van een overleden lid van het huishouden.

Aangezien de premie twee doelstellingen heeft, richt ze zich ook op twee doelgroepen:

- Alle Brusselaars die de auto willen inruilen voor een ander vervoermiddel (modal shift doelstelling)

- Alle Brusselaars van wie de auto te vervuilend is om nog op het Brusselse grondgebied te mogen rijden, en meer in het bijzonder voor de doelgroepen die het hardst worden getroffen door dat verbod (dat wil zeggen: die hun auto niet kunnen vervangen).

WERKING

De werking van de Brussel'Air-premie wordt geregeld door het Brussel'Air-besluit van 15 juli 2021 en het wijzigingsbesluit van 1 februari 2024.

Beheer en financiering

Het beheer van de premie gebeurt in partnerschap tussen Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, Paradigm, de MIVB en Pro Velo. Dat partnerschap is vastgelegd in een overeenkomst waarin de rollen van de verschillende betrokken partijen zijn vastgelegd:

- Leefmilieu Brussel stuurt het beheer van de premie aan en coördineert dit. De instelling is tevens verantwoordelijk voor de toekenning van de premies en het toezicht op de naleving van de algemene voorwaarden door de burgers, het contact met hen en de communicatiecampagnes ter promotie van de premie.
- Brussel Mobiliteit keurt de aanvraag goed van de mobiliteitsaanbieders die zich aansluiten bij de premie. In de overeenkomst is bepaald dat Brussel Mobiliteit een financieringsschijf reserveert om de premies te betalen wanneer het jaarlijkse budget dat Leefmilieu Brussel heeft uitgetrokken voor de betaling van de premies is opgebruikt. Dat is niet gebeurd in de periode 2022-2025.
- Paradigm is verantwoordelijk voor het IRISbox-formulier waarmee burgers hun premie aanvragen. De ontwikkeling en het onderhoud van het formulier worden gefinancierd door Brussel Mobiliteit.
- De MIVB is verantwoordelijk voor de bestelling van de mobiliteitsdiensten voor de burgers bij de aanbieders die deelnemen aan de premie. Leefmilieu Brussel betaalt daarvoor beheerskosten[1] aan de MIVB.
- Pro Velo is verantwoordelijk voor de controle van de facturen voor het fiets- en micromobiliteitsbudget en geeft fietslessen voor beginners. Leefmilieu Brussel betaalt daarvoor beheerskosten[2] aan Pro Velo.

De mobiliteitsdiensten worden aan de burgers aangeboden via overeenkomsten tussen Leefmilieu Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (voor Brussel Mobiliteit) en de dienstverleners. Iedere aanbieder die wil deelnemen aan de premieregeling kan zich aansluiten, mits hij voldoet aan de voorwaarden die zijn vastgelegd in hoofdstuk 4 van het Brussel'Air-besluit. De aanbieders worden niet vergoed en concurrerende aanbieders kunnen tegelijkertijd hun diensten aanbieden in het kader van de premie.

Tussen 2022 en 2025 ontving de Brussel'Air-premie 7 miljoen euro aan steun van de herstel- en veerkrachtfaciliteit van de Europese Unie.

[1] Een vast bedrag van € 120.000 per jaar (inclusief btw) voor de personeelskosten die de MIVB heeft in verband met de Brussel'Air-premie, en variabele administratieve kosten van 5,6% op alle uitbetaalde premies.

[2] Een vast bedrag van € 39.000 per jaar exclusief btw, dat jaarlijks wordt aangepast aan de afgevlakte gezondheidsindex.

Voorwaarden en controle

De voorwaarden voor het verkrijgen van de Brussel'Air-premie staan uitgebreid beschreven op www.primebruxellair.brussels, in de daarvoor bestemde rubriek.

- De aanvrager is een natuurlijke persoon die gedomicilieerd is in een van de 19 gemeenten van Brussel.
- De premieaanvraag moet worden ingediend binnen 6 maanden nadat de nummerplaat geschrapt is.
- De geschrapte nummerplaat moet betrekking hebben op een auto (voertuig van categorie M1, met uitzondering van campers) die ten minste één ononderbroken jaar op naam van de aanvrager of van een overleden persoon uit het huishouden heeft gestaan.
- De aanvrager heeft geen recht op de premie als hijzelf of een lid van zijn gezin sinds minder dan drie maanden vanaf de aanvraagdatum van de Brussel'Air-premie over een bedrijfswagen of een daarmee gelijkgesteld voertuig beschikt.
- De premie wordt slechts eenmaal per geschrapte nummerplaat toegekend.
- De premie is twee jaar geldig vanaf de datum op het toekenningsattest.
- Zodra de nummerplaat is geschrapt, mag, gedurende één jaar, geen enkel lid van zijn huishouden opnieuw een bijkomende auto of moto (voertuigen van categorie M1, of L3 tot en met L7) inschrijven. Het huishouden mag tijdens dat jaar ook geen bijkomende bedrijfswagen toegekend krijgen. Het vervangen van een nog overgebleven voertuig in het huishouden mag wel, net als het inschrijven van een bromfiets of speedpedelec (categorie L1 en L2). Als de premievoorwaarden niet worden nageleefd, zal Leefmilieu Brussel de aanvrager op de hoogte brengen van de verplichting tot terugbetaling van de toegekende premie.

De controle achteraf vindt plaats twee jaar na de toekenningsdatum, wanneer de dossiers vanuit boekhoudkundig oogpunt worden afgesloten. Aan de hand van de gegevens van de DIV en het Rijksregister controleren de medewerkers van Leefmilieu Brussel of er in het jaar na de schrapping van de nummerplaat op basis waarvan de premie werd toegekend, geen extra voertuig in het oorspronkelijke huishouden is bijgekomen. Die controle wordt uitgevoerd door middel van steekproeven op 20% van de toegekende premies. Zie voor meer informatie **ZIJN DE AANGEBODEN PRODUCTEN AFGESTEMD OP DE BEHOEFTEN VAN DE AANVRAGERS?**, p. 28.

Bij een vermoeden van inbreuk krijgt de premieontvanger een brief van Leefmilieu Brussel waarin hij wordt gelast de premie binnen 60 dagen terug te betalen. Als de premieontvanger niet reageert, wordt een herinnering verstuurd en gaat een termijn van 30 dagen in. De burger kan op elk moment het vermoeden van inbreuk betwisten of een betalingsregeling aanvragen. Als de burger na afloop van beide termijnen niet heeft gereageerd of als de inbreuk na een bezwaar is bevestigd, wordt het dossier doorgestuurd naar Brussel Fiscaliteit voor gedwongen invordering.

Bedragen

Het bedrag van de Brussel'Air-premie hangt af van:

- het totale gezamenlijke belastbare inkomen van alle volwassenen in het huishouden van de aanvrager. Die inkomens staan vermeld op het meest recente aanslagbiljet voor natuurlijke personen.
- de eventuele aanwezigheid in het huishouden van de aanvrager van een persoon die in aanmerking komt voor een parkeerkaart voor personen met een beperking.

Op basis van die criteria zijn er drie verschillende premiebedragen:

Inkomen / statuut	**Premie** (op 01.02.2026)
Persoon met een handicap	€ 1.132
< € 44.935 (alleenstaande) of < € 62.862 (samenwonende/gehuwde)	€ 1.132
€ 44.935 - € 89.751 (alleenstaande) of € 62.862 - € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	€ 766
> € 89.751(alleenstaande) of > € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	€ 566

De inkomensdrempels en premiebedragen veranderen in de loop van de tijd volgens bepaalde indexeringsregels. Zie **Bijlage 1: Evolutie van de premiecategorieën sinds 2022**, p. 34.

Beschikbare mobiliteitsdiensten

Tussen 2022 en 2025 kon de premie worden gebruikt voor de volgende mobiliteitsdiensten:

- MIVB-abonnementen en TaxiBus-vouchers;
- Een fiets- en micromobiliteitsbudget (beheerd door Pro Velo);
- Abonnementen op Villo! en eVillo![3];
- Twee abonnementsformules en een budget bij Cambio;
- Een Poppy-budget;
- Een budget voor het taxibedrijf Victor Cab;
- Een Modalizy-budget

Zie **Bijlage 2: Lijst van de beschikbare producten.**

Het aanbod aan mobiliteitsdiensten in Brussel'Air is breed om aan verschillende mobiliteitsbehoeften tegemoet te komen.

Daarbij moet worden opgemerkt dat aanbieders die in het Brussels Gewest actief zijn, vrij zijn om zich bij de premie aan te sluiten, op voorwaarde dat zij voldoen aan de criteria beschreven in hoofdstuk 4 van het Brussel'Air-besluit en, indien van toepassing, aangeven welke van hun diensten in het kader van de premie beschikbaar zijn.

[3] Die dienst werd in juli 2025 uit de Brussel'Air-catalogus geschrapt aangezien de aan Villo verleende concessie eindigt in september 2026. Gezien de verlenging van de concessie werd de dienst in augustus 2026 terug toegevoegd aan de catalogus.

Wat de geografische reikwijdte betreft, biedt de premie mogelijkheden om zich zowel binnen als buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verplaatsen[4], via het stedelijk vervoer van de MIVB (Brupass XL), autodeeldiensten (Cambio en Poppy) of Modalizy (zie **Focus op Modalizy**, p. 23). Veel producten die immers niet rechtstreeks beschikbaar zijn via de Brussel'Air-premie, zijn dat uiteindelijk wel via de Modalizy-prepaidkaart, die toegang biedt tot deelfietsen, deelsteps, taxibedrijven, autoverhuur op korte termijn, autodelen (met uitzondering van Cambio), carpoolen, elektrische scooters, maar ook tot de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS.

Personen met een handicap hebben, naast de uitzonderingen die ze krijgen in de LEZ, via de Brussel'Air-premie toegang tot een reeks (soms aangepaste) taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de TaxiBus-voucher van de MIVB (op voorwaarde dat men zich vooraf heeft ingeschreven bij de Customer Care van de MIVB), aangepaste taxi's voor PBM van Victor Cab en Taxis Verts via Modalizy. Ze kunnen ook gebruikmaken van het fietsbudget om een aangepaste fiets aan te schaffen of een fiets of scooter te laten aanpassen voor PBM.

Aanvraagprocedure

Burgers dienen de aanvragen in via het Brussel'Air-formulier op IRISbox.

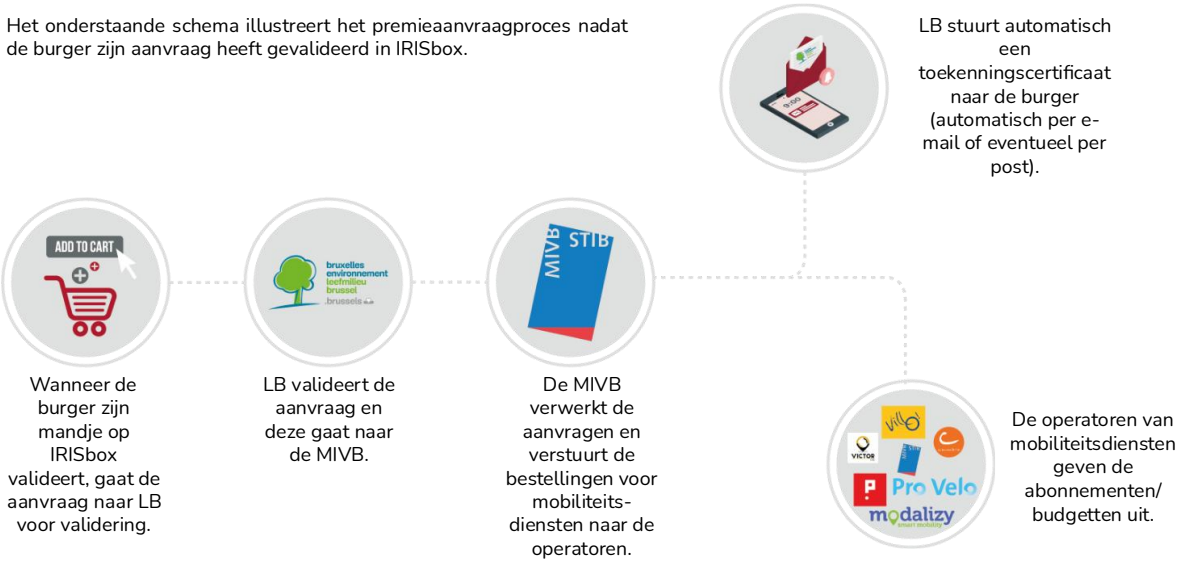
De burger meldt zich op het gewestelijke platform IRISbox aan via de beveiligde authenticatiedienst CSAM. Het formulier maakt vervolgens gebruik van de officiële databanken van de DIV, het Rijksregister, de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid en de FOD Financiën. Die automatisering voldoet aan de Brusselse Once Only-ordonnantie (2020), die het principe van de eenmalige gegevensverzameling waarborgt. Op die manier kan worden gecontroleerd of de aanvrager in aanmerking komt en, indien dat zo is, kunnen de gegevens worden verzameld die nodig zijn voor de afhandeling van zijn dossier.

De in aanmerking komende burger wordt geïnformeerd over het bedrag van de premie waarop hij recht heeft en gebruikt dat vervolgens om mobiliteitsdiensten te bestellen voor zichzelf en/of de leden van zijn huishouden. De burger moet op dat moment beslissen hoe hij zijn mobiliteitsbudget wil verdelen. De verdeling van het budget over de verschillende aanbieders kan achteraf niet meer worden gewijzigd[5] en elk deel van het budget dat in deze fase niet wordt gebruikt, is verloren[6]. Daarom moedigt de overheid de burger aan gebruik te maken van de diensten van de Mobility coach (zie p. **27 Begeleiding door de Mobility coach**). Nadat de burger zijn mobiliteitskeuzes heeft gemaakt, bevestigt hij zijn aanvraag, waarna de hieronder schematisch weergegeven verwerkingsstappen volgen:

[4] Uit een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag (OVG 2021-2022) blijkt dat 86% van de verplaatsingen door Brusselaars binnen het Gewest plaatsvindt, terwijl slechts 14% buiten de gewestgrenzen plaatsvindt.

