

8

Quels sont les impacts des mesures de régulation de l'usage et de la possession automobile (LEZ, tarification du stationnement, taxe kilométrique) et comment accompagner les publics défavorisés face à celles-ci ?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels 



8

Wat is de impact van maatregelen om autogebruik en -bezit te reguleren (LEZ, parkeerheffingen, kilometerheffing) en hoe kunnen kwetsbare groepen hierin worden ondersteund?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels



Mesures régulant (indirectement) l'usage et la possession automobile

D.2

Renforcer les outils réglementaires ou techniques du stationnement pour réduire les emprises sur l'espace public.



D.3

- Réformer la fiscalité automobile en faveur de véhicules plus adaptés au milieu urbain
- Soutenir fiscalement un « budget mobilité » au sein des entreprises

D.4

Élaborer une tarification routière en fonction de l'utilisation du véhicule et accompagnée des mesures nécessaires à certains publics cibles



D.5

- Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques d'ici 2030 (diesel) et 2035 (essence) et anticiper l'arrivée de véhicules à propulsion alternative
- Étendre les infrastructures de recharge accessibles au public

LOW EMISSION ZONE

.brussels

Maatregelen om autogebruik en -bezit te reguleren

D.2

De verordenende en technische instrumenten inzake parkeren versterken om de inname van de openbare ruimte te verkleinen



D.3

- De autobelasting hervormen ten gunste van de best aan de stad aangepaste voertuigen
- Een mobiliteitsbudget in de ondernemingen fiscaal stimuleren

D.4

Een kilometerheffing uitwerken op basis van het autogebruik en de nodige begeleidende maatregelen nemen ten gunste van bepaalde doelgroepen

D.5

- Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren tegen 2030 (diesel) en 2035 (benzine) en vooruitlopen op de komst van alternatieven voor verbrandingsmotoren.
- De oplaadinfrastructuur voor het publiek uitbreiden



.brussels



Etats d'avancement des mesures et impacts globaux

—

*Stavaza van de maatregelen en
algemene impact*

Réglementation du stationnement



D.2
Renforcer les outils
réglementaires
ou techniques du
stationnement pour
réduire les emprises
sur l'espace public.

Adoption d'une nouvelle ordonnance « stationnement » (7/2022)

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C – 2022/15324]

6 JUILLET 2022. — Ordonnance portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale

- moins de stationnement dans l'espace public et encourager le stationnement en dehors de la voirie (cf. atelier #10)
- renforcer le statut, le fonctionnement et les missions de parking.brussels

Parkeervoorschriften



D.2
Renforcer les outils
réglementaires
ou techniques du
stationnement pour
réduire les emprises
sur l'espace public.

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2022/15324]

6 JULI 2022. — Ordonnantie houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

- minder parking in de openbare ruimte en het parkeren buiten de wegenis aanmoedigen (Werkgroep #10)
- het statuut, de werking en de opdrachten van parking.brussels versterken



Réglementation du stationnement

Parkeervoorschriften



D.2
Renforcer les outils réglementaires ou techniques du stationnement pour réduire les emprises sur l'espace public.

Révision des tarifs (2022)

Herziening van tarieven (2022)

	Tarification actuelle	NEW
Zone Rouge (durée maximale 2h)		
1ère demi-heure	0,50 €	0,90 €
2ème demi-heure	1,50 €	2,60 €
2ème heure	3,00 €	5,30 €
Redevance forfaitaire	25,00 €	40,00 €
Zone Orange (durée maximale 2h)		
1ère demi-heure	0,50 €	0,90 €
2ème demi-heure	0,50 €	0,90 €
2ème heure	2,00 €	3,50 €
Redevance forfaitaire	25,00 €	40,00 €
Zone Grise (durée maximale 4h30)		
1ère demi-heure	0,50 €	0,90 €
2ème demi-heure	1,50 €	2,60 €
2ème heure	3,00 €	5,30 €
3ème heure	3,00 €	5,30 €
4ème heure	3,00 €	5,30 €
dernière demi-heure	1,50 €	2,60 €
Redevance forfaitaire	25,00 €	45,00 €

	Tarification actuelle	NEW
Zone Verte (durée non limitée)		
1ère demi-heure	0,50 €	0,90 €
2ème demi-heure	0,50 €	0,90 €
2ème heure	2,00 €	3,50 €
heure supplémentaire	1,50 €	2,60 €
Redevance forfaitaire	25,00 €	35,00 €
Zone Bleue		
Redevance forfaitaire	25,00 €	35,00 €
Zone Evènement		
1ère demi-heure	5,00 €	3,00 €
2ème demi-heure	5,00 €	5,00 €
2ème heure	10,00 €	10,00 €
3ème heure	10,00 €	15,00 €
4ème heure	10,00 €	15,00 €
dernière demi-heure	5,00 €	7,50 €
Redevance forfaitaire	50,00 €	50,00 €
Dérogations cartes riverains		
1ère Carte Riverain	10,00 €	15,00 €
2ème Carte Riverain	50,00 €	120,00 €
Carte Riverain résidence secur	250,00 €	500,00 €

Réglementation du stationnement



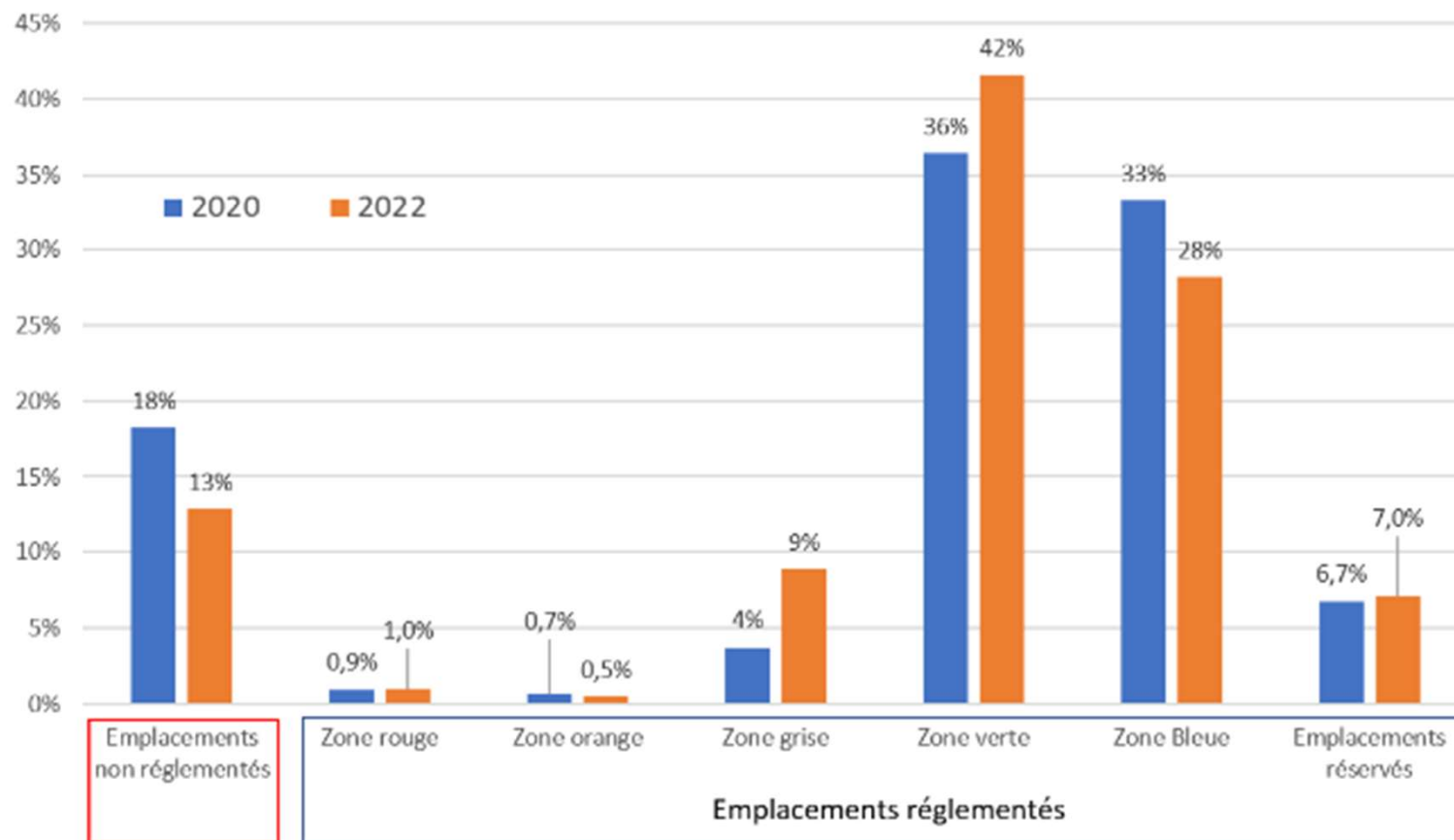
D.2
Renforcer les outils réglementaires ou techniques du stationnement pour réduire les emprises sur l'espace public.

Augmentation du nombre d'emplacements réglementés

+ 5%

augmentation des emplacements réglementés en voirie entre 2020 et 2022.

Evolution du stationnement réglementé et non réglementé en Région de Bruxelles-Capitale



Réglementation du stationnement



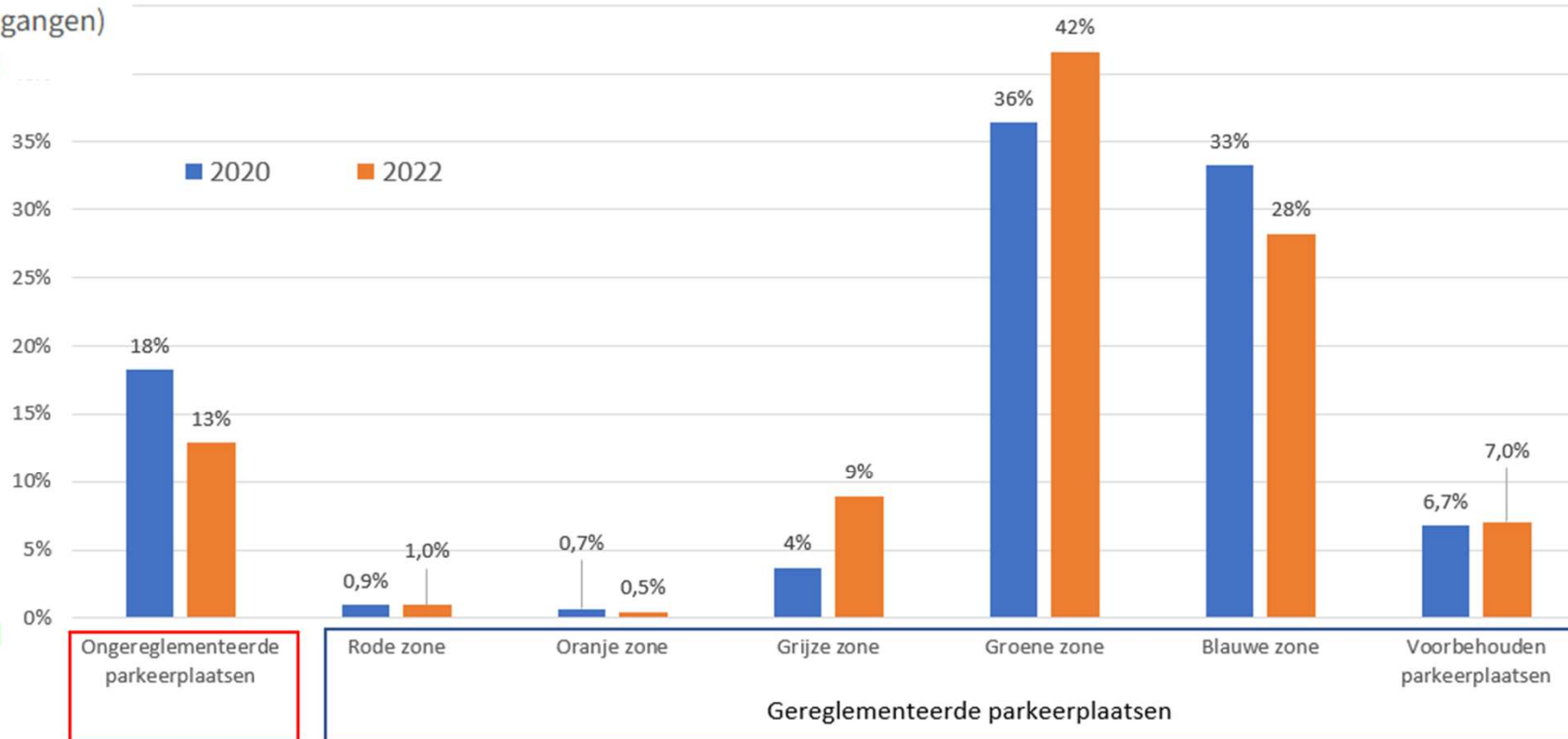
D.2
Renforcer les outils réglementaires ou techniques du stationnement pour réduire les emprises sur l'espace public.

Toename van het aantal gereguleerde parkeerplaatsen

+ 5%

Toename van het aantal gereguleerde parkeerplaatsen op de weg (met uitzondering van de plaatsen voor bereikbare toegangen) tussen 2020 en 2022

Evolutie van gereguleerde en ongereguleerde parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



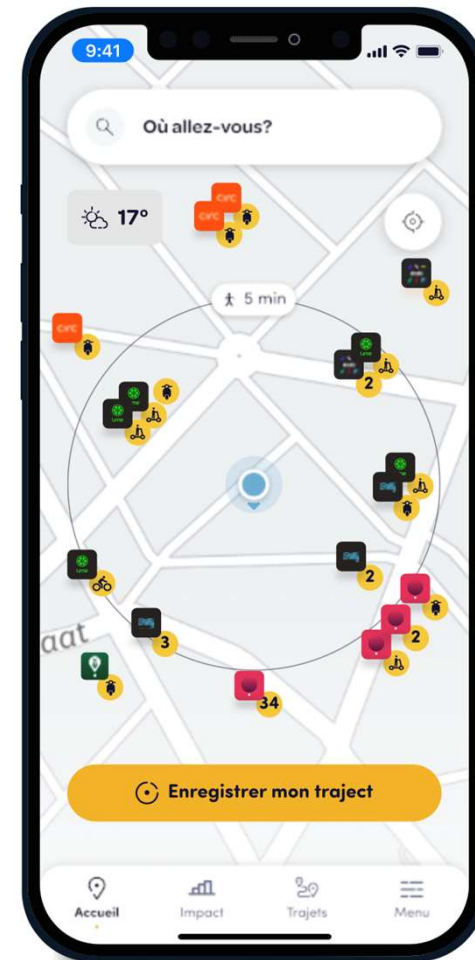
SmartMove

SmartMove
.brussels

D.3
• De autobelasting hervormen ten gunste van de best aan de stad aangepaste voertuigen
• Een mobiliteitsbudget in de ondernemingen fiscaal stimuleren

D.4
Een kilometerheffing uitwerken op basis van het autogebruik en de nodige begeleidende maatregelen nemen ten gunste van bepaalde doelgroepen

- SmartMove app: getest bij meer dan 800 burgers
- 382 ANPR-camera's gekocht of besteld. Installatie bezig
- Ordonnantie SmartMove in aanpassing na opmerkingen van Gegevensbeschermingsautoriteit
- Finale (politieke) beslissing SmartMove: na verkiezingen 2024



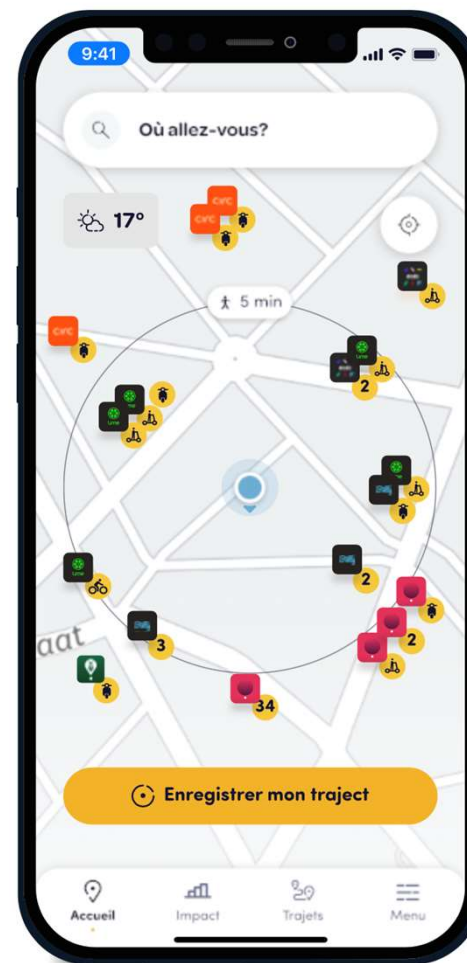
SmartMove

SmartMove
.brussels

D.3
• Réformer la fiscalité automobile en faveur de véhicules plus adaptés au milieu urbain
• Soutenir fiscalement un « budget mobilité » au sein des entreprises

D.4
Élaborer une tarification routière en fonction de l'utilisation du véhicule et accompagnée des mesures nécessaires à certains publics cibles

- L'application SmartMove : testée auprès de plus de 800 citoyens
- 382 caméras ANPR achetées ou commandées. Installation en cours
- Ordonnance SmartMove en cours d'adaptation suite aux commentaires de l'autorité de protection des données
- Décision (politique) finale SmartMove : après les élections de 2024



Low Emission Zone



- Adaptation du calendrier LEZ 2025-2036 et de la Roadmap Low Emission Mobility (juin 2022)
 - 2030: sortie du diesel M1/ partie N1
 - 2035: sortie de l'essence/CNG - M1/partie N1
- Adaptation du calendrier pour les mobylettes essence (en cours d'adoption):
 - le jalon 2025 est reporté à 2028

	Carburant	2025	2028	2030	2035	2036
 Voiture (M1) Camionnette N1, Classe I	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	⊘	⊘
 Minibus (M2) Camionnette N1 Classe II, III	Diesel/hybride	Euro 6	Euro 6d-TEMP	Euro 6d	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro 3	Euro 4	Euro 6d	⊘	⊘
 Bus M3 Classe I, II, A	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI _d	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VI _d	⊘
 Autocar (M3 Classe III, B)	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI _d	Euro VI _e
	Essence/LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VI _d	Euro VI _e
 Mobylette (L1-L2)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG		Euro 5	⊘	⊘	⊘
 Moto (L3- L7)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG	Euro 3*	Euro 4	Euro 5	⊘	⊘
 Poids-lourd (N2-N3)	Diesel/hybride	Euro VI	Euro VI	Euro VI _d	Euro VI _e **	Euro VI _e **
	Essence/LPG/CNG	Euro III	Euro IV	Euro VI _d	Euro VI _e **	Euro VI _e **

Politique existante
 Nouvelle politique
 ⊘ Les véhicules fonctionnant avec ce carburant ne sont plus autorisés

* Uniquement pour L3, L4, L5
 ** Uniquement pour N2 dont la masse de référence est supérieur à 2.610 kg bedraagt et pour les N3

Low Emission Zone



.brussels

D.5

- Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren tegen 2030 (diesel) en 2035 (benzine) en vooruitlopen op de komst van alternatieven voor verbrandingsmotoren.
- De oplaadinfrastructuur voor het publiek uitbreiden

- Aanpassing van de LEZ 2025-2036 tijdschema en de Low Emission Mobility Roadmap (juni 2022)
- 2030: uitstap diesel M1/(deel N1)
- 2035: uitstap benzine/CNG voor M1/deel N1)
- Aanpassing van het tijdschema voor benzine bromfietsen (2023): de 2025 mijlpaal is uitgesteld tot 2028

Carburant	2025	2028	2030	2035	2036
Voiture (M1) Camionnette N1, Classe I	Diesel/hybride Euro 6	Euro 6d	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG Euro 3	Euro 4	Euro 6d	⊘	⊘
Minibus (M2) Camionnette N1 Classe II, III	Diesel/hybride Euro 6	Euro 6d-TEMP	Euro 6d	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG Euro 3	Euro 4	Euro 6d	⊘	⊘
Bus M3 Classe I, II, A	Diesel/hybride Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI _d	⊘
	Essence/LPG/CNG Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VI _d	⊘
Autocar (M3 Classe III,B)	Diesel/hybride Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI _d	Euro VI _e
	Essence/LPG/CNG Euro III	Euro IV	Euro VI	Euro VI _d	Euro VI _e
Mobylette (L1-L2)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG Euro 5	⊘	⊘	⊘	⊘
Moto (L3- L7)	Diesel/hybride	⊘	⊘	⊘	⊘
	Essence/LPG/CNG Euro 3*	Euro 4	Euro 5	⊘	⊘
Poids-lourd (N2-N3)	Diesel/hybride Euro VI	Euro VI	Euro VI _d	Euro VI _e **	Euro VI _e **
	Essence/LPG/CNG Euro III	Euro IV	Euro VI _d	Euro VI _e **	Euro VI _e **