[5] Die bepaling is opgenomen in het Brussel'Air-besluit (art. 4, § 4) en ook technische beperkingen staan een dergelijke wijziging in de weg.

[6] Om te voorkomen dat er te veel van het budget verloren gaat, werd een regel aan het formulier toegevoegd: als er meer dan € 100 aan premiebudget overblijft dat niet aan diensten is besteed, kan de premieaanvraag niet worden afgerond.



Figuur 1: Schema van de aanvraagprocedure voor de Brussel'Air-premie.

Jaarlijks wordt 2 tot 3% van de aanvragen voor de Brussel'Air-premie niet ingediend via IRISbox en handmatig verwerkt, om verschillende redenen:

- De auto stond op naam van een overleden lid van het huishouden (bijv. weduwen).
- De auto stond sinds meer dan een jaar geregistreerd op naam van de persoon, maar gedeeltelijk in het buitenland.
- De auto is eigendom van een zelfstandige.
- …

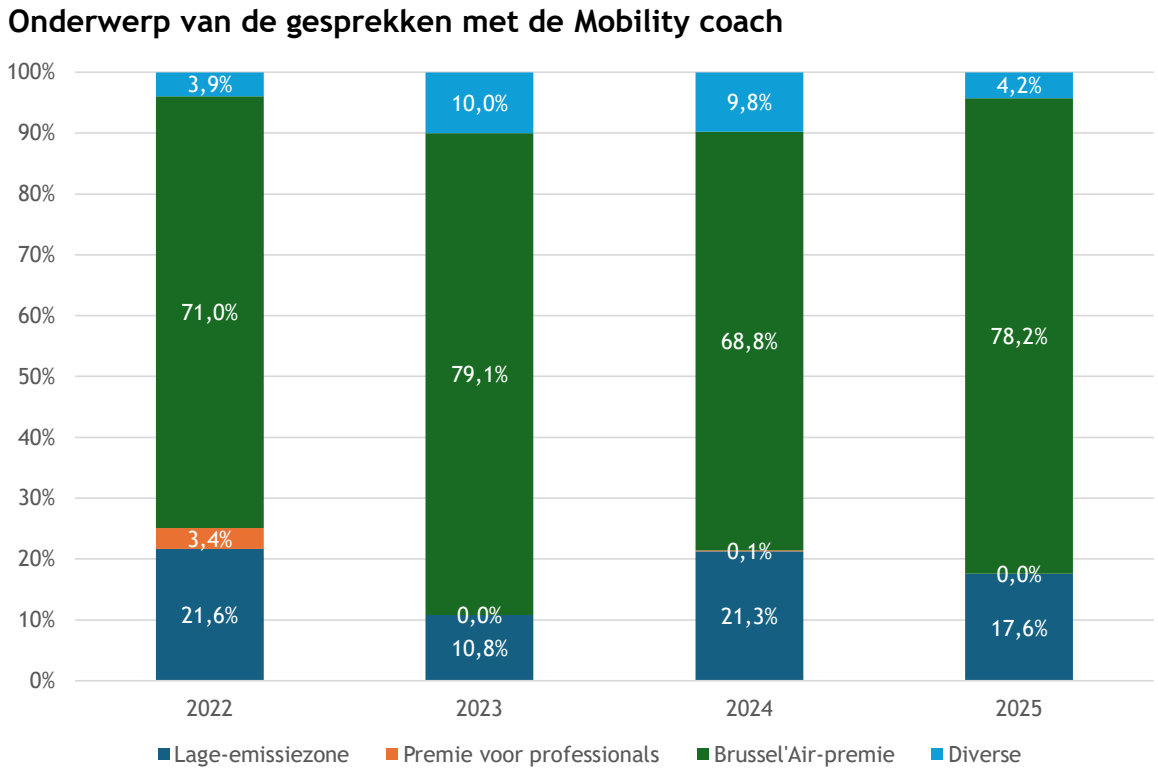
In dat geval vragen de medewerkers van Leefmilieu Brussel de burger om een kopie van de nodige bewijsstukken, zodat zij dezelfde controles kunnen uitvoeren als in IRISbox, en om eventuele aanvullende documenten (overlijdensakte, inschrijvingsbewijs van het land waar de auto voorheen was ingeschreven, ...). De verwerking gebeurt vervolgens met behulp van een Excel-formulier en volgt de verwerkingsstappen die hierboven zijn toegelicht.

Mobility coach

De Mobility coach (www.mobilitycoach.brussels) was oorspronkelijk een begeleiding voor automobilisten op wie de LEZ van toepassing is, maar werd gaandeweg ook een belangrijke begeleidingsdienst voor de Brussel'Air-premie.

De Mobility coach is bereikbaar via e-mail, telefoon (de beller laat een bericht achter en wordt gratis teruggebeld) of mensen kunnen een videoafspraak of een afspraak ter plaatse maken. Die afspraken ter plaatse hebben altijd betrekking op aanvragen voor de Brussel'Air-premie[7] van mensen die minder vertrouwd zijn met digitale toepassingen. Concreet geeft de Mobility coach advies over de mobiliteitsoplossingen waarvoor de premie kan worden gebruikt en kan hij helpen bij het online indienen van een premieaanvraag. Hiervoor is ook een handleiding beschikbaar. De pagina Brussel'Air (www.primebruxellair.brussels) en het IRISbox-formulier verwijzen naar de diensten van de Mobility coach. Zie **Begeleiding door de Mobility coach**, p. 27.

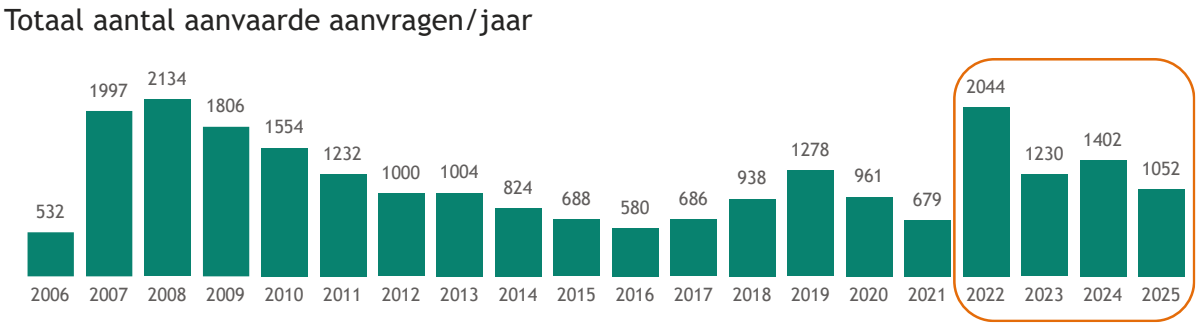
[7] Aantal fysieke afspraken tussen de Mobility coach en burgers: 27 in 2022 (het jaar waarin de afspraken werden ingevoerd), 86 in 2023, 53 in 2024 en 39 in 2025.



Figuur 2: Onderwerpen van de gesprekken van de Mobility coach, per jaar.

WIE ZIJN DE AANVRAGERS VAN DE BRUSSEL'AIR-PREMIE?

EVOLUTIE VAN DE VRAAG



Figuur 3: Evolutie van het aantal toegekende Brussel'Air-premies per jaar (rode kader = nieuwe premieformule).

Na een grote toeloop tijdens de eerste vijf jaar van zijn bestaan daalde het aantal aanvragen geleidelijk tot onder de 600 in 2016, tien jaar na de invoering van de premie. Op dat moment werd er niet meer actief gecommuniceerd over de premie. Vanaf 2017 is echter sprake van een hernieuwde belangstelling, naar aanleiding van de aankondiging dat het jaar daarop een lage-emissiezone zal worden ingevoerd. Bij de communicatie rond de LEZ werd immers de aandacht gevestigd op de Brussel'Air-premie. Vervolgens werden de toegangscriteria van de LEZ aangescherpt in 2019, 2020 en 2022.

De stijging van de interesse die werd vastgesteld van 2017 tot 2019 lijkt echter uit te vlakken in 2020 en 2021, waarschijnlijk als gevolg van de coronacrisis. In 2021 was het aantal aanvragen uitzonderlijk laag, mede doordat het tussen oktober 2021 en maart 2022 onmogelijk was om de premie aan te vragen omwille van de omschakeling naar de nieuwe premieformule. Er wordt dan ook aangenomen dat 225 personen hun premieaanvraag om die reden pas in 2022 hebben ingediend in plaats van in 2021. Maar zelfs als we rekening houden met de uitgestelde aanvragen van 2021, blijft het aantal toegekende premies in 2022 bijzonder hoog. Dat kan worden verklaard doordat de LEZ een nieuwe fase was ingegaan, en door de communicatiecampagne ter gelegenheid van de nieuwe premieformule.

In 2023 werden 1.230 premies toegekend, dat zijn ongeveer 1.000 premies minder dan het jaar voordien. Dat bevestigt dat het jaar 2022 een uitzonderlijk jaar was en dat het grote aantal aanvragen niet alleen toe te schrijven is aan het 'trechtereffect' van de tijdelijke schorsing eind 2021. De nieuwe fase van de LEZ in 2022 (verbod op Euro 4-diesels, of 5% van de auto's die eind 2021 in het Brussels verkeer waren) en het effect van de aankondiging en de communicatie over de nieuwe premie hebben inderdaad een rol gespeeld in het succes van de premie.

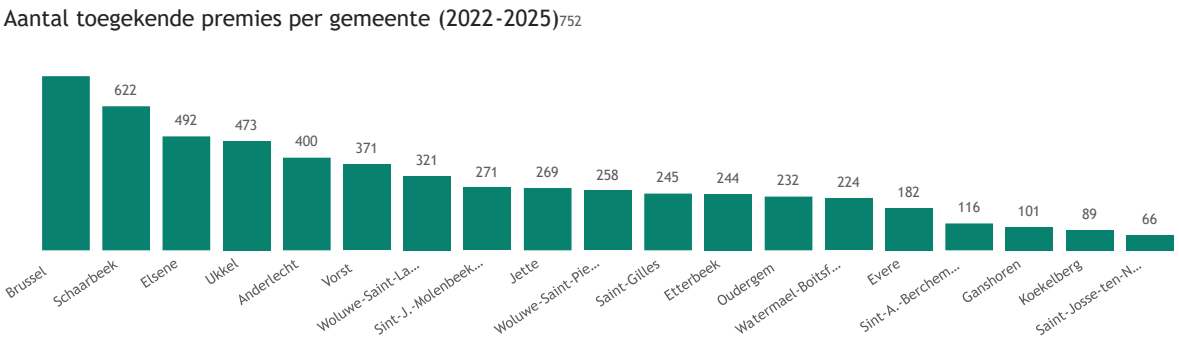
Het aantal aanvragen stijgt in 2024 opnieuw, om vervolgens in 2025 weer te dalen; dat jaar kent het laagste aantal aanvragen sinds de invoering van de nieuwe formule. Dat zou te verklaren kunnen zijn door de onzekerheid die heerste rond de inwerkingtreding van de nieuwe fase van de LEZ (oorspronkelijk gepland voor januari 2025, eerst uitgesteld tot 2027 en uiteindelijk begin 2026 ingevoerd), evenals door het gebrek aan communicatie over de premie in die context.

Ten slotte valt op dat sinds 2022 het gemiddelde aantal jaarlijks toegekende premies hoger ligt dan het gemiddelde van de vier jaar voorafgaand aan de invoering van de nieuwe premieformule (+48,5%), wat lijkt te wijzen op een toegenomen belangstelling voor die nieuwe formule.

GEOGRAFISCHE SPREIDING VAN DE AANVRAGEN

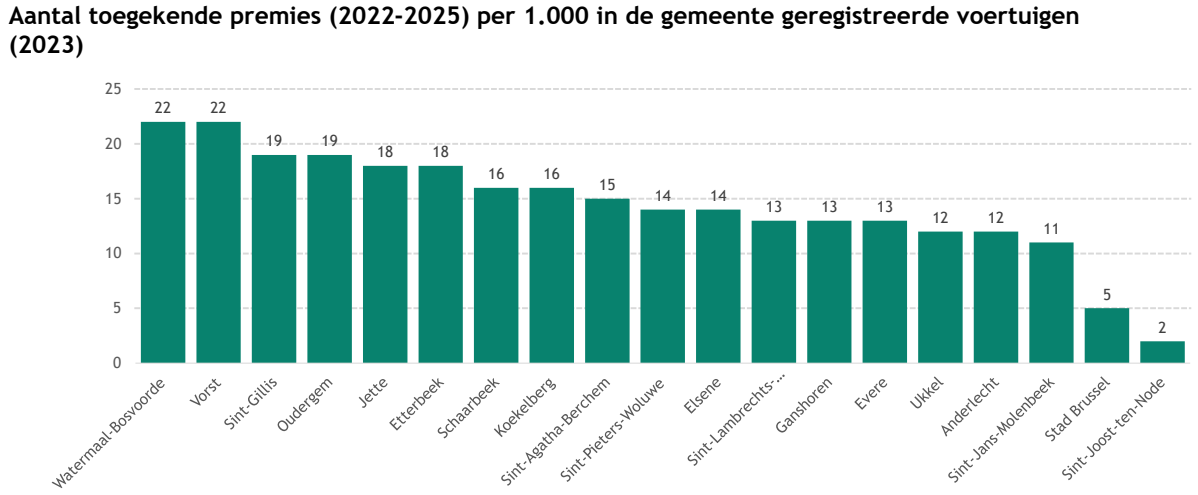
Het merendeel van de premies tussen 2022 en 2025 werd toegekend aan inwoners van Brussel (inclusief Laken, Haren en Neder-over-Heembeek). Zoals uit onderstaande Figuur 4 blijkt, werden aan

die inwoners 752 premies toegekend. Schaarbeek komt op de tweede plaats met 622 premies voor inwoners van de gemeente.