 Politique existante
 Nouvelle politique
 Les véhicules fonctionnant avec ce carburant ne sont plus autorisés

* Uniquement pour L3, L4, L5
 ** Uniquement pour N2 dont la masse de référence est supérieur à 2.610 kg bedraagt et pour les N3

Low Emission Zone

Diesel	2018	2019	2020	2022	2025
EURO 6	Access	Access	Access	Access	Access
EURO 5	Access	Access	Access	Access	No access
EURO 4	Access	Access	Access	No access	No access
EURO 3	Access	Access	No access	No access	No access
EURO 2	Access	No access	No access	No access	No access
EURO 1	No access	No access	No access	No access	No access
No EURO norm	No access	No access	No access	No access	No access

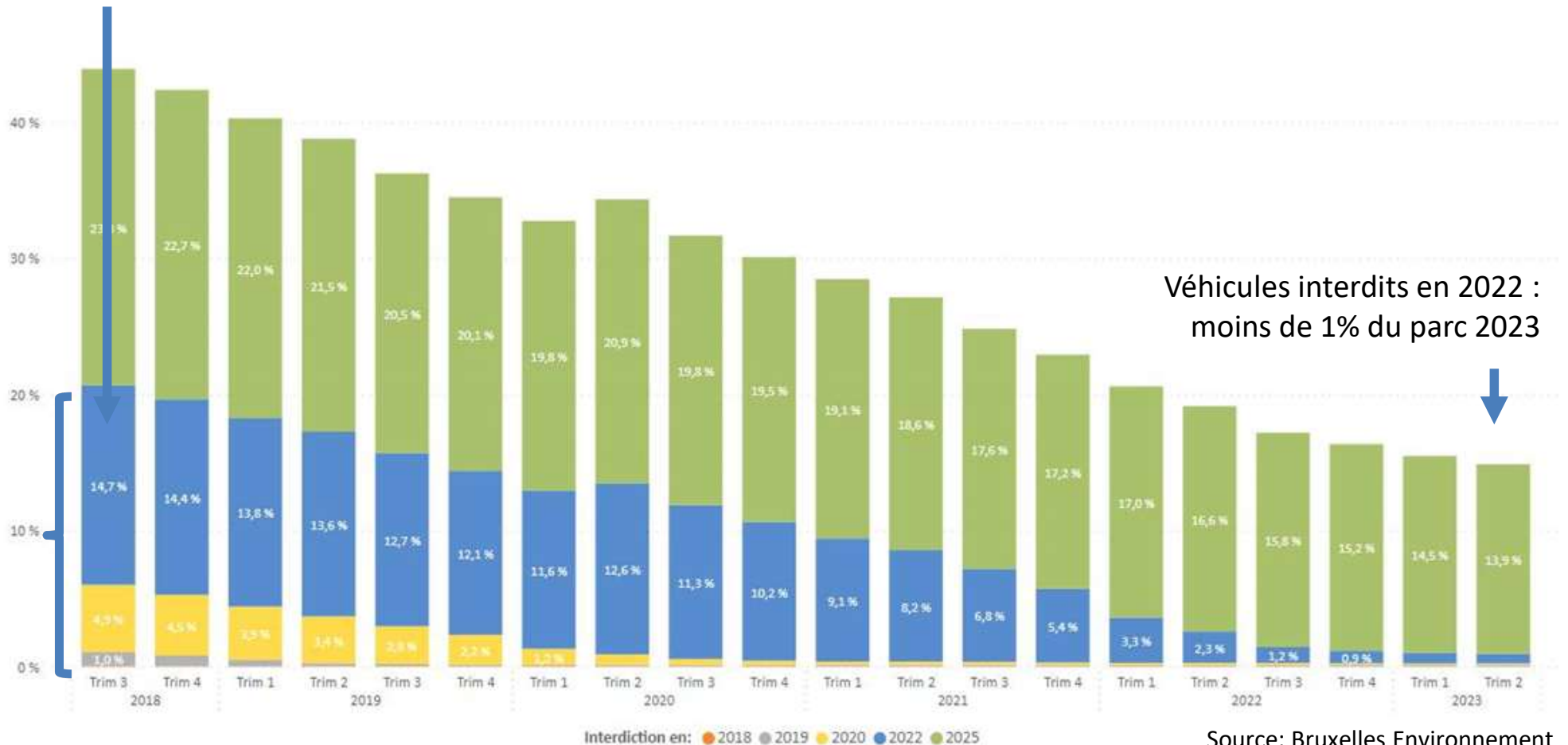
Petrol/L PG/CNG	2018	2019	2020	2022	2025
EURO 6	Access	Access	Access	Access	Access
EURO 5	Access	Access	Access	Access	Access
EURO 4	Access	Access	Access	Access	Access
EURO 3	Access	Access	Access	Access	Access
EURO 2	Access	Access	Access	Access	No access
EURO 1	Access	No access	No access	No access	No access
No EURO norm	Access	No access	No access	No access	No access

Impact de la LEZ sur la composition du parc (voitures M1)

Impact van de LEZ op de vlootsamenstelling (M1 auto's)



Véhicules interdits en 2022 :
21 % du parc 2018



Véhicules interdits en 2022 :
moins de 1% du parc 2023

Impact de la LEZ sur la composition du parc (voitures M1)

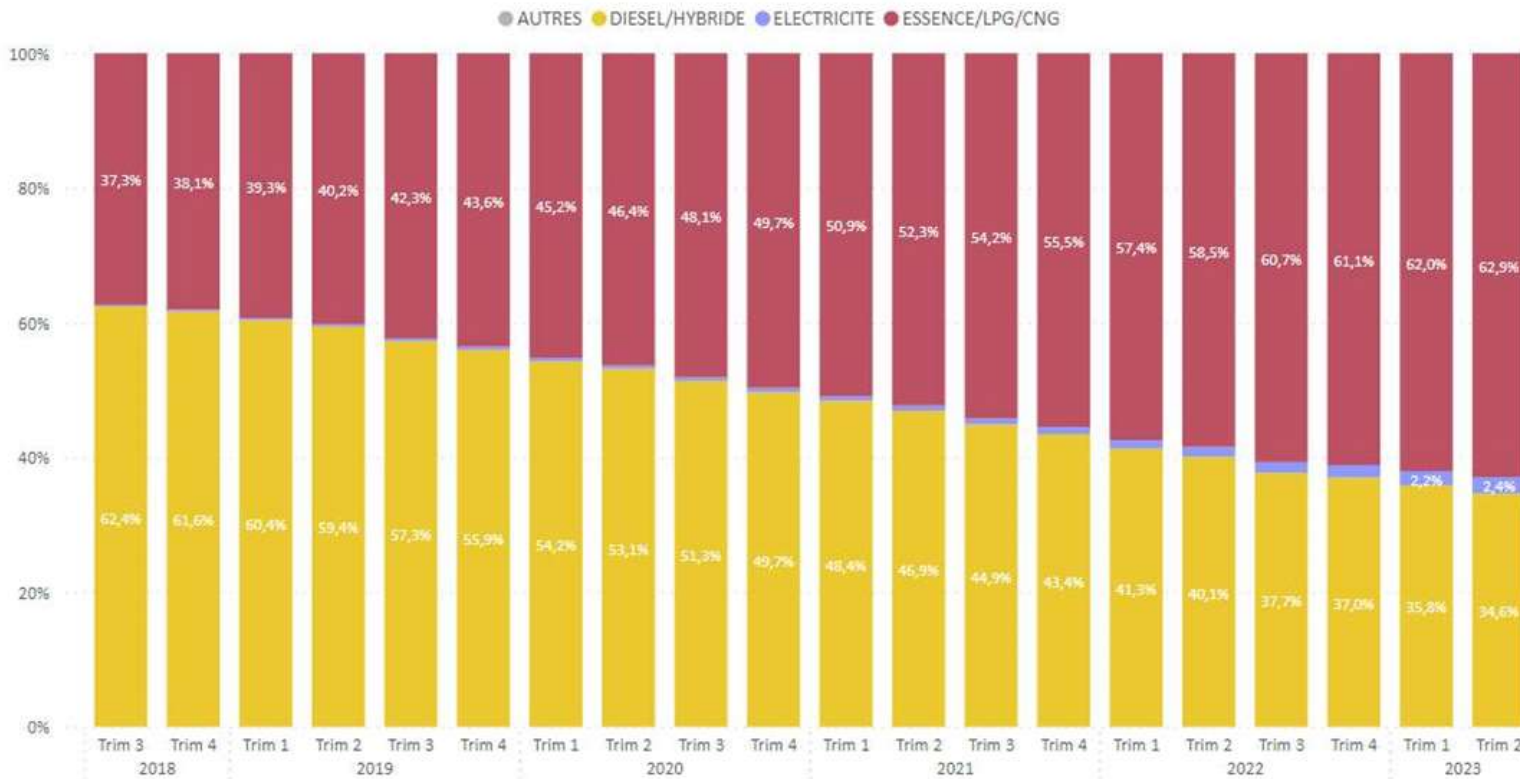
Impact van de LEZ op de vlootsamenstelling (M1 auto's)