Figuur 4: Aantal toegekende premies per gemeente tussen 2022 en 2025.

Als we die cijfers in verhouding zetten tot het aantal voertuigen in de gemeenten, ontstaat een heel ander beeld: Brussel komt op de voorlaatste plaats, met 5 toegekende premies per 1.000 geregistreerde voertuigen op het gemeentelijk grondgebied. Dat is meer dan vier keer minder dan in Watermaal-Bosvoorde of Vorst, waar per 1.000 auto's 22 premies werden toegekend. Het blijft echter moeilijk om uit die gegevens een duidelijke trend af te leiden. Er lijken immers verschillende factoren een rol te spelen: de (on)bekendheid met de premie, de belemmeringen bij het afhandelen van administratieve formaliteiten (digitale kloof, taal, ...), hoe gemakkelijk het is om een auto weg te doen (tweede auto, alternatieven voorhanden, gezinsverplichtingen, fysieke beperking enz.).



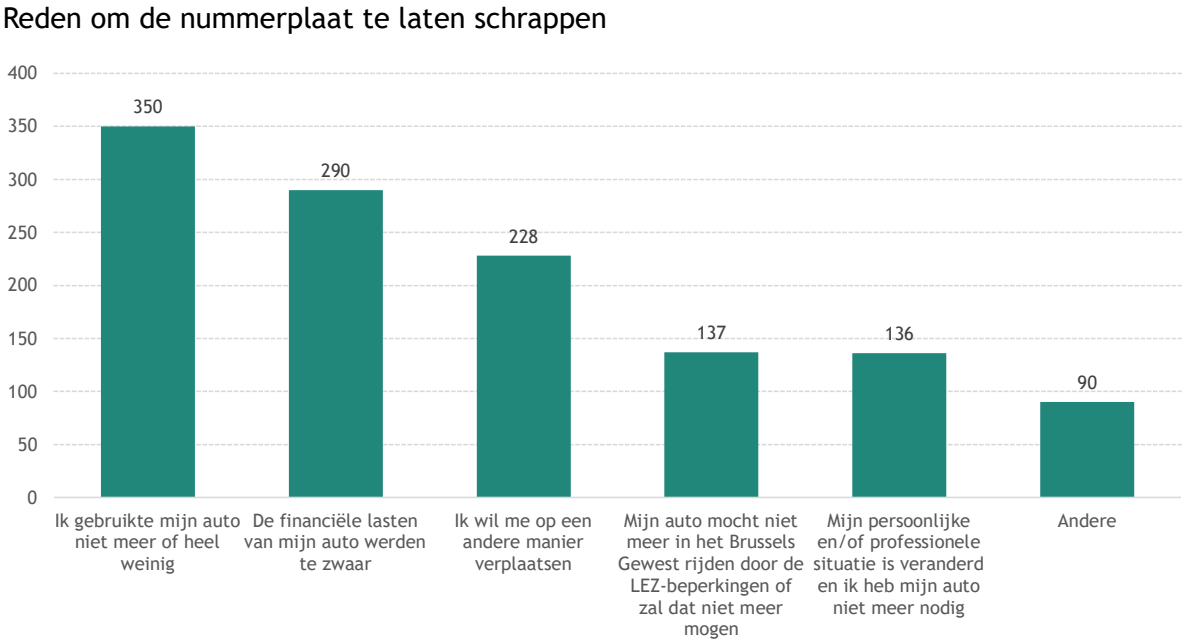
Figuur 5: Aantal toegekende premies tussen 2022 en 2025 per 1.000 in de gemeente ingeschreven voertuigen (2023).
Bronnen: Statbel en Leefmilieu Brussel.

OM WELKE REDENEN WORDT DE PREMIE AANGEVRAAGD?

De enquête over de impact van de Brussel'Air-premie op de mobiliteitsgewoonten geeft inzicht in de redenen waarom aanvragers van de premie hun nummerplaat hebben laten schrappen. Zoals uit onderstaande Figuur 6 blijkt, is de belangrijkste reden die wordt genoemd het feit dat de auto weinig wordt gebruikt (49% van de respondenten), gevolgd door de financiële last die als te groot wordt ervaren (41%). Tot slot wordt de top drie aangevuld door de wil om zich op een andere manier te verplaatsen (32%).

De lage-emissiezone is voor 19% van de respondenten een reden voor schrapping en vormt dus niet de belangrijkste reden waarom de premie wordt aangevraagd. Het is echter de moeite waard om te

benadrukken dat er tijdens de onderzochte periode slechts één keer strengere toegangsvoorwaarden voor de LEZ werden ingevoerd: in 2022, bij de lancering van de nieuwe premieformule. Dat heeft overigens invloed gehad op het aantal aanvragen, dat bijzonder hoog was (zie **Figuur 3**), en in die tijd vormde de LEZ voor bijna 30% van de respondenten een reden om hun nummerplaat te laten schrappen.



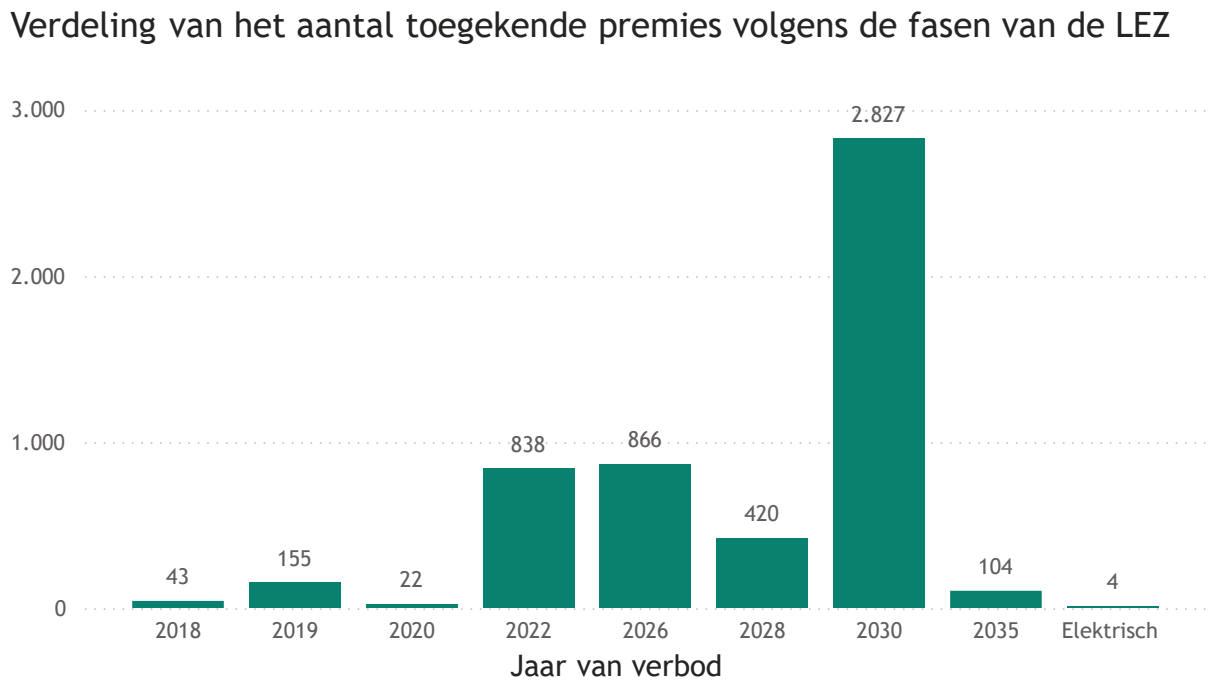
Figuur 6: Redenen voor de schrapping van de nummerplaat (2022-2025), meerdere antwoorden mogelijk. **Bron**: Enquête over de aanvraag van de Brussel'Air-premie (N = 710).

Focus op de aanvragen in verband met de LEZ

Er kan worden nagegaan of de voertuigen waarvan de nummerplaat door de aanvragers van de Brussel'Air-premie werd geschrapt, al dan niet onder de lage-emissiezone vielen en vanaf wanneer.

Uit een analyse van de gegevens voor de periode 2022-2025 blijkt dat 36% (1.924) van de toegekende premies betrekking heeft op voertuigen die vallen onder de LEZ-fasen[8] van 2018, 2019, 2020, 2022 of 2026, en dat gaat tot 44% (2.334) als we de fase van 2028 meetellen (**Figuur 7**, hieronder). Voor het overige wordt de premie aangevraagd door huishoudens waarvan het voertuig pas tegen 2030 of zelfs 2035 onder de LEZ zal vallen. Voor die laatste groep vervult de premie zijn rol als stimulans om de auto in te ruilen voor een ander vervoermiddel.

[8] De enige tijdsbeperking voor het indienen van een premieaanvraag is dat die uiterlijk 6 maanden na de schrapping van de nummerplaat van het in aanmerking komende voertuig moet plaatsvinden. Zo kan de schrapping plaatsvinden jaren na het rijverbod in de lage-emissiezone, wat verklaart waarom bepaalde premies worden toegekend voor voertuigen die al een paar jaar niet meer in de LEZ mogen rijden.



Figuur 7: Aantal voertuigen waarop de LEZ-fasen van toepassing zijn en waarvoor tussen 2022 en 2025 een premie is toegekend.
Bron: Leefmilieu Brussel (2026), op basis van kruisanalyses met gegevens van de DIV.

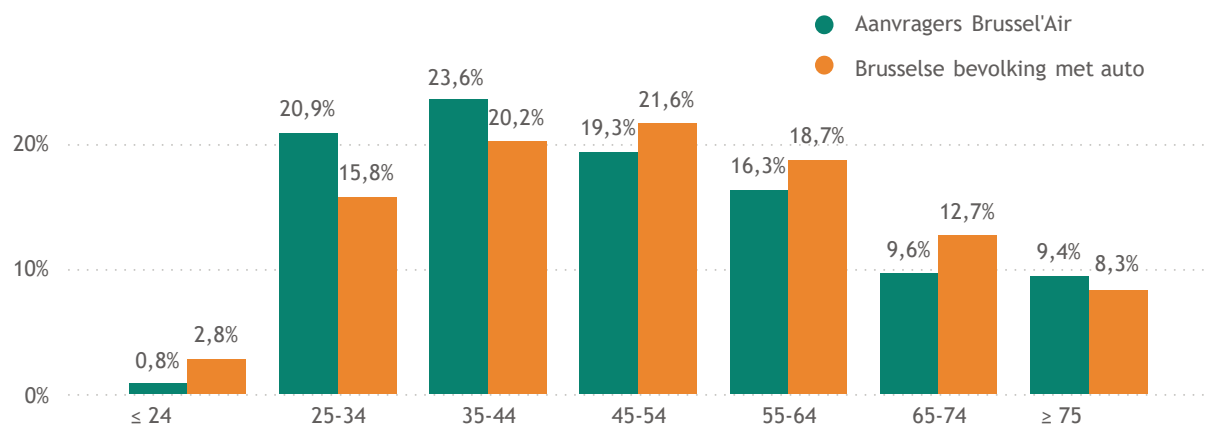
PREMIES GAAN VOORAL NAAR DE ACTIEVE LEEFTIJDSGROEPEN

Uit onderstaande **Figuur 8** – die de verdeling per leeftijdsgroep weergeeft van de aanvragers van de Brussel'Air-premie voor de periode 2022-2025, evenals de verdeling van de Brusselse bevolking met een auto (2022) in diezelfde leeftijdsgroepen – blijkt dat de premie door de gehele bevolking wordt aangevraagd. Er is echter een overwicht van personen op actieve leeftijd (25 tot 64 jaar), die goed zijn voor 80,1% van de premieaanvragen. Binnen die bevolkingsgroep vallen de 35- tot 44-jarigen enigszins op (24,8% van de aanvragen). Bij de interpretatie van deze cijfers moet echter rekening worden gehouden met de verdeling van de Brusselse autobezitters over de verschillende leeftijdsgroepen. Hieruit blijkt dat er, hoewel er opvallende verschillen zijn, zich toch een vergelijkbare structuur aftekent. De bevolkingsgroep van 25 tot 64 jaar is namelijk ook de groep met het hoogste autobezit (76,3% van de autobezitters).

De groep jonger dan 25 jaar is het sterkst ondervertegenwoordigd (-71,4%), terwijl hun behoefte aan verplaatsingen met de auto het laagst is (gelijk aan die van de groep ouder dan 75 jaar). Gezien die sterke ondervertegenwoordiging, kan worden verondersteld dat de financiële stimulans van de premie geen rol speelt voor jongeren die een auto aanschaften, aangezien de premie pas achteraf wordt toegekend, dat wil zeggen nadat ze in een eerste auto hebben geïnvesteerd. Voor hen is de auto wegdoen geen optie; jongeren moeten veeleer kiezen tussen een eerste auto kopen of alternatieve vervoersmiddelen gebruiken.

Bij de premieaanvragers is de leeftijdsgroep van 25-34 jaar oververtegenwoordigd ten opzichte van de totale groep autobezitters (+32,3%). Een mogelijke verklaring kan zijn dat die leeftijdsgroep, die vaak in een overgangsfase zit (studie beëindigd, eerste baan, verhuizen …), sterk geneigd is om afstand te doen van de auto en over te stappen op alternatieve vormen van stedelijke mobiliteit.