.brussels



Proportion de véhicules en circulation selon la motorisation



2023

- Essence: 63%
- Diesel: 35%
- Electrique: 2%

Source: Bruxelles Environnement

Impact sur les émissions du secteur du transport



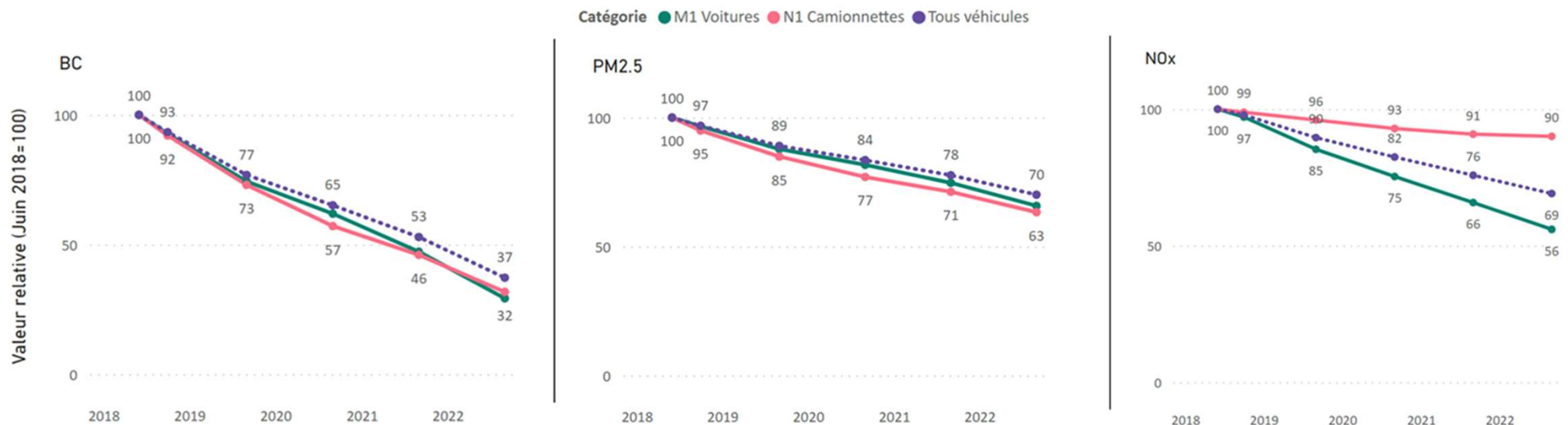
.brussels

D.5

- Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques d'ici 2030 (diesel) et 2035 (essence) et anticiper l'arrivée de véhicules à propulsion alternative
- Étendre les infrastructures de recharge accessibles au public

Entre juin 2018 et octobre 2022, avec une situation de mobilité constante (en km parcourus), la modification de la composition du parc a permis une diminution estimée de 31% pour les NOx, 26% pour PM2,5 et 68 % pour le BC

Evolution des émissions dues au trafic routier (scénario avec kilomètres parcourus constants)



La qualité de l'air : un enjeu important dans les quartiers défavorisés

Luchtkwaliteit: een groot probleem in achterstandswijken



.brussels

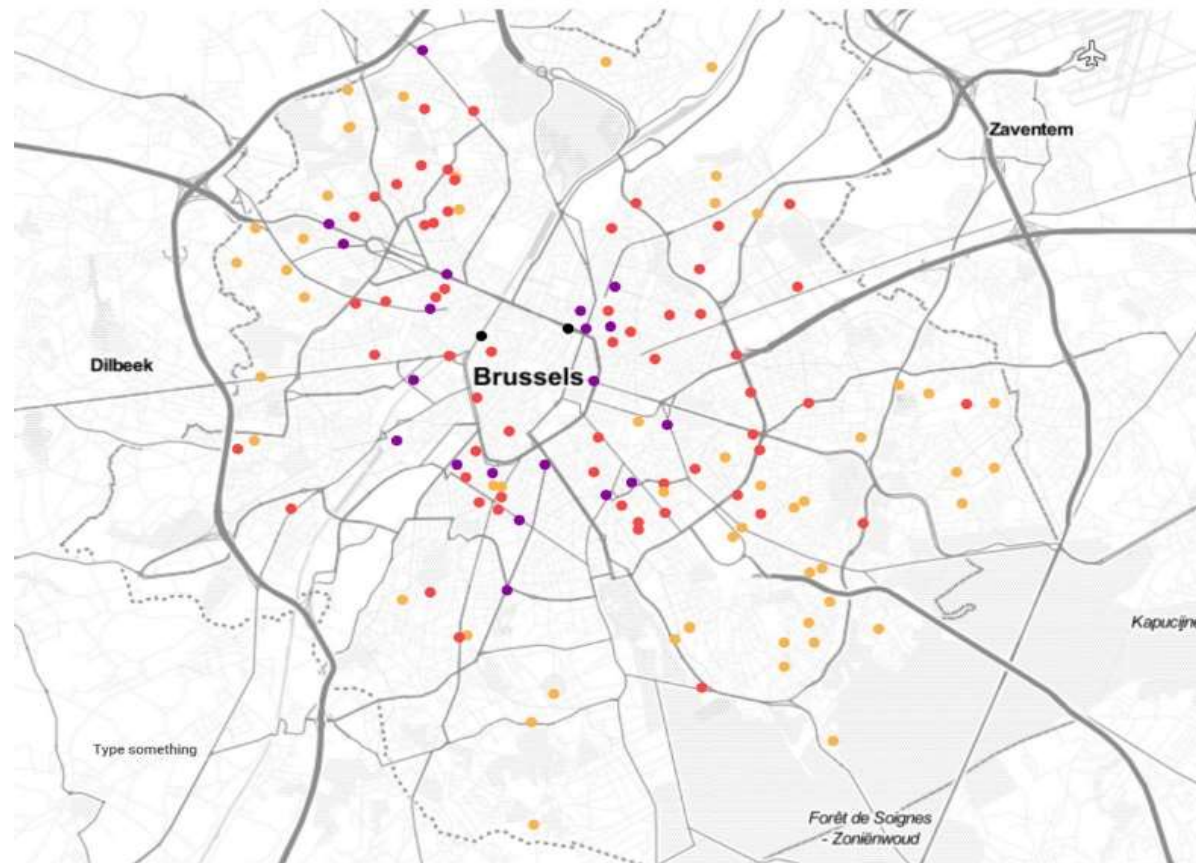
D.5

- Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren tegen 2030 (diesel) en 2035 (benzine) en vooruitlopen op de komst van alternatieven voor verbrandingsmotoren.
- De oplaadinfrastructuur voor het publiek uitbreiden

Etude des Chercheurs d'air (fév. 2022) :

- Mesure NO₂ dans 67 écoles secondaires (cour de récréation) et 2 crèches entre oct. 2020 et oct. 2021
- Dépassement de la recommandation annuelle NO₂ de l'OMS (jusqu'à 3 x la normes pour certaines écoles)

Concentration moyenne annuelle en NO₂ à Bruxelles entre le 30/10/2020 et le 30/10/2021



Source : Les chercheurs d'air

- Dépassent d'1 fois le seuil de l'OMS (10 à 20µg/m3)
- Dépassent de 2 fois le seuil de l'OMS (20 à 30µg/m3)
- Dépassent de 3 fois le seuil de l'OMS (30 à 40µg/m3)
- Dépassent de 4 fois et plus le seuil de l'OMS (>40µg/m3)

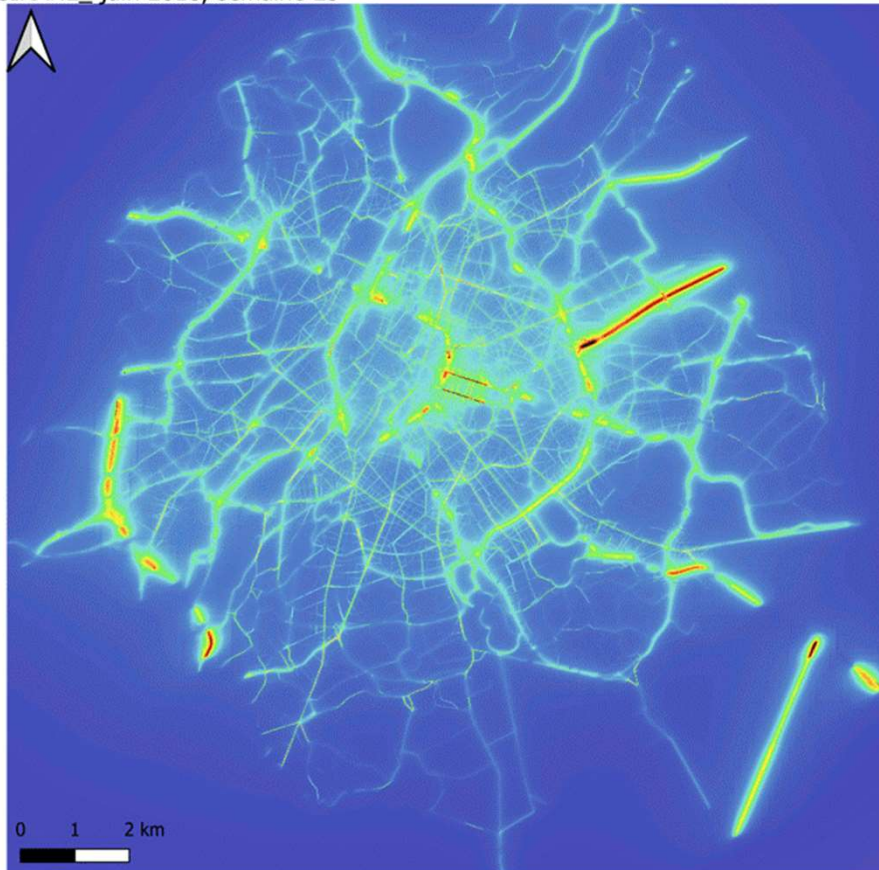
Impact sur les émissions du secteur du transport