Verdeling naar leeftijdscategorie van de aanvragers van de Brussel'Air-premie (2022-2025) en de Brusselse bevolking met een auto (2022)



Figuur 8: Verdeling naar leeftijdscategorie van de aanvragers van de Brussel'Air-premie en de Brusselse bevolking met een auto.
Bron: Leefmilieu Brussel (2026) en Profacts (2022).

Ook de leeftijdsgroep van 35-44 jaar is oververtegenwoordigd (+16,8%), terwijl hun behoefte aan een auto volgens een onderzoek van Brussel Mobiliteit[9] vergelijkbaar is met die van de 55-64-jarigen, die daarentegen ondervertegenwoordigd zijn onder de aanvragers van de premie (-12,8%). Dat verschil komt mogelijk door de ingesleten mobiliteitsgewoonten van de leeftijdsgroep van 55 tot 64 jaar, of door het feit dat hun inkomen over het algemeen hoger ligt dan dat van jonge werkenden, waardoor de kosten van een auto voor hen beter te dragen zijn en de premie minder aantrekkelijk. Het grote aandeel 35- tot 44-jarigen in de premieaanvragers zou dan weer kunnen duiden op de wens om de kosten en verplichtingen van het autobezit te verminderen, ondanks het feit dat de verplaatsingsbehoeften nog steeds aanzienlijk blijven omwille van het gezins- en werkleven.

De leeftijdsgroep van 45-54 jaar is naar verhouding minder vertegenwoordigd (-10,6%). Dat sluit dus aan bij de enquête van Brussel Mobiliteit, waaruit blijkt dat voor die groep – alle categorieën samen – het aantal verplaatsingen waarbij men aangewezen is op de auto het grootst is.

De leeftijdsgroep van 65 tot 74 jaar is daarentegen sterk ondervertegenwoordigd in vergelijking met de populatie die een auto bezit (-24,4%). De groep van 75 jaar en ouder lijkt daarentegen oververtegenwoordigd te zijn (+13,3%). In werkelijkheid moet een onderscheid worden gemaakt tussen 'jonge' senioren (65 tot 74 jaar) en de groep van 75-plussers. In de eerste groep is het aandeel bestuurders nog niet erg sterk gedaald, ondanks de afname van het aantal verplaatsingen, terwijl bij de 75-plussers het percentage bestuurders wel daalt[10]. Een mogelijke verklaring is dat in die tweede groep sommigen ervoor kiezen om te stoppen met rijden om redenen van gezondheid, veiligheid of gemak, waardoor ze afstand doen van hun auto en de premie aanvragen. Die leeftijdsgroep scoort ook lager voor verplaatsingen waarbij men aangewezen is op de auto, wat het wegdoen van de eigen auto nog meer rechtvaardigt. Er speelt echter een heel specifieke maatschappelijke uitdaging bij de begeleiding van senioren die door de LEZ worden getroffen, want "als ouderen niet meer rijden, worden die verplaatsingen slechts zeer beperkt vervangen door verplaatsingen met een andere

[9] Brussel Mobiliteit (2025), 'Enquête over de behoefte van de Brusselaars om zich met de auto te verplaatsen'.

[10] VIAS, 'Senioren. Themadossier Verkeersveiligheid nr. 1', 2e editie, 2018, https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B01%20-%20Senioren%20(2018)/Themadossier_Verkeersveiligheid_nr._1_-_Senioren_(2e%20editie).pdf, p. 14.

modus. Het stoppen met rijden leidt dus doorgaans tot een verminderde mobiliteit (CONSOL, 2012; Martensen, 2014)"[11].

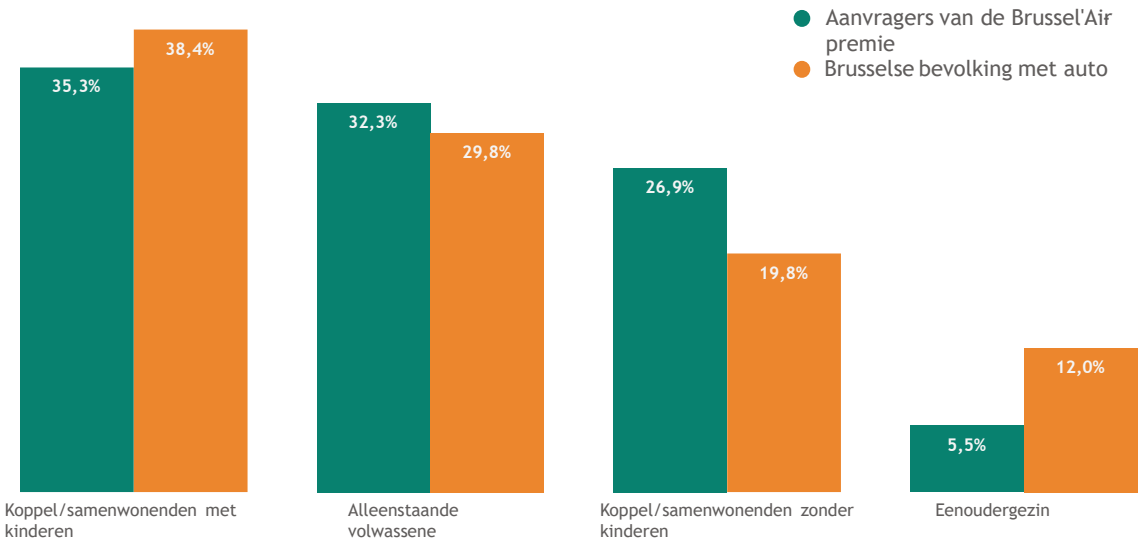
Er lijkt niet altijd een sterke correlatie te bestaan tussen de behoefte aan een auto en de premieaanvragen wanneer we kijken naar de verschillende leeftijdsgroepen. **Er moet dus worden geconcludeerd dat nog andere factoren meespelen bij de beslissing om een auto weg te doen.**

GEZINNEN MET KINDEREN ONDERVERTEGENWOORDIGD

Uit de onderstaande figuur – die de verdeling naar huishoudtype van de premieaanvragers voor de periode 2022-2025 weergeeft, evenals de verdeling van de Brusselse bevolking met een auto (2022) – kunnen twee conclusies worden getrokken.

Ten eerste lijken koppels of samenwonenden met kinderen ondervertegenwoordigd te zijn (-8,3%) bij de premieaanvragers. Die vaststelling zou grotendeels kunnen worden verklaard door het feit dat zij meer afhankelijk zijn van de auto voor gezinsverplaatsingen, vooral om de kinderen naar school en activiteiten te brengen, waardoor het moeilijker wordt om afstand te doen van de auto. Dit type huishoudens vertegenwoordigt niettemin bijna een derde van de huishoudens die een premie hebben aangevraagd. Velen van hen maken dus gebruik van die stimulans.

Vergelijking van de samenstelling van de huishoudens van de aanvragers (2022-2025) met



Figuur 9: Verdeling van de aanvragers van de Brussel'Air-premie over de verschillende categorieën van huishoudens in vergelijking met de Brusselse populatie met een auto.
Bron: Leefmilieu Brussel (2026) en Profacts (2022).

Daarnaast vallen ook de eenoudergezinnen op door een zeer sterke ondervertegenwoordiging (-54,2%) bij de aanvragers van de premie. Volgens de enquête van Brussel Mobiliteit zijn eenoudergezinnen de huishoudens met het grootste aantal verplaatsingen waarbij men genoodzaakt is de auto te gebruiken, precies evenveel als bij koppels met kinderen. Financiële redenen zouden echter eenoudergezinnen kunnen hebben aangezet om vaker de premie aan te vragen. Eenoudergezinnen, die meestal uit alleenstaande moeders bestaan, hebben immers doorgaans een lager inkomen, waardoor de financiële last van het autobezit groter is. Hierdoor zouden sommige huishoudens zich genoodzaakt kunnen zien hun auto weg te doen terwijl ze die nog nodig hebben. Dat wordt bevestigd door de resultaten van

[11] Ibidem.

de enquête over de premie: eenoudergezinnen noemen meestal de te hoge financiële last als reden waarom ze afstand hebben gedaan van hun eigen auto.

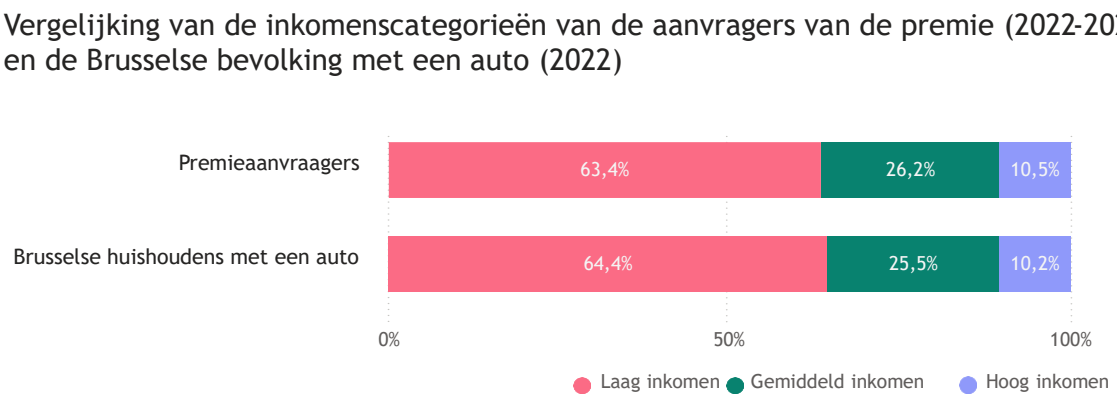
Andersom zijn huishoudens zonder kinderen over het algemeen oververtegenwoordigd bij de premieaanvragers. Koppels zonder kinderen zijn zelfs zeer sterk oververtegenwoordigd (+35,9%). Een mogelijke verklaring kan zijn dat die groep minder behoefte heeft aan verplaatsingen met de auto, onder meer omdat de dagelijkse mobiliteitsbehoefte over het algemeen minder groot is dan die van een gezin met kinderen, en ook doordat bijna de helft van die huishoudens over een tweede auto beschikt waarvan ze gemakkelijk afstand kunnen doen, zoals bleek uit de enquête over de impact van de Brussel'Air-premie op de mobiliteitsgewoonten.

Ook alleenstaanden (+7,7%) zijn oververtegenwoordigd. Naast het feit dat zij de groep vormen met het laagste aantal verplaatsingen waarbij men genoodzaakt is de auto te gebruiken (Brussel Mobiliteit, 2025), is een andere hypothese dat zij, aangezien zij slechts over één inkomen beschikken, het bezit van een auto te duur vinden in verhouding tot het nut ervan.

Hier is er dus een duidelijk verband tussen de samenstelling van de huishoudens en hun vertegenwoordiging in de premieaanvragers. Huishoudens zonder kinderen, die over het algemeen minder behoefte hebben aan een auto, zijn oververtegenwoordigd, in tegenstelling tot huishoudens met kind(eren). Zoals blijkt uit Figuur 6, is de belangrijkste reden voor de schrapping van de nummerplaat die door de respondenten van de enquête wordt genoemd, dat hun voertuig niet of nauwelijks werd gebruikt, wat het vastgestelde verband bevestigt tussen een geringere afhankelijkheid van de auto en de neiging om de premie aan te vragen.

HUISHOUDENS MET EEN LAAG INKOMEN RUIM VERTEGENWOORDIGD

Bijna 6 op de 10 premies gaan naar huishoudens met een laag inkomen (31,1% gaat naar samenwonenden/gehuwden en 27,7% naar alleenstaanden). Die huishoudens zijn niet oververtegenwoordigd ten opzichte van de Brusselse populatie met een auto, zoals blijkt uit Figuur 10.



Figuur 10: Verdeling van de aanvragers van de Brussel'Air-premie over de verschillende inkomenscategorieën in vergelijking met de Brusselse populatie met een auto.
Bron: Leefmilieu Brussel (2026) en Profacts (2022).

De gemiddelde inkomens maken iets meer dan een kwart van de toekenningen uit (18,9% aan samenwonenden/gehuwden en 7,3% aan alleenstaanden). Hoge inkomens blijven in de minderheid (9,3% aan samenwonenden/gehuwden en 1,2% aan alleenstaanden).

Die verdeling weerspiegelt goed een van de doelstellingen van de Brussel'Air-premie, die erop gericht is huishoudens met een laag inkomen te helpen bij hun overstap naar andere vormen van mobiliteit. Zo komt de premie in de eerste plaats ten goede aan de huishoudens met de laagste inkomens, in

overeenstemming met de doelstelling om sociale steun te bieden en ongelijkheden in de toegang tot mobiliteit te verminderen.

Merk echter op dat de categorie 'laag inkomen' vrij ruim is, aangezien bijna 2 op de 3 huishoudens met een auto tot die categorie behoren.

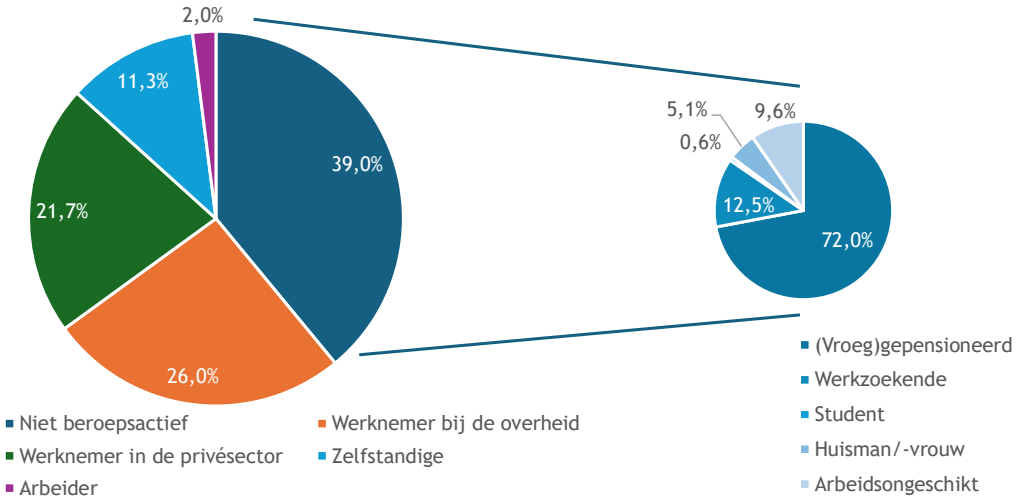
EEN AANZIENLIJK DEEL WERKENDEN

Hoewel de Brussel'Air-premie een premie voor particulieren is, is het interessant om eens te kijken naar het sociaal-professionele profiel van de premieaanvragers. Deze analyse is mogelijk gemaakt dankzij de gegevens die zijn verzameld in de enquête over de impact van de premie.

Uit de analyse van de gegevens blijkt dat de premie vooral ten goede komt aan werkenden (61% van de respondenten). Van die groep werkenden is 42% tewerkgesteld bij de overheid, 35% in de privésector, 18% is zelfstandige en 0,3% is arbeider.

Bovendien is 39% van de aanvragers van de premie niet-beroepsactief. Het merendeel daarvan (72%) zijn (vroeg)gepensioneerden. De overige situaties komen minder vaak voor: 12% is werkzoekende, 10% is arbeidsongeschikt, 5% is huisman of -vrouw, en minder dan 1% is student. Dat grote aandeel niet-beroepsactieven onder de premieaanvragers kan zowel wijzen op een geringere behoefte aan de auto voor verplaatsingen als op het feit dat de auto een te grote financiële last is geworden. Volgens een recent onderzoek van Brussel Mobiliteit[12] heeft ongeveer 20% van de Brusselse huishoudens om financiële redenen geen auto.

Beroepssituatie van de aanvragers van de Brussel'Air-premie.



Figuur 11: Beroepssituatie van de aanvragers van de Brussel'Air-premie.
Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie (2022-2025, N = 797).

De beroepssituatie van de aanvragers van de premie kan worden vergeleken met die van alle Brusselaars die een auto hebben[13]. Volgens Statbel (2021) bestaat de Brusselse bevolking met een auto voor 47,5% uit loontrekkenden (zowel uit de overheids- als de privésector, inclusief arbeiders), 10,7% zelfstandigen en 39% niet-beroepsactieven (2,8% van de mensen valt in geen van die categorieën). De verdeling over de verschillende categorieën is dus vrijwel dezelfde als bij de

[12] Brussel Mobiliteit (2025). *Analyse van de SILC-gegevens 2023: Autoafhankelijkheid en materiële en sociale deprivatie van Brusselse huishoudens*.

aanvragers van de premie, met een lichte oververtegenwoordiging van de loontrekkenden bij de premie. Die vergelijking moet echter met de nodige voorzichtigheid worden gemaakt, aangezien de gegevens over de beroepssituatie van de Brusselse automobilisten uit 2021 dateren, wat niet overeenkomt met de in dit verslag onderzochte periode (2022-2025).

BEOORDELING VAN DE AANBIEDERS EN PRODUCTEN

EEN WAAIER MOBILITEITSOPLOSSINGEN OM AAN UITEENLOPENDE BEHOEFTEN TEGEMOET TE KOMEN

Een grote verscheidenheid aan producten

De huidige premieformule biedt een ruimere keuze aan producten dan voorheen: in totaal kan er momenteel uit 7 opties worden gekozen (zie **Bijlage 2: Lijst van de beschikbare producten,** p. 37)[14]. De aanvrager kan ervoor kiezen om zijn hele budget voor zichzelf of voor de leden van zijn huishouden bij één enkele aanbieder te besteden, of om het, afhankelijk van zijn behoeften, over meerdere aanbieders en producten te verdelen. De enige beperkingen zijn dat het premiebedrag niet mag worden aangevuld met een eigen bijdrage, en dat voor bepaalde diensten een minimumbedrag geldt (bijv. minimaal € 200 aan fietsbudget).

Alle producten en diensten worden gebruikt

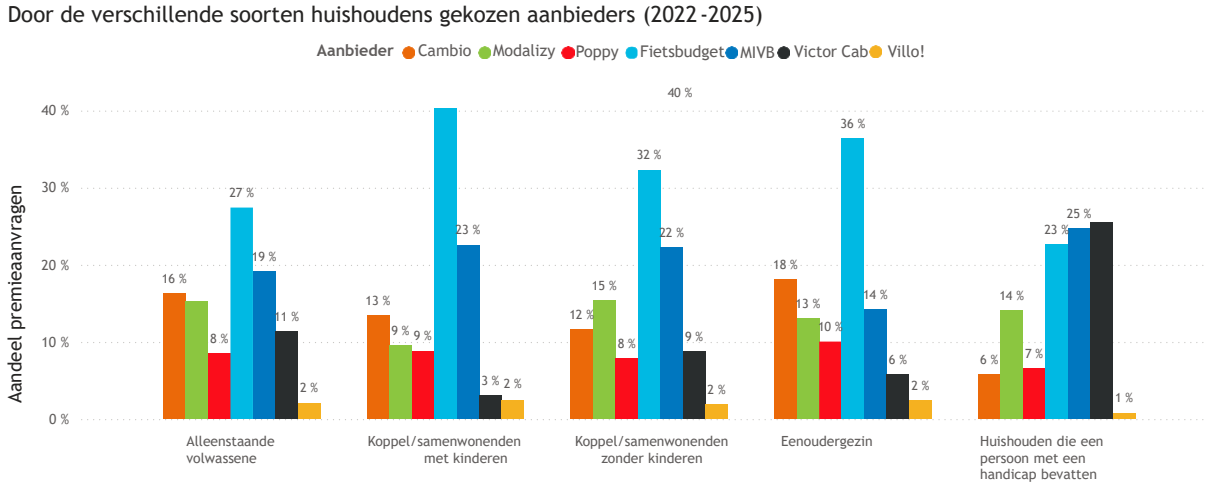
Er wordt gebruik gemaakt van alle aangeboden diensten, maar in verschillende mate.

- Iets meer dan 50% van de premieaanvragers vraagt een fiets- en micromobiliteitbudget aan;
- Voor de producten van de MIVB en Cambio bedragen die percentages respectievelijk bijna 30% en 20%;
- Ze bedragen respectievelijk 21%, 13% en 12% voor Modalizy, Victor Cab en Poppy;
- En minder dan 5% maakt gebruik van Villo.

Sommige diensten lijken vooral op bepaalde behoeften of groepen te zijn afgestemd:

- Wat het fiets- en micromobiliteitbudget betreft: het grootste deel daarvan wordt besteed aan de aankoop van fietsen, meer bepaald gewone fietsen of elektrische fietsen.
- Bij het aanbod van de MIVB waren vooral de abonnementen met een looptijd van 1 jaar erg in trek. Er was weinig vraag naar de Brupass-abonnementen (die ook toegang bieden tot de diensten van de NMBS, De Lijn en de TEC) en Brupass XL-abonnementen (die toegang bieden tot de Brusselse rand).
- De taxidienst Victor Cab lijkt bijzonder goed aan te sluiten bij de behoeften van ouderen, aangezien het aandeel (vroeg)gepensioneerden dat van die dienst gebruikmaakt groter is dan bij andere aanbieders. Meer dan een derde van de 65-plussers kiest voor die dienst. De taxidienst is ook erg populair bij huishoudens met een persoon met een handicap en bij alleenstaande volwassenen.
- Ten slotte zijn de deelauto's (Poppy en Cambio) vaak een ontdekking, aangezien uit de enquête over de impact van de premie blijkt dat de overgrote meerderheid van de respondenten nog nooit eerder gebruik had gemaakt van deelauto's. Bovendien is bij de aanbieder Cambio het START-abonnement van twee jaar populairder dan de variant van één jaar (die het basisproduct was van de oorspronkelijke premieformule).

[14] Elke aanbieder van mobiliteitsdiensten kan deelnemen aan de Brussel'Air-premie, mits hij voldoet aan bepaalde voorwaarden die zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van het Brussel'Air-besluit.



Figuur 12: Aanbieders die worden gekozen door de verschillende soorten huishoudens die de Brussel'Air-premie ontvangen (2022 - 2025).

Focus op Modalizy

Modalizy is een product dat bijzondere aandacht verdient, aangezien het een integratieplatform is dat toegang biedt tot alle mobiliteitsdiensten[15] in Brussel (en België) zodat het productaanbod van de premie wordt uitgebreid.

Modalizy richt zich van oorsprong tot bedrijven, voor het beheer van tankkaarten en mobiliteitsbudgetten. Het bedrijf stelt zijn producten uitsluitend in het kader van de Brussel'Air-premie ter beschikking van particulieren.

De Modalizy Flex-kaart die via Brussel'Air beschikbaar is, is een prepaidcreditcard. Met die betaalkaart kun je bijvoorbeeld voor een korte periode een auto huren (Europcar, Sixt, Avis), aan autodelen doen (Poppy, GetAround), deelsteps gebruiken, NMBS-biljetten kopen of toegang krijgen tot bepaalde MIVB-producten die niet in de premie zijn opgenomen, zoals de Brupass voor 10 ritten enz. Sinds 2026 kun je met de kaart ook in een fysieke fietsenwinkel en online vervoermiddelen (fietsen, steps, …) kopen, waardoor je geen geld hoeft voor te schieten[16]. Zo vormt de kaart een aanvulling op het premieaanbod en biedt ze tegelijkertijd meer flexibiliteit. Aan het gebruik van Modalizy zijn echter eenmalige activeringskosten (€ 11,50) en gebruikskosten (€ 5,75 per maand, wanneer de kaart wordt gebruikt) verbonden, die van het premiebedrag worden afgetrokken.

De diensten die het meest worden gebruikt via Modalizy zijn taxi's, het stedelijk openbaar vervoer (metro – tram – bus) en deelsteps. De trein komt op de vierde plaats. Er is ook een grote vraag naar het huren van een auto voor korte periodes. Deelfietsen[17] en autodelen kennen weinig succes bij de gebruikers die voor Modalizy hebben gekozen. Aangezien die diensten echter via de premie beschikbaar zijn, is het mogelijk dat de begunstigden hun premiebudget hebben verdeeld over Cambio of Poppy en Modalizy. Bovendien is Cambio niet toegankelijk via Modalizy.

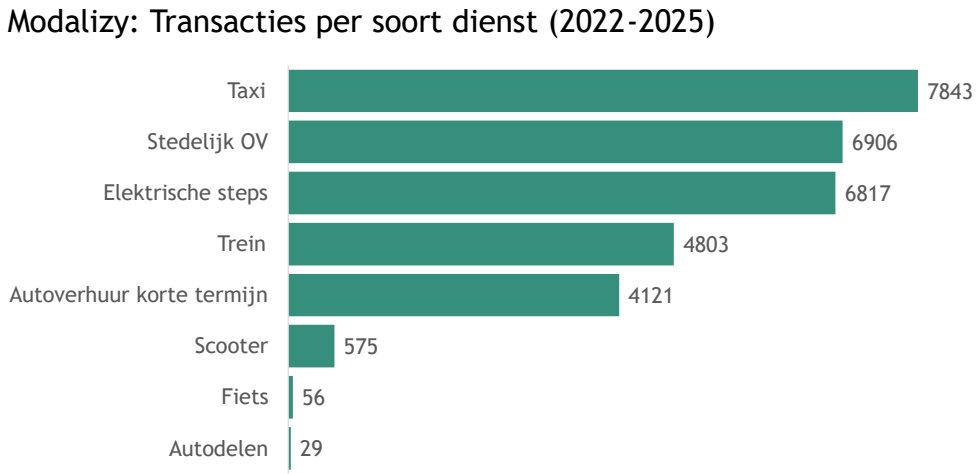
---

[15] Meer bepaald mobiliteitsdiensten met uitzondering van diensten die verband houden met de personenauto (bijv. brandstof, parkeren) of het vliegtuig (vliegtickets).

[16] Bij het "klassieke" fietsbudget, moet de aanvrager het geld voorschieten, en pas na aankoop zijn factuur indienen voor het fietsbudget.

[17] Bijvoorbeeld (afhankelijk van de vroegere of huidige beschikbaarheid in het aanbod): Villo, Velo Antwerpen, Mobit, Swapfiets, Dott, Tier, Lime, Bolt.

Gedurende de twee jaar dat de premie geldig is, worden gemiddeld 28 transacties met die kaart uitgevoerd, en maken de begunstigden gemiddeld gebruik van twee tot drie verschillende soorten diensten (op een totaal van zeven categorieën, zie **Figuur 13**). Het is dus echt interessant dat de premie naar behoefte kan worden besteed, behoeften die overigens kunnen variëren naargelang het soort verplaatsing of in de loop van de tijd.

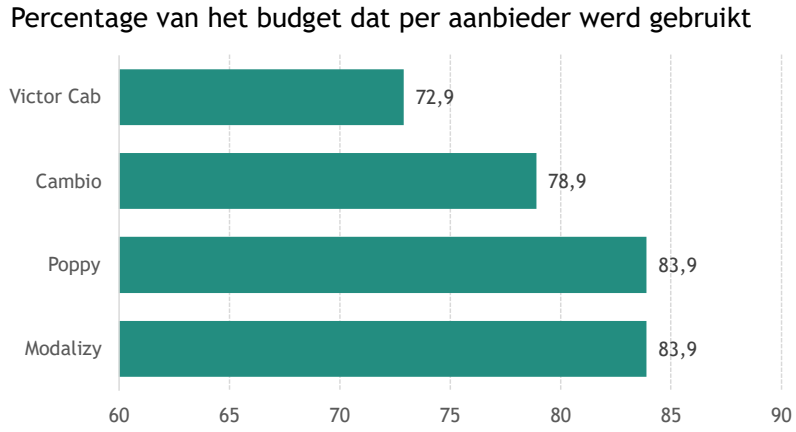


Figuur 13: Aantal transacties door de ontvangers van de premie per type dienst dat in Modalizy wordt aangeboden (2022-2025).