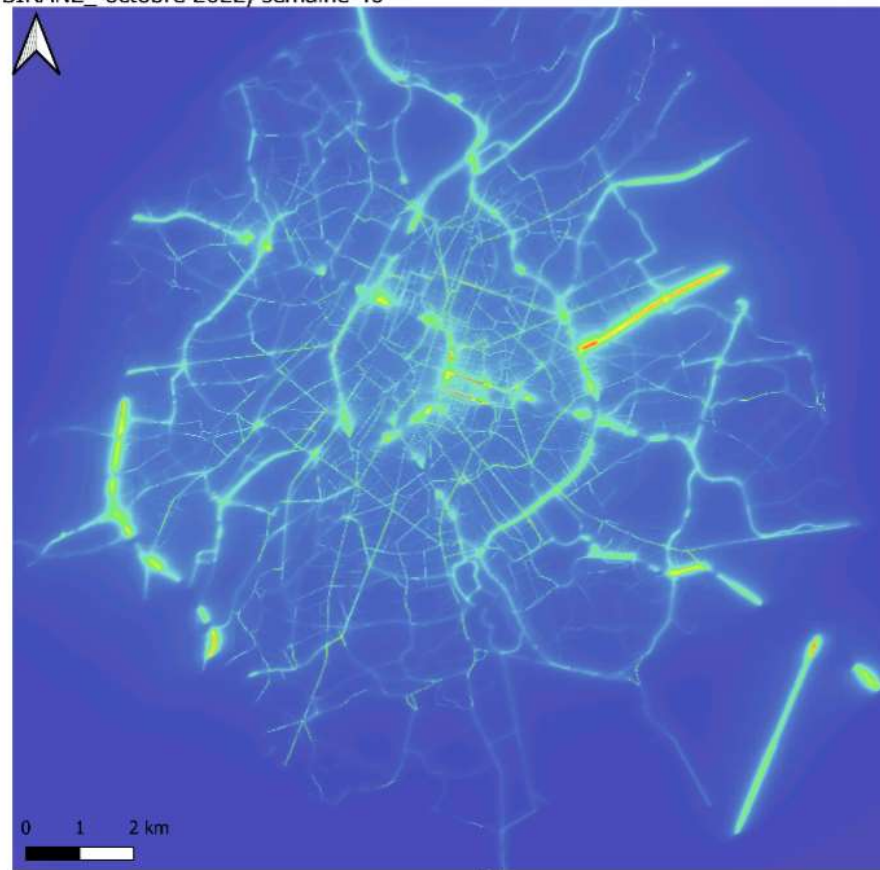
.brussels

- D.5**
- Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques d'ici 2030 (diesel) et 2035 (essence) et anticiper l'arrivée de véhicules à propulsion alternative
 - Étendre les infrastructures de recharge accessibles au public

SIRANE_ juin 2018, semaine 25



SIRANE_ octobre 2022, semaine 40



Concentration moyenne NO₂ µg/m³ :

- 12
- 16
- 20
- 24
- 28
- 32
- 36
- 40
- 50
- 60
- 70

(Nouvelles) dérogations



.brussels



- Véhicules adaptés au transport de personnes handicapées
- Véhicules disposant d'un système intégré pour le transport de fauteuils roulants
- Véhicules de personnes disposant de la carte stationnement handicapé + statut BIM
- **A partir de 2025, suppression de l'obligation du statut BIM – en cours d'adoption**
- **A partir de 2025 véhicules pour parent séparé avec un enfant en situation de handicap – en cours d'adoption**
- **Véhicules pour l'aidant proche avec droits sociaux – en cours d'adoption**

- Véhicules de foires, marché, production de film
- Véhicules pour l'entretien d'infrastructures et d'installations générales, **grues mobiles**

- **Transport exceptionnel**
- Véhicules des forces de l'armée
- Véhicules prioritaires
- Oldtimers de + 30 ans
- Autocaravanes

(Nieuwe) afwijkingen



- Voertuigen aangepast voor het vervoer van gehandicapten
- Voertuigen met een geïntegreerd rolstoeltransportsysteem
- Voertuigen voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart + BIM-status
- **Vanaf 2025 schrappen van de voorwaarde BIM-status (Nog goed te keuren)**
- **Vanaf 2025: voertuigen voor gescheiden ouders met een gehandicapt kind (Nog goed te keuren)**
- **Voertuigen voor naaste verzorgers (Nog goed te keuren)**

- Voertuigen voor beurzen, markten en filmproductie
- Voertuigen voor infrastructuuronderhoud en algemene installaties, **mobiele kranen**

- **Uitzonderlijk transport**
- Legervoertuigen
- Voertuigen met prioriteit
- Oldtimers ouder dan 30 jaar
- Campers

Prime Bruxell'Air

Prime pour les Bruxellois qui radient leur plaque d'immatriculation

500, 700 ou 900 euros selon les revenus du ménage et présence d'une personne handicapée

Budget mobilité à la carte:

- Différents types d'abonnements STIB
- Budget vélo
- Budget Car sharing (Poppy, Cambio)
- Budget Taxi
- Budget MAAS (Modalizy)

Le gouvernement a décidé d'augmenter la primé de 900 jusqu'à 1000 euro



.brussels



Brussel'Air-premie

Bonus voor Brusselaars die hun nummerplaat uitschrijven

500, 700 of 900 euro afhankelijk van het gezinsinkomen en de aanwezigheid van een persoon met een handicap

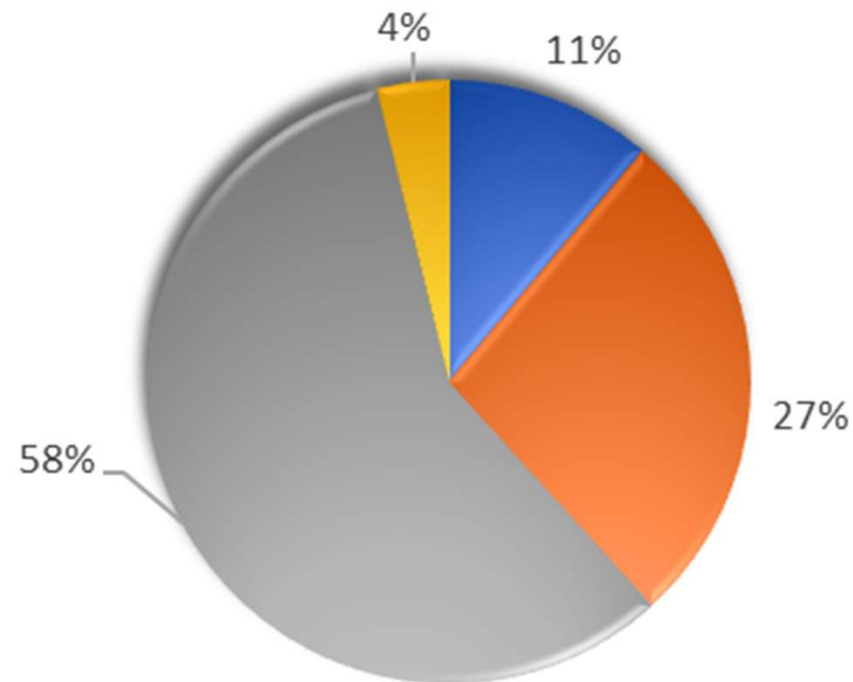
Mobiliteitsbudget à la carte:

- Verschillende types MIVB-abonnementen
- Fietsbudget
- Budget autodelen (Poppy, Cambio)
- Taxibudget
- MAAS-budget (Modalizy)

De regering heeft besloten om de premie te verhogen van 900 naar 1000 euro's

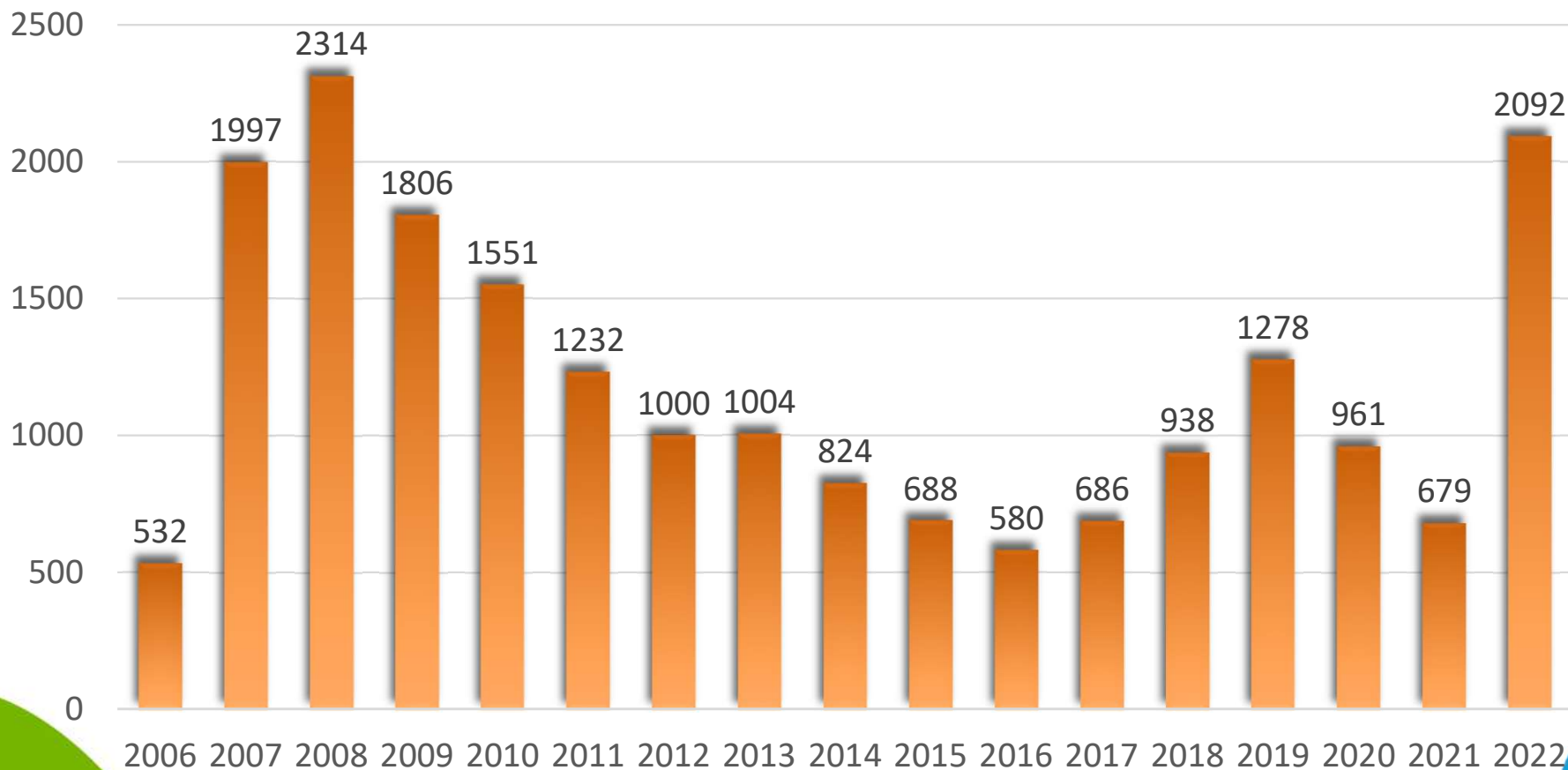


Primes Bruxell'Air par catégorie depuis mars 2022



■ 500 € ■ 700 € ■ 900 € ■ 900 € - Situation handicap

Aantal toegekende Bruxell'Air premies per jaar



Accompagnement personnalisé

Persoonlijke ondersteuning



.brussels

- D.5
- Évoluer vers une sortie des moteurs thermiques d'ici 2030 (diesel) et 2035 (essence) et anticiper l'arrivée de véhicules à propulsion alternative
 - Étendre les infrastructures de recharge accessibles au public

BESOIN DE CONSEILS POUR VOUS DÉPLACER À BRUXELLES SANS VOTRE VOITURE ?

FAITES APPEL AU **MOBILITY COACH**

RECEVEZ DES CONSEILS GRATUITS ET PERSONNALISÉS + TOUTES LES INFOS SUR LA NOUVELLE PRIME BRUXEL'AIR

WWW.MOBILITYCOACH.BRUSSELS

02 775 75 75 - LEEFMILIEU.BRUSSELS

HOE JE IN BRUSSEL VERPLAATSEN ZONDER JE WAGEN?

DE **MOBILITY COACH** HELPT JE!

GENIET VAN GRATIS EN PERSOONLIJK ADVIES + ONTVANG ALLE INFO OVER DE NIEUWE BRUSSEL'AIR PREMIE

WWW.MOBILITYCOACH.BRUSSELS

02 775 75 75 - LEEFMILIEU.BRUSSELS



GUIDE MULTIMODAL

à destination des personnes impactées par la Zone de Basses Emissions et de toutes celles qui souhaitent découvrir les alternatives de mobilité disponibles à Bruxelles



1 / 10



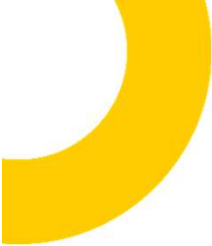
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

10 octobre 2023

be
good
move
be .brussels



256



Etudes des impacts sociaux et
structuration de la prise en charge des
enjeux sociaux

—

*Analyses van de sociale effecten en
structurering van de aanpak van
sociale kwesties*

Nouveaux jeux de données pour mieux appréhender les enjeux sociaux des politiques de mobilité

Nouvelles données :

- L'enquête relative aux déplacements des ménages (OVG 2021-22)
- Croisement de données administratives individuelles anonymisées de l'ensemble de la zone métropolitaine relative à la possession automobile
- Valorisation d'enquêtes existantes, mais sous-exploitées dans le champ de la mobilité : SILC, Budget des ménages, Santé, etc.
- Enquête en cours auprès de 1.800 ménages motorisés visant à mieux comprendre le besoin automobile et les freins au report modal

Dimensions traitées :



Comportements



Équipement automobile (et estimation de l'impact de la LEZ et taxation)



Besoin automobile et enjeux socio-économiques



Besoin automobile

Nieuwe datasets om de sociale uitdagingen van mobiliteitsbeleid beter te begrijpen

Nieuwe gegevens :

- Enquête verplaatsingsgedrag 2021-22
- Kruisverwijzingen van geanonimiseerde individuele administratieve gegevens over autobezit voor het hele grootstedelijke gebied
- Optimaal gebruik maken van bestaande maar onderbenutte enquêtes op het gebied van mobiliteit: SILC, huishoudbudgetten, gezondheid, enz.
- Enquête onder 1.800 huishoudens met motorvoertuigen om een beter inzicht te krijgen in de behoefte aan auto's en de obstakels voor een modal shift

Afmetingen :



Gedrag



Auto uitrusting (en schatting van de impact van de LEZ en belastingen)