De kaart biedt bovendien het voordeel dat ze intermodaliteit mogelijk maakt: verschillende vervoersdiensten combineren om je van punt A naar punt B te verplaatsen. Zo kun je bijvoorbeeld een step huren om naar het station te rijden, daar de trein nemen en tot slot het laatste stuk tot je eindbestemming met de taxi afleggen.

Met de Brussel'Air-premie kun je intermodaal reizen zonder gebruik te maken van Modalizy, door bij de verdeling van het premiebedrag meerdere diensten te kiezen, maar de premie biedt niet zoveel flexibiliteit of combinatiemogelijkheden.

Ten slotte wordt het budget dat op Modalizy wordt ingezet gemiddeld vaker gebruikt dan het budget bij andere aanbieders.

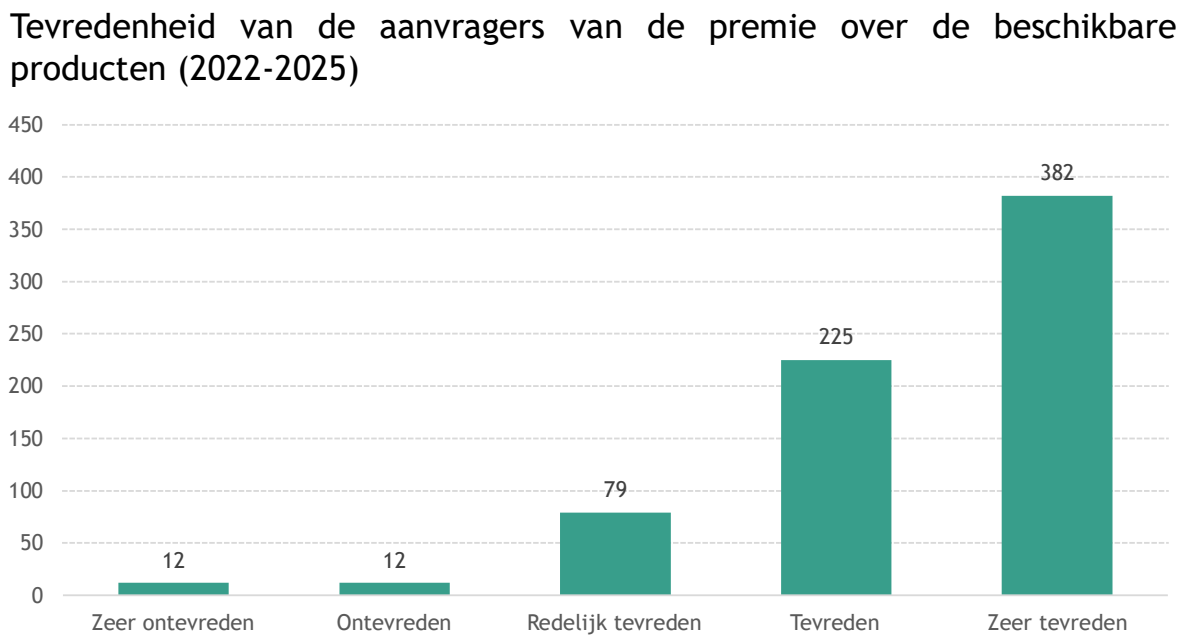


Figuur 14: Aandeel van het bij de aanbieders geplaatste budget dat daadwerkelijk wordt gebruikt door de begunstigden (2022-2025).

ZIJN DE AANVRAGERS TEVREDEN OVER DE PRODUCTEN EN DIENSTEN DIE ZE MET HUN PREMIE HEBBEN BESTELD?

Overwegend tevreden aanvragers

Uit de enquête onder de ontvangers van de premie (steekproef van 567 personen) blijkt dat 85% van de respondenten tevreden of zeer tevreden is over de diensten die in het kader van de premie worden aangeboden. Slechts 4% geeft aan ontevreden of zeer ontevreden te zijn. De overige 11% geeft aan iets minder tevreden te zijn.



Figuur 15: Beoordeling van de tevredenheid over de mobiliteitsdiensten die de premie aanbiedt (2022-2025).
Bron: Enquête over de aanvraag van de Brussel'Air-premie (N = 710).

Oorzaken van ontevredenheid: niet-beschikbare diensten en soms onvolledige informatie

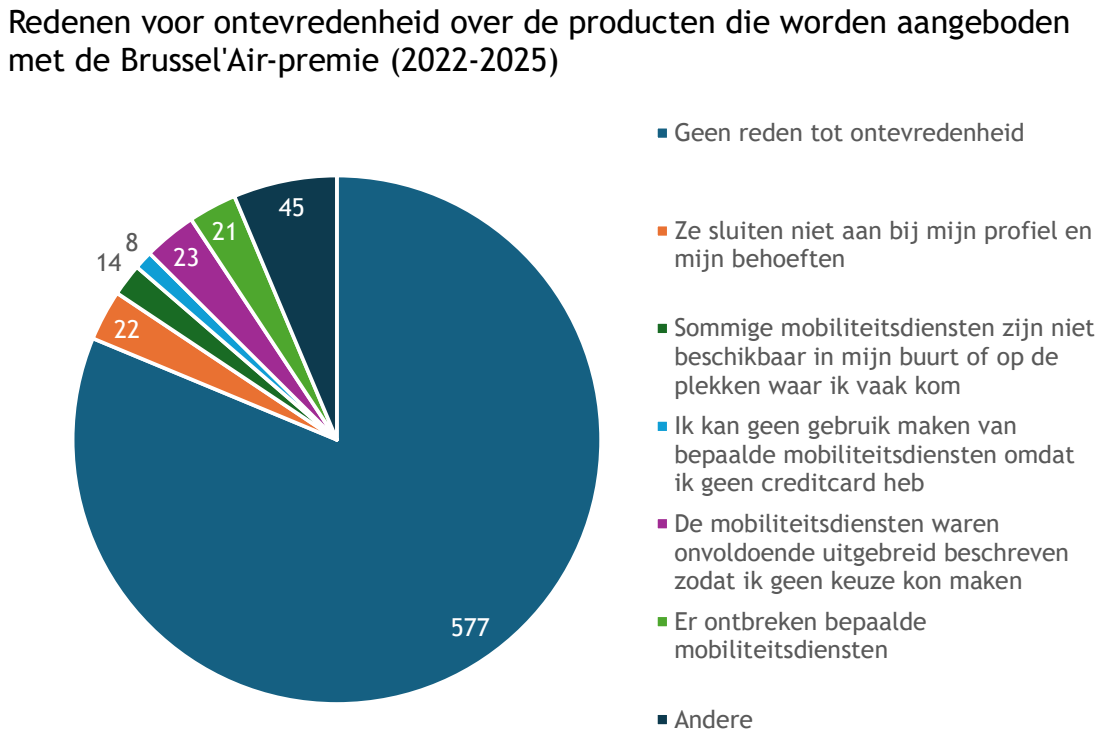
De tevredenheid van de ontvangers van de Brussel'Air-premie blijft door de jaren heen stabiel en hoog. Op een schaal van 1 tot 5 bedraagt de gemiddelde totaalscore 4,33 voor de periode 2022-2025, wat wijst op een zeer positieve beoordeling van de aangeboden diensten.

Hieronder (**Figuur 16**) staan de belangrijkste redenen voor de ontevredenheid van sommige respondenten. Het gebrek aan informatie en het ontbreken van bepaalde diensten zijn de twee belangrijkste oorzaken van ontevredenheid.

Wat de ontbrekende diensten betreft, vinden verschillende deelnemers het jammer dat ze niet kunnen kiezen voor losse MIVB-tickets[18], of dat de NMBS niet tot de aangeboden oplossingen behoort. Die diensten en producten zijn echter wel beschikbaar via Modalizy (met bijkomende kosten). Wat de beschikbare informatie betreft, vinden verschillende begunstigden dat de beschrijving van de diensten op de website onvoldoende duidelijk is en moeilijk te vergelijken.

[18] De MIVB biedt die optie om technische redenen niet aan in de Brussel'Air-premie.

Uit die verschillende opmerkingen blijkt hoe belangrijk een persoonlijke begeleiding is, zoals die van de Mobility coach (zie **Begeleiding door de Mobility coach**, p. 27), die alom wordt geprezen en van doorslaggevend belang lijkt te zijn bij het nemen van een beslissing.



Figuur 16: Redenen voor ontevredenheid over de mobiliteitsdiensten die de premie aanbiedt (2022-2025).
Bron: Enquête over de aanvraag van de Brussel'Air-premie (N = 710)

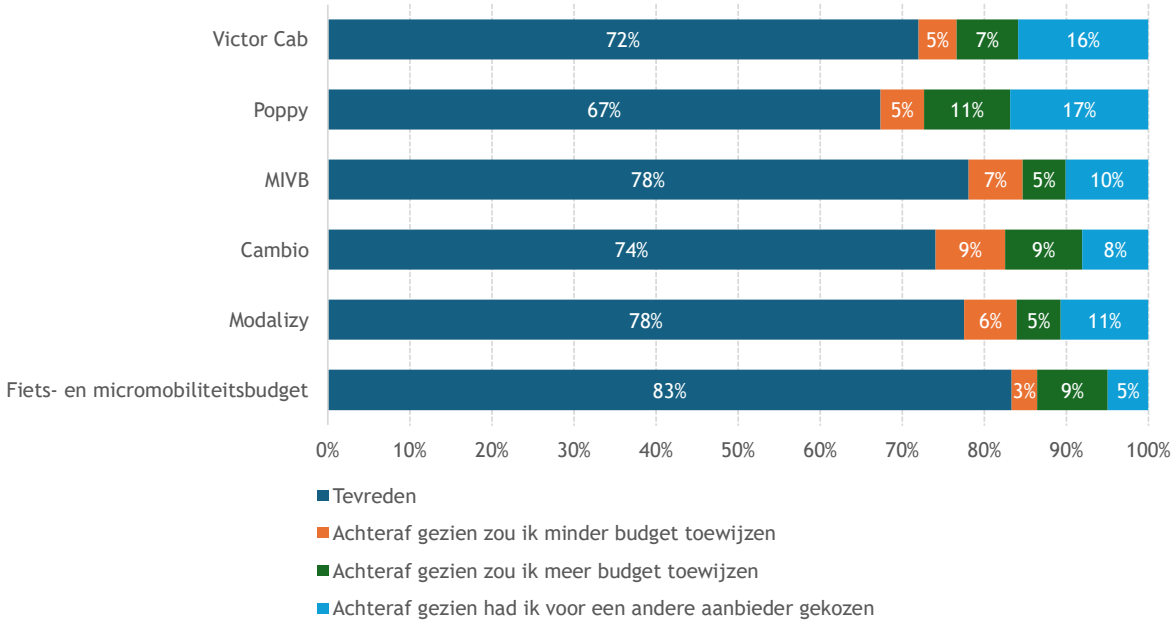
Tevredenheid over de productkeuze en de verdeling van het budget

De begunstigden van de premie zijn dus over het algemeen tevreden over de diversiteit van de producten en diensten die via de premie worden aangeboden. Een jaar nadat ze de premie hadden gekregen, werd hen gevraagd of ze dezelfde producten zouden kiezen (en dezelfde budgetverdeling maken). 83 procent antwoordt bevestigend. Een minderheid zou het budget anders hebben verdeeld over de gekozen producten en/of andere producten hebben gekozen. Sommigen geven aan dat ze bepaalde diensten waarvoor ze hadden gekozen, niet hebben gebruikt.

De volgende grafiek geeft een beeld van de tevredenheid over het productaanbod per aanbieder. De meerderheid van de deelnemers aan de enquête geeft aan tevreden te zijn. Hoewel het huidige systeem voorschrijft dat de premie op het moment van de aanvraag moet worden verdeeld over de mobiliteitsdiensten, is de meerderheid van de respondenten tevreden met de gekozen verdeling. Dat onderstreept echter ook dat mogelijk tot wel 30% van de respondenten liever meer flexibiliteit had gehad.

Ondanks dit over het algemeen positieve resultaat gaven sommige respondenten aan verrast te zijn door de kosten die aan bepaalde diensten verbonden zijn, zoals Cambio, dat een borgsom vraagt vóór het eerste gebruik, of Modalizy, dat servicekosten in rekening brengt. Die informatie staat nochtans duidelijk vermeld op de webpagina over de Brussel'Air-premie, waarnaar het IRISbox-formulier verwijst.

Tevredenheid over het budget dat werd toegekend aan de verschillende aanbieders (2022-2025)



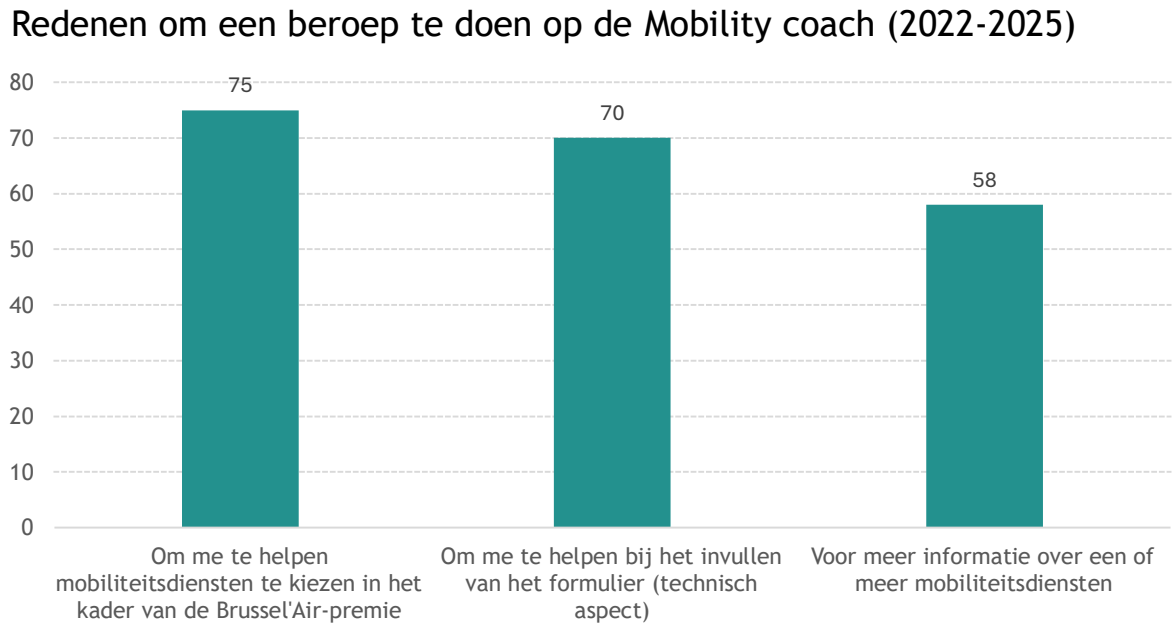
Figuur 17: Tevredenheid over het aan de aanbieders toegekende budget (2022-2025).
Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie (N = 797).

Begeleiding door de Mobility coach

Van de 797 respondenten van de enquête over de impact van de Brussel'Air-premie, die tussen 2022 en 2025 werd gehouden, gaven 203 personen (25%) aan dat ze begeleiding van de Mobility coach hebben aangevraagd. Dat cijfer onderstreept het belang van de adviserende en ondersteunende rol in het kader van de premie.

De belangrijkste reden die gebruikers van deze dienst aanvoeren, is dat ze hulp nodig hebben bij het kiezen uit de diensten of producten die beschikbaar zijn via de premie. Vervolgens gaan de begunstigden op zoek naar aanvullende informatie, omdat ze de praktische voorwaarden willen verduidelijken of de verschillende oplossingen met elkaar willen vergelijken voordat ze definitief beslissen. Ten slotte betreft een niet te verwaarlozen deel van de verzoeken een verzoek om hulp bij het invullen van het formulier, wat erop wijst dat sommigen het moeilijk hebben met de administratieve stappen en/of digitale technologie.

Afgezien van de cijfers bevestigen deze elementen dat persoonlijk advies een cruciale rol speelt bij de toegankelijkheid van de premie: het biedt geruststelling, begeleiding en vereenvoudigt de procedures, met name voor doelgroepen die minder vertrouwd zijn met digitale hulpmiddelen of die moeite hebben om de mobiliteitsopties te begrijpen die in de premie zijn opgenomen.



Figuur 18: Redenen om een beroep te doen op de Mobility coach.
Bron: Enquête over de impact van de Brussel'Air-premie (2022-2025, N = 203).

ZIJN DE AANGEBODEN PRODUCTEN AFGESTEMD OP DE BEHOEFTEN VAN DE AANVRAGERS?

Onder de aanvragers van de Brussel'Air-premie bevinden zich huishoudens met de meest uiteenlopende profielen, maar sommige hebben meer specifieke behoeften[19]:

- **Gezinnen met kinderen, en met name eenoudergezinnen**, voor wie de auto moeilijker te missen is vanwege het grotere aantal verplaatsingen dat de aanwezigheid van kinderen met zich meebrengt. Dat geldt met name wanneer de kinderen zich niet zelfstandig kunnen verplaatsen (bijvoorbeeld met het openbaar vervoer of de fiets).
- **Ouderen**, vanwege hun beperktere mogelijkheden om over te stappen op een andere vervoerswijze. Hoewel de behoefte aan een eigen auto bij die groep afneemt, kan het moeilijk zijn om de auto weg te doen vanwege problemen met het gebruik van het openbaar vervoer of autodeelapps, een verslechterende gezondheidstoestand, meer moeite om zich aan veranderingen aan te passen enz.
- **Mensen met een handicap** voor wie het moeilijk kan zijn om zich te verplaatsen zonder een voertuig dat aan hun behoeften is aangepast.
- **Mensen die zich 's nachts moeten verplaatsen** kunnen het ook moeilijker zonder auto doen, vooral omdat het aanbod van het openbaar vervoer niet goed is afgestemd op hun specifieke behoeften.

Naast die profielen is het interessant om na te gaan in hoeverre de producten relevant zijn voor Brussel en de rand.

[19] Studie over de 'Begeleiding van burgers en professionals die getroffen worden door de lage-emissiezone: inventaris van het aanbod, analyse van de behoeften en aanbevelingen', (2020).[20] 'Enfants à bord: adapter les voitures partagées aux familles' https://liguedesfamilles.be/storage/36534/2025-01-28-Etude-Autopartage.pdf, 2025.

VANUIT HET PERSPECTIEF VAN EENOUDERGEZINNEN

Eenoudergezinnen maken overigens naar verhouding minder gebruik van de producten van de MIVB in het kader van de Brussel'Air-premie. Een mogelijke verklaring is dat een grote meerderheid van hen (76%) al regelmatig gebruikmaakt van het openbaar vervoer in Brussel en waarschijnlijk al een abonnement heeft. Bovendien genieten kinderen en jongeren, los van de Brussel'Air-premie, van voorkeurstarieven of rijden ze gratis.

Ten slotte maken die gezinnen regelmatig gebruik van autodeeldiensten, waarbij de tevredenheid onder de respondenten varieert. Hoewel dit aspect door de respondenten niet expliciet is genoemd, moet worden benadrukt dat deze diensten niet altijd geschikt zijn voor mensen met jonge kinderen. Die problematiek was overigens een van de uitdagingen waarop de projectoproep Inclusive Carsharing van Leefmilieu Brussel was gericht, die onder meer de uitvoering van een teststudie door de Ligue des familles[20] mogelijk heeft gemaakt, evenals het ter beschikking stellen van autostoeltjes in bepaalde Cambio-auto's. Verschillende respondenten wezen ook op de belemmering die de door Cambio gevraagde waarborgsom kan vormen, omdat die niet door de premie wordt gedekt.

Kortom, het is niet zozeer de premieformule die een belemmering lijkt te vormen, als wel de diensten zelf, die nog niet volledig zijn afgestemd op de behoeften van gezinnen.

VANUIT HET PERSPECTIEF VAN SENIOREN

Ouderen (65+) vormen een van de doelgroepen waaraan bijzondere aandacht moet worden besteed, zowel vanwege hun over het algemeen geringere behoefte aan een auto als vanwege het feit dat het gaat om een doelgroep die zich bijzonder getroffen voelt door de lage-emissiezone[21]. De groep van de 'jonge senioren' (65 tot 74 jaar) is echter ondervertegenwoordigd onder de aanvragers van de Brussel'Air-premie. Uit de analyse van de aangeboden producten blijkt echter geen specifiek tekort dat die ondervertegenwoordiging zou verklaren. Ook uit de opmerkingen van de respondenten van de enquête komen geen specifieke tekortkomingen naar voren. Evenmin werd het premiebedrag door die doelgroep als ontoereikend aangemerkt.

In de studie die Leefmilieu Brussel in 2020 heeft uitgevoerd[22], wordt vermeld dat men in gedachten moet houden dat er verschillende profielen van senioren bestaan, variërend van de jongste en zeer actieve profielen (*Fit as a Fiddle*) tot de oudste en relatief weinig mobiele personen (*Care-Full*). De studie voegt eraan toe dat zelfstandige ouderen (met een goede mobiliteit) gebruik kunnen maken van een vrij uitgebreid vervoersaanbod. Uit de analyse van de productkeuze blijkt overigens dat 65-plussers zowel voor abonnementen op het openbaar vervoer (40%), de taxi (32%), het fietsbudget (30%), de autodeeldiensten (23%) als Modalizy (22%) kiezen.

Twee factoren zouden dan een verklaring kunnen vormen voor de ondervertegenwoordiging van de leeftijdsgroep van 65 tot 74 jaar onder de ontvangers van de Brussel'Air-premie; een groep die veel vaker dan de oudere senioren nog een auto heeft. Enerzijds biedt het bezit van een auto voor een

---

[20] 'Enfants à bord: adapter les voitures partagées aux familles' https://liguedesfamilles.be/storage/36534/2025-01-28-Etude-Autopartage.pdf, 2025.

[21] Studie over de 'Begeleiding van burgers en professionals die getroffen worden door de lage-emissiezone: inventaris van het aanbod, analyse van de behoeften en aanbevelingen', (2020).

[22] Ibidem[23] Studie over de 'Begeleiding van burgers en professionals die getroffen worden door de lage-emissiezone: inventaris van het aanbod, analyse van de behoeften en aanbevelingen', (2020).[24] Zoals gezegd gaat het om een 'vermoeden van inbreuk' en niet om een 'inbreuk', aangezien de begunstigde die van de inbreuk wordt verdacht, de mogelijkheid heeft om documenten te overleggen waaruit blijkt dat hij zich niet in een situatie van inbreuk bevindt. Een vermoeden kan worden betwist omdat het het gevolg kan zijn van een materiële fout, een misverstand of een onjuiste beoordeling van de feiten.

deel van die doelgroep comfort, zelfstandigheid en de mogelijkheid om actief te blijven in de vrije tijd of in het familieleven (bijvoorbeeld zorg voor de kleinkinderen). Anderzijds zouden de moeilijkheden die sommigen ondervinden bij het gebruik van (nieuwe) mobiliteitsdiensten en/of nieuwe technologieën een belemmering kunnen vormen om van die diensten gebruik te maken. Daarbij rijst ook de vraag of de Brussel'Air-premie wel gekend is. Ten slotte kan worden verondersteld dat een deel van de mensen met een voertuig dat niet is toegelaten in de LEZ, beschikt over een vrijstelling waardoor zij mogen blijven rijden (houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap, oldtimers, …). Dat zou des te meer voor de hand liggen omdat de voertuigen die in de lage-emissiezone verboden zijn voor het merendeel oud zijn en dus waarschijnlijk al afgeschreven, en waarvoor de kosten beperkt zijn (verzekeringen, onderhoud, …).

Tot slot moet worden benadrukt dat veel oudere respondenten aangaven geen nieuwe auto te willen kopen, omdat ze er weinig behoefte aan hadden en het aanbod aan openbaar vervoer toereikend was. Sommigen vragen zich echter af of ze in de toekomst een auto zullen aanschaffen, om boodschappen te doen of verre reizen te maken. Het gaat hier dus om specifieke behoeften waaraan zou kunnen worden voldaan via taxidiensten, autodelen en/of andere vervoermiddelen, en die al deel uitmaken van het dienstenaanbod dat in de premie is begrepen. Modalizy biedt ook de mogelijkheid om een auto te huren voor een korte periode.

Voor ouderen die minder zelfstandig zijn (en/of minder mobiel) zijn er vervoersdiensten op aanvraag beschikbaar, met name taxidiensten. Merk echter op dat bepaalde sociale vervoersdiensten, zoals Mobitwin, Handycab en Altéo, of diensten aan huis (maaltijdbezorging, medische zorg enz.) noch rechtstreeks via de premie, noch via Modalizy beschikbaar zijn.

VANUIT HET PERSPECTIEF VAN PERSONEN MET EEN HANDICAP

Allereerst is het belangrijk op te merken dat er uitzonderingen bestaan op de beperkingen die door de LEZ worden opgelegd. Een afwijking geldt voor:

- Voertuigen waarvan de eigenaar of een persoon die op hetzelfde adres woont, houder is van een parkeerkaart voor een persoon met een handicap;
- Voertuigen van mantelzorgers met sociale rechten;
- Voertuigen van ouders van een kind met een handicap;
- Aangepaste voertuigen voor rolstoelgebruikers;
- Voertuigen voor schoolvervoer en collectief vervoer van personen met een handicap;

Die afwijkingen vormen een vorm van ondersteuning in het kader van de lage-emissiezone voor gezinnen met personen met een handicap.

Personen met een handicap die gebruikmaken van de Brussel'Air-premie hebben toegang tot een reeks (soms aangepaste) taxidiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de TaxiBus-voucher van de MIVB (op voorwaarde dat men zich vooraf heeft ingeschreven bij de Customer Care van de MIVB), aangepaste taxi's voor PBM van Victor Cab en Taxis Verts via Modalizy.

Ze kunnen ook gebruikmaken van het fietsbudget om een fiets aan hun specifieke behoeften aan te passen. Dit kan echter aanzienlijke kosten met zich meebrengen en die aanpassingen worden mogelijk slechts gedeeltelijk gedekt door de Brussel'Air-premie.

Het feit dat deze mensen vaker gebruikmaken van diensten zoals taxi’s, of de hoge aanschafkosten van een aangepaste fiets, zijn redenen die zouden kunnen verklaren waarom huishoudens met een persoon met een handicap, hoewel ze het hoogste premiebedrag ontvangen, zich iets ontevredener toonden dan andere groepen wat betreft het ontvangen bedrag. Meer dan 30% van hen vond het te laag.