Autobehoeften en sociaaleconomische kwesties



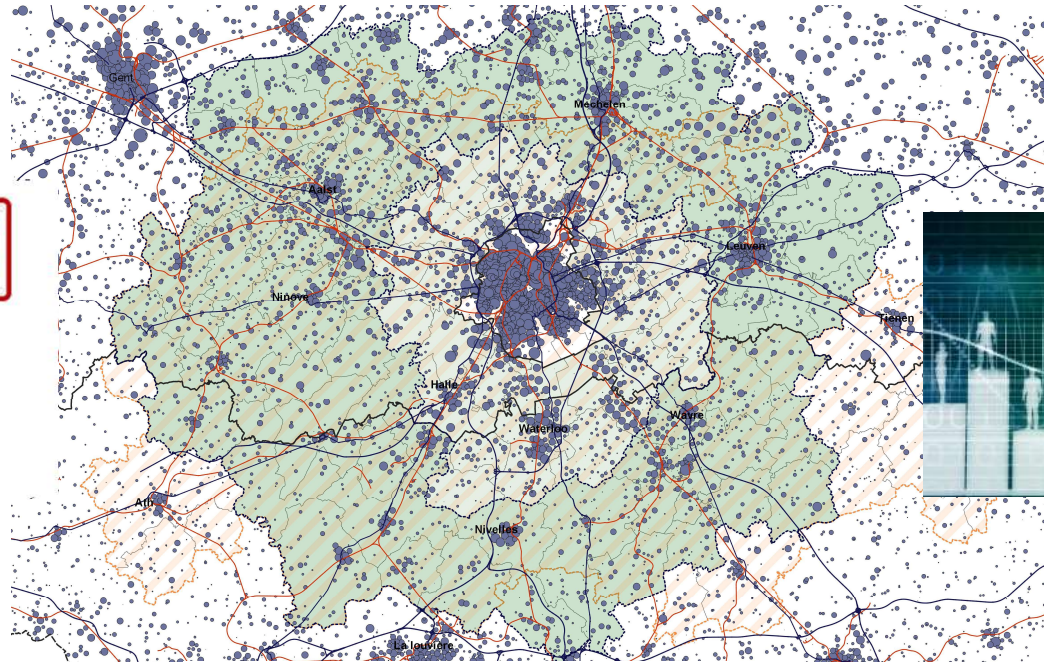
Auto-behoeften

Micro-données individuelles

Individuele microgegevens



DIV



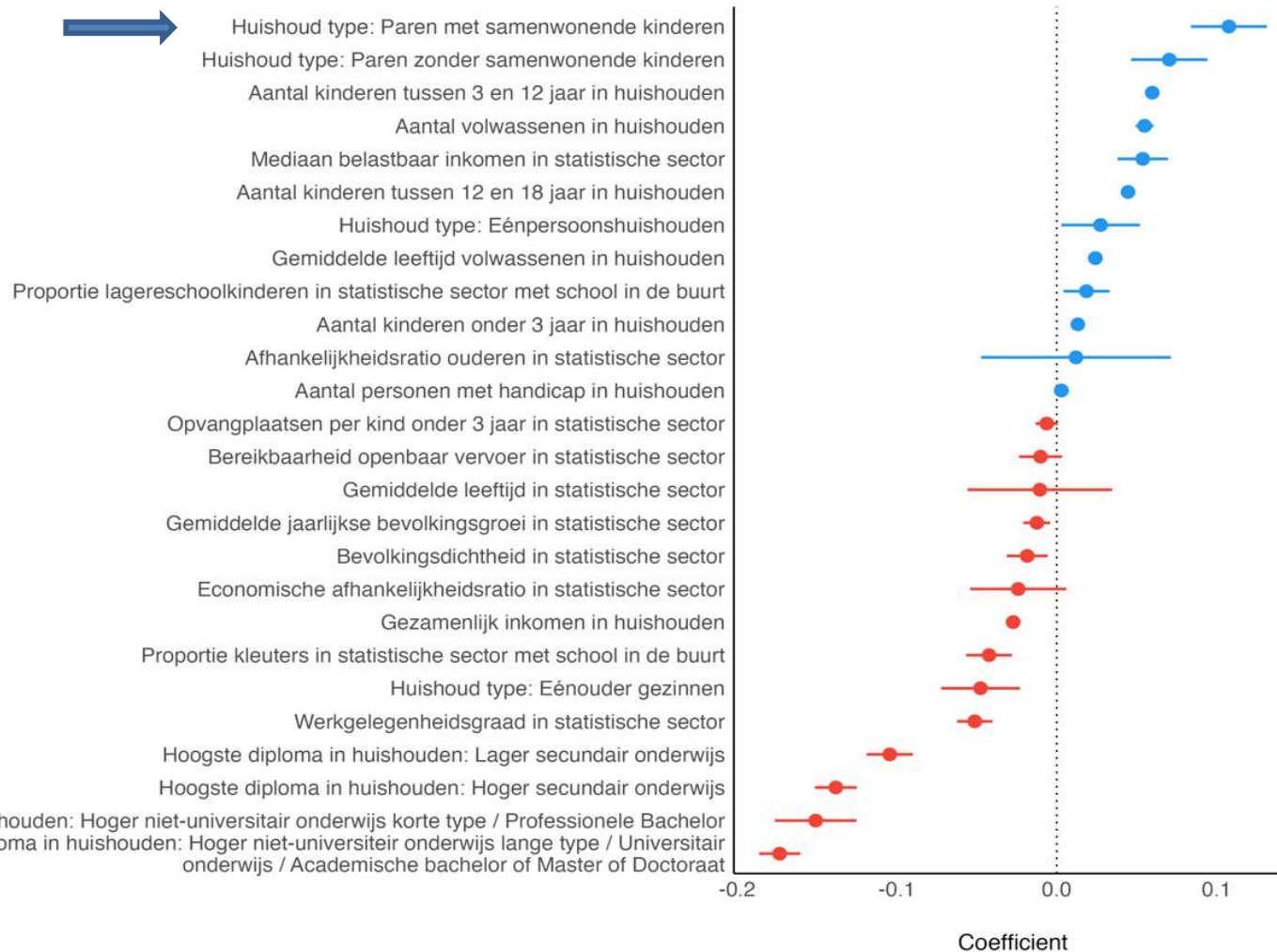
Demobel



myMINFIN
www.myminfin.be

Facteurs expliquant la possession automobile

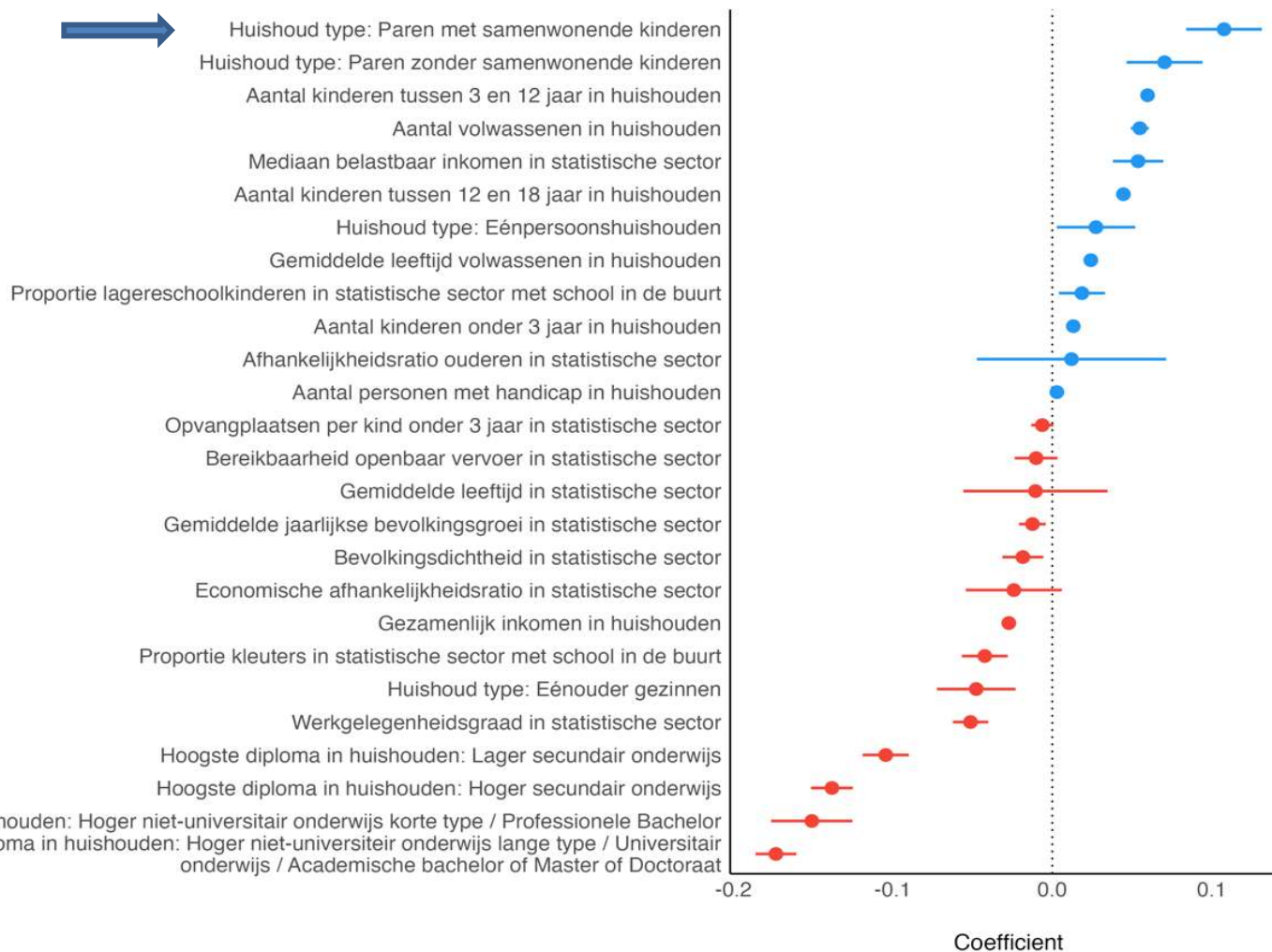
Les ménages avec enfants : première variable explicative de la possession automobile



Hoogste diploma in huishouden: Hoger niet-universitair onderwijs korte type / Professionele Bachelor
 Hoogste diploma in huishouden: Hoger niet-universitair onderwijs lange type / Universitair onderwijs / Academische bachelor of Master of Doctoraat

Factoren die autobezit verklaren

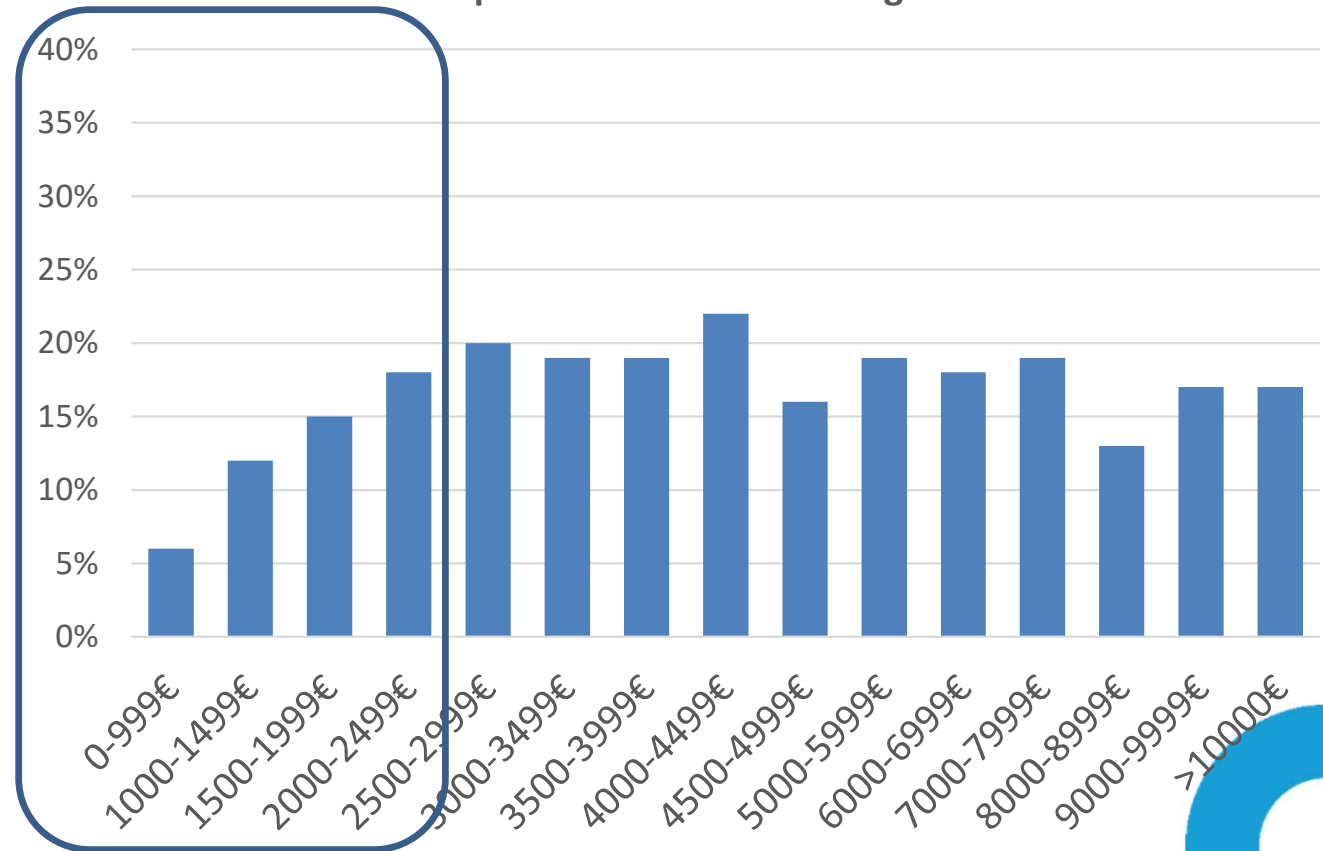
Huishoudens met kinderen: de belangrijkste variabele om autobezit te verklaren



Proportion des véhicules impactés par l'échelon 2022 de la LEZ vs. parc automobile au 1^{er} janvier 2019

Part des véhicules détenus à titre privé non conformes à la LEZ 2022 en fonction des revenus des ménages (Statbel : DIV, BELCOTAX, 2019)

Population : tous les ménages



- Analyse « historique » de l'impact de la LEZ
- Ecart de 3 années : LEZ 2022 vs. parc auto 2019
- Analyse « brute » : mesures d'accompagnement et exemptions non considérés

Aandeel voertuigen beïnvloed door de 2022 fase van de LEZ vs wagenpark op 1 januari 2019

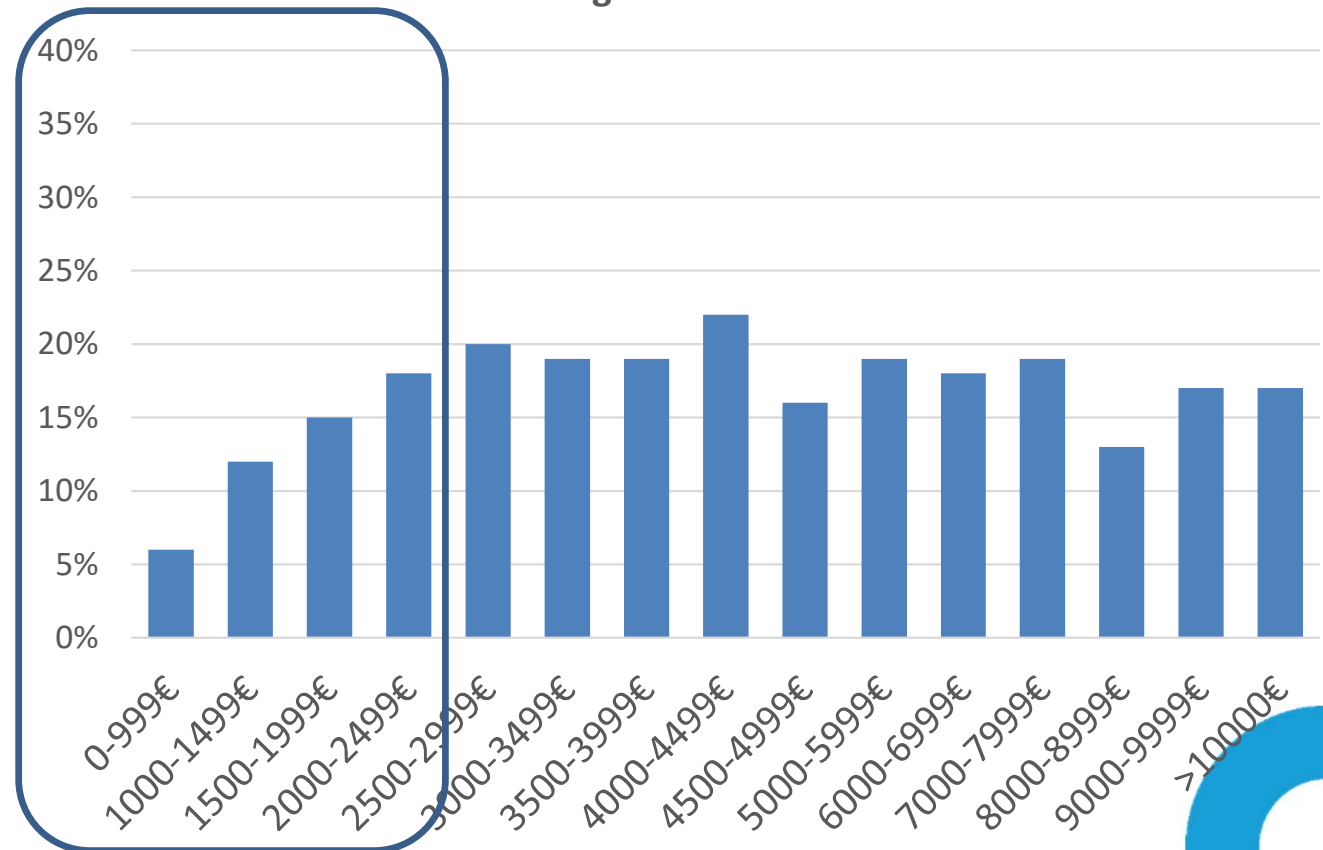
- Historische" analyse van de impact van de LEZ
- Kloof van 3 jaar : LEZ 2022 vs 2019 wagenpark
- Bruto" analyse: begeleidende maatregelen en vrijstellingen niet in aanmerking genomen