VANUIT HET PERSPECTIEF VAN MENSEN DIE ZICH ’S NACHTS MOETEN VERPLAATSEN

Wat betreft mensen die zich ’s nachts moeten verplaatsen (ziekenhuispersoneel, arbeiders enz.), blijkt uit de analyse van de diensten en producten dat er geen specifieke tekortkomingen zijn in het aanbod van Brussel’Air. Uit de studie die Leefmilieu Brussel in 2020 heeft uitgevoerd[23], blijkt dat de belangrijkste belemmering het beperktere mobiliteitsaanbod (met name van het openbaar vervoer) ’s nachts is. Daarenboven zou de fiets, en met name de elektrische fiets, een mogelijk vervoermiddel kunnen zijn om zich ’s nachts te verplaatsen, maar wordt deze niet gebruikt omdat de kwaliteit van de infrastructuur (die zich momenteel volop ontwikkelt) en het gebrek aan subjectieve of objectieve veiligheid (bijvoorbeeld het ontbreken van verlichting) belemmeringen vormen. De hoge aanschafkosten van een elektrische fiets zijn een ander nadeel, ook al kan de premie (ten minste gedeeltelijk) de aanschaf van een elektrische fiets financieren.

VANUIT HET PERSPECTIEF VAN DE GEOGRAFISCHE REIKWIJDTE VAN DE BEHOEFTEN

Ter herinnering: de Brussel'Air-premie is bedoeld voor elke natuurlijke persoon die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woont. Uit een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag (OVG 2021-2022) blijkt dat 86% van de verplaatsingen door Brusselaars binnen het Gewest plaatsvindt, terwijl slechts 14% buiten de gewestgrenzen plaatsvindt.

Het brede aanbod van de Brussel'Air-premie biedt toegang tot vrijwel alle diensten die op het grondgebied van het Gewest beschikbaar zijn.

Alle vervoerders die actief zijn in het Brussels Gewest zijn vrij om zich aan te sluiten bij de Brussel'Air-premie en, indien van toepassing, te bepalen welke van hun diensten in het kader van de premie beschikbaar zijn, afhankelijk van het commerciële belang dat dit voor hen heeft, technische beperkingen enz. Op initiatief van Leefmilieu Brussel hebben er soms gesprekken plaatsgevonden met (openbare of particuliere) aanbieders die niet onder de premie vallen, maar die hebben niet altijd tot een resultaat geleid.

In dat verband moet worden benadrukt dat veel producten die niet rechtstreeks beschikbaar zijn via de Brussel'Air-premie, dat uiteindelijk wel zijn via de Modalizy-prepaidkaart, die toegang biedt tot deelfietsen, deelsteps, taxibedrijven, kortetermijnverhuur van auto's, autodelen (met uitzondering van Cambio), carpoolen, elektrische scooters, maar ook tot de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS.

Op die manier biedt de premie mogelijkheden om zich zowel binnen als buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verplaatsen, met het vervoer van de MIVB (Brupass XL), deelauto's of Modalizy.

---

[23] Studie over de 'Begeleiding van burgers en professionals die getroffen worden door de lage-emissiezone: inventaris van het aanbod, analyse van de behoeften en aanbevelingen', (2020).[24] Zoals gezegd gaat het om een 'vermoeden van inbreuk' en niet om een 'inbreuk', aangezien de begunstigde die van de inbreuk wordt verdacht, de mogelijkheid heeft om documenten te overleggen waaruit blijkt dat hij zich niet in een situatie van inbreuk bevindt. Een vermoeden kan worden betwist omdat het het gevolg kan zijn van een materiële fout, een misverstand of een onjuiste beoordeling van de feiten.

CONTROLE ACHTERAF

Twintig procent van de premiedossiers wordt handmatig gecontroleerd door medewerkers van Leefmilieu Brussel aan de hand van gegevens van de DIV en het rijksregister. Die controle heeft betrekking op premies waarvan de geldigheidsduur is verstreken en die daarom vanuit boekhoudkundig oogpunt zijn afgesloten, namelijk twee jaar na de toekenning.

In 2025 werden de premies van maart 2022 tot en met mei 2023 gecontroleerd. Op de 529 gecontroleerde premies werd voor 10 een brief verstuurd wegens vermoeden van inbreuk op de voorwaarden. Naar aanleiding van die brief werden 5 bezwaren ontvangen en aanvaard[24]. Het werkelijke percentage inbreuken bedraagt dus 0,9% van de gecontroleerde premies, voor een totaalbedrag van minder dan € 3.000.

[24] Zoals gezegd gaat het om een 'vermoeden van inbreuk' en niet om een 'inbreuk', aangezien de begunstigde die van de inbreuk wordt verdacht, de mogelijkheid heeft om documenten te overleggen waaruit blijkt dat hij zich niet in een situatie van inbreuk bevindt. Een vermoeden kan worden betwist omdat het het gevolg kan zijn van een materiële fout, een misverstand of een onjuiste beoordeling van de feiten.

CONCLUSIES

Vier jaar na de invoering van de nieuwe regeling laten de cijfers een gemengde evolutie zien in het aantal aanvragen, die wordt beïnvloed door verschillende contextuele factoren, zoals nieuwe fasen van de LEZ en communicatiecampagnes rond de premie. Over het algemeen vertoont de vraag sinds 2022 een dalende trend, maar ligt ze gemiddeld nog steeds hoger dan de jaarlijkse vraag vóór de hervorming van de premie.

Uit het verslag blijkt dat de premie door verschillende doelgroepen wordt gebruikt, waarbij er duidelijke trends te zien zijn op basis van leeftijd, samenstelling van het huishouden of inkomensniveau. Een van de opvallendste bevindingen is de ondervertegenwoordiging van gezinnen met kinderen (in het bijzonder eenoudergezinnen). Andersom is de premie een groot succes bij de 35- tot 44-jarigen, die sterk oververtegenwoordigd zijn onder de premieaanvragers.

Het verslag benadrukt tevens de diversiteit aan mobiliteitsoplossingen waar de begunstigden gebruik van maken en het uiteenlopende gebruik van de aanbieders en producten die worden aangeboden. Iets meer dan 50% van de aanvragers van een premie vraagt een fiets- en micromobiliteitsbudget aan, en respectievelijk bijna 30% en 20% vraagt producten van de MIVB en Cambio aan. Dit bedraagt respectievelijk 21%, 13% en 12% voor Modalizy, Victor Cab en Poppy. Gebruikers van Modalizy (de integrator van mobiliteitsdiensten die in de premie is inbegrepen) voeren gemiddeld 28 transacties uit gedurende de twee jaar dat de premie geldig is, en maken gemiddeld gebruik van twee tot drie verschillende soorten diensten.

Uit de resultaten blijkt ook dat de Brussel'Air-premie niet alleen financiële steun biedt aan huishoudens die hun auto hoe dan ook zouden hebben weggedaan. Hoewel het geringe gebruik van het voertuig (49%) en de kosten ervan (41%) de belangrijkste redenen lijken te zijn voor de schrapping van de nummerplaat, wordt de wens om zich op een andere manier te verplaatsen ook genoemd, door bijna een derde van de respondenten (32%). Bovendien heeft 36% van de tussen 2022 en 2025 toegekende premies betrekking op voertuigen die vallen onder een reeds van kracht geworden LEZ, en 44% als rekening wordt gehouden met de fase van 2028. Die resultaten wijzen erop dat de premie zowel een ondersteunende rol speelt in het kader van de LEZ als een stimulerende rol bij de modal shift voor huishoudens die ervoor kiezen minder afhankelijk te worden van de auto of afstand te doen van de auto.

Het daadwerkelijke gebruik van de door de premie gefinancierde diensten bevestigt die dynamiek. De ontvangers van de premie maken gebruik van een breed scala aan mobiliteitsoplossingen, of het nu gaat om het openbaar vervoer, de fiets, autodelen, taxi’s of diensten die via Modalizy beschikbaar zijn. De zeer hoge tevredenheidscijfers, in combinatie met een percentage inbreuken van slechts 0,9% bij de uitgevoerde controles, wijzen erop dat de premie over het algemeen haar doel bereikt: de overgang naar alternatieve vervoerswijzen voor de auto op een geloofwaardige en duurzame manier ondersteunen.

Na vier jaar waarin de nieuwe formule is toegepast, blijkt de Brussel'Air-premie een instrument te zijn dat concreet bijdraagt aan het terugdringen van het autogebruik bij Brusselse huishoudens, terwijl het hen tegelijkertijd in staat stelt hun mobiliteit te behouden dankzij een pakket oplossingen dat is afgestemd op uiteenlopende behoeften.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: EVOLUTIE VAN DE PREMIECATEGORIEËN SINDS 2022

Sinds het wijzigingsbesluit van 2024,

- worden de inkomensdrempels elk jaar op 1 maart geïndexeerd op basis van de afgevlakte gezondheidsindex;
- kunnen de premiebedragen door de minister worden aangepast in geval van een prijsverhoging van het MIVB-abonnement, zodat het maximumbedrag van de hoogste inkomenscategorie de aankoop van een jaarabonnement garandeert en het maximumbedrag van de laagste inkomenscategorie de aankoop van twee jaarabonnementen garandeert, inclusief de kosten voor het vervoersbewijs (MOBIB-kaart).

➢ **Maart 2022: lancering van de premie**

Inkomen / statuut	**Premie** (op 07.03.2022)
Persoon met een handicap	€ 900
< € 37.600 (alleenstaande) of < € 52.600 (samenwonende/gehuwde)	€ 900
€ 37.600 - € 75.100 (alleenstaande) of € 52.600 - € 90.100 (samenwonende/gehuwde)	€ 700
> € 75.100(alleenstaande) of > € 90.100 (samenwonende/gehuwde)	€ 500

➢ **Maart 2024: indexering van de inkomensdrempels en premiebedragen**

Inkomen / statuut	**Premie** (op 01.03.2024)
Persoon met een handicap	€ 1.010
< € 43.381 (alleenstaande) of < € 60.688 (samenwonende/gehuwde)	€ 1.010
€ 43.381 - € 86.647 (alleenstaande)	

of € 60.688 - € 103.954 (samenwonende/gehuwde)	€ 705
> € 86.647(alleenstaande) of > € 103.954 (samenwonende/gehuwde)	€ 505

- **September 2024: indexering van de premiebedragen**

Inkomen / statuut	**Premie** (op 01.09.2024)
Persoon met een handicap	€ 1.052
< € 43.381 (alleenstaande) of < € 60.688 (samenwonende/gehuwde)	€ 1.052
€ 43.381 - € 86.647 (alleenstaande) of € 60.688 - € 103.954 (samenwonende/gehuwde)	€ 726
> € 86.647(alleenstaande) of > € 103.954 (samenwonende/gehuwde)	€ 526

- **Maart 2025: Indexering van de inkomensdrempels**

Inkomen / statuut	**Premie** (op 01.03.2025)
Persoon met een handicap	€ 1.052
< € 44.935 (alleenstaande) of < € 62.862 (samenwonende/gehuwde)	€ 1.052
€ 44.935 - € 89.751 (alleenstaande) of € 62.862 - € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	€ 726
> € 89.751(alleenstaande) of	€ 526

> € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	

- **Oktober 2025: indexering van de premiebedragen**

Inkomen / statuut	**Premie** (op 14.10.2025)
Persoon met een handicap	€ 1.112
< € 44.935 (alleenstaande) of < € 62.862 (samenwonende/gehuwde)	€ 1.112
€ 44.935 - € 89.751 (alleenstaande) of € 62.862 - € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	€ 756
> € 89.751(alleenstaande) of > € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	€ 556

- **Februari 2026: indexering van de premiebedragen**

Inkomen / statuut	**Premie** (op 01.02.2026)
Persoon met een handicap	€ 1.132
< € 44.935 (alleenstaande) of < € 62.862 (samenwonende/gehuwde)	€ 1.132
€ 44.935 - € 89.751 (alleenstaande) of € 62.862 - € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	€ 766
> € 89.751(alleenstaande) of > € 107.677 (samenwonende/gehuwde)	€ 566

BIJLAGE 2: LIJST VAN DE BESCHIKBARE PRODUCTEN

Zie voor meer informatie 'Welke mobiliteitsdiensten kunt u bestellen met de Brussel'Air-premie?' op de webpagina www.premiebrusselair.brussels.

DIENSTVERLENERS	BESCHRIJVING	PRODUCTEN
MIVB	Stedelijk openbaar vervoer.	• MIVB-jaarabonnement • Brupass-jaarabonnement • Brupass XL-jaarabonnement • RVV-jaarabonnement • Jaarabonnement 65+ • MIVB-maandabonnement • Brupass-maandabonnement • Brupass XL-maandabonnement • RVV-maandabonnement • 10 TaxiBus-ritten
Cambio	*Station-based* deelauto's. Minimaal € 200 aan budget, waarvan de prijs van een abonnement wordt afgetrokken; het resterende bedrag wordt gebruikt voor gebruikskosten.	• START-abonnement van 1 jaar + gebruikskosten • START-abonnement van 2 jaar + gebruikskosten • Mogelijkheid om over te stappen naar BONUS door dit aan te vragen bij Cambio
Poppy	*Free-floating* deelauto's. Minstens € 1 budget.	• Poppy-budget
Modalizy	Prepaid-mobiliteitskaart. Minstens € 35 budget. Toegepaste kosten: activeringskosten (1 x € 15) en gebruikskosten (€ 5,75 voor elke maand waarin de kaart wordt gebruikt).	• Modalizy Flex-budget
Pro Velo	Fiets- en micromobiliteitsbudget. Minstens € 200 budget. Nadat de premie is toegekend, doet de begunstigde in aanmerking komende aankopen en dient hij de factuur ter controle in bij Pro Velo. Pro Velo bevestigt aan de MIVB het bedrag dat op de bankrekening van de begunstigde moet worden teruggestort.	• Fiets- en micromobiliteitsbudget

Taxi Victor Cab	Klassieke taxidiensten, groene (elektrische of hybride) taxi's, taxi's voor PBM of zakelijke klanten. Minstens € 200 budget.	• Victor Cab-budget
Villo!	*Station-based* deelfietsen	• Villo-abonnement 1 jaar • Villo-abonnement 1 jaar + optie e-Villo