In afwachting van bijgewerkte gegevens om :

- Analyse van het aantal mensen die hebben gedemotoriseerd / veranderd voertuigen
- Beoordeel de impact van LEZ 2025

Aandeel van voertuigen in particulier bezit die niet voldoen aan LEZ 2022 volgens het huishoudinkomen (Statbel: DIV, BELCOTAX, 2019)

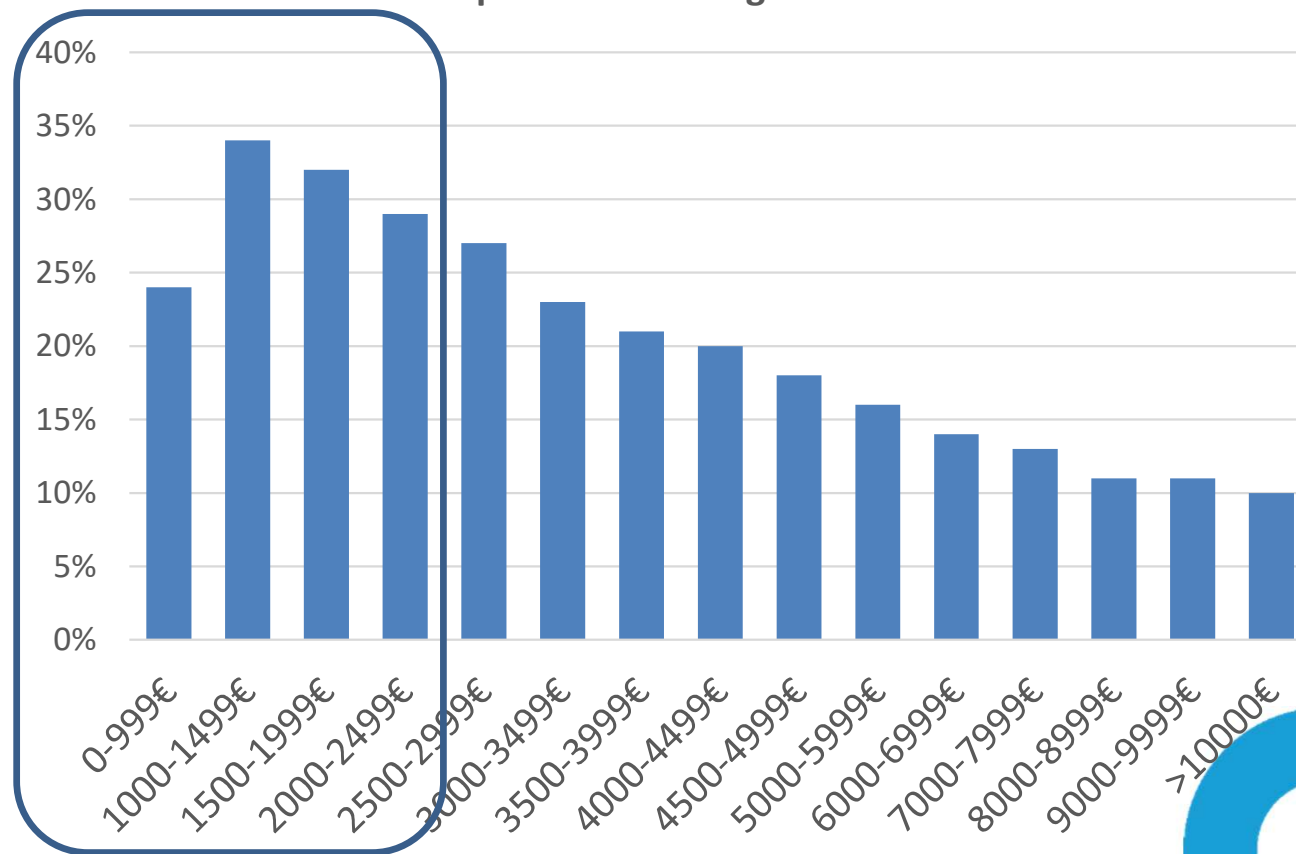
Bevolking: Alle huishoudens



Proportion des véhicules impactés par l'échelon 2022 de la LEZ vs. parc automobile au 1^{er} janvier 2019

Part des véhicules détenus à titre privé non conformes à la LEZ 2022 en fonction des revenus des ménages (Statbel : DIV, BELCOTAX, 2019)

Population : ménages motorisés



- Analyse « historique » de l'impact de la LEZ
- Ecart de 3 années : LEZ 2022 vs. parc auto 2019
- Analyse « brute » : mesures d'accompagnement et exemptions non considérés

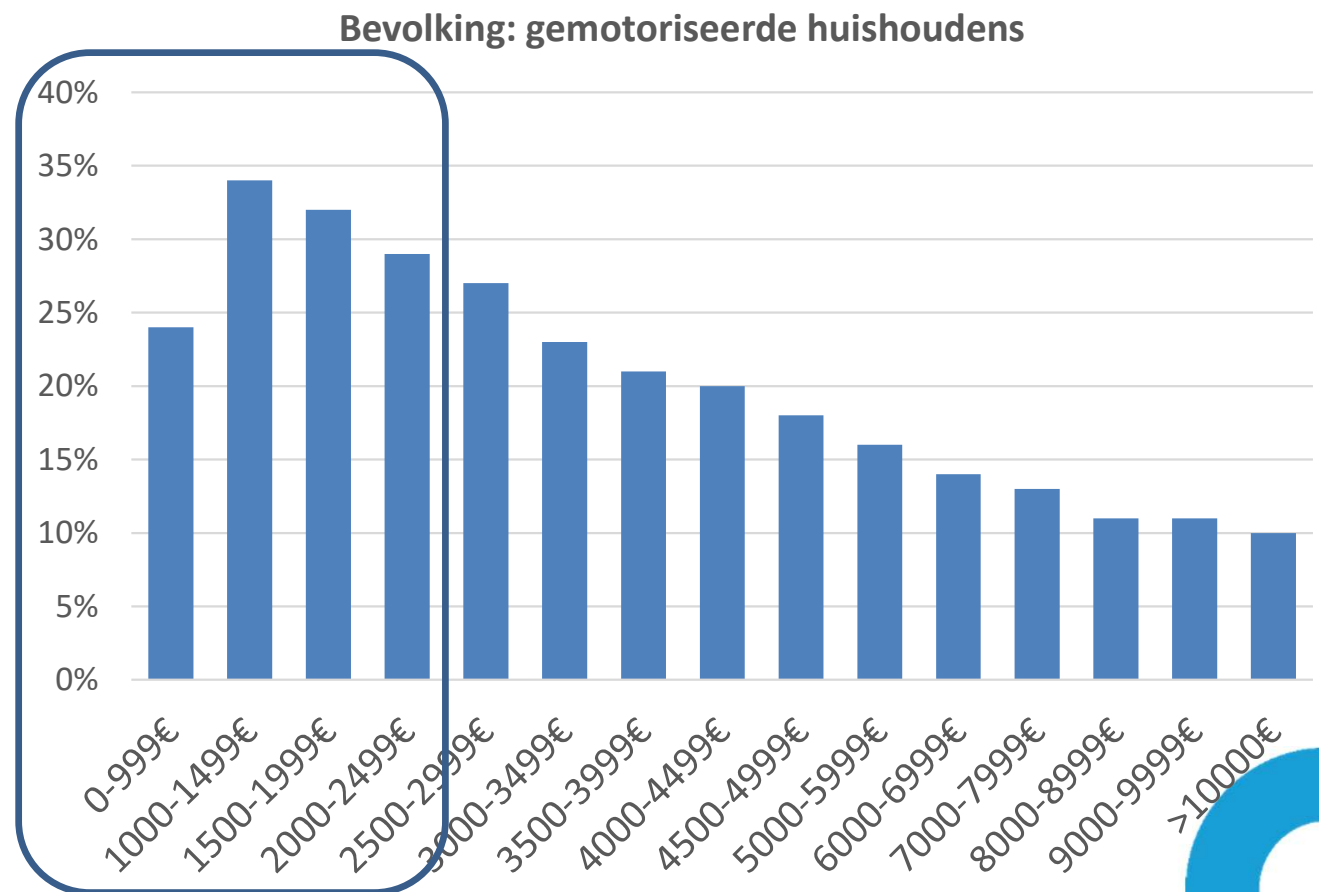
Aandeel voertuigen beïnvloed door de 2022 fase van de LEZ vs wagenpark op 1 januari 2019

- Historische" analyse van de impact van de LEZ
- Kloof van 3 jaar : LEZ 2022 vs 2019 wagenpark
- Bruto" analyse: begeleidende maatregelen en vrijstellingen niet in aanmerking genomen

In afwachting van bijgewerkte gegevens om :

- Analyse van het aantal mensen die hebben gedemotoriseerd / veranderd voertuigen
- Beoordeel de impact van LEZ 2025

Aandeel van voertuigen in particulier bezit die niet voldoen aan LEZ 2022 volgens het huishoudinkomen (Statbel: DIV, BELCOTAX, 2019)



Précarité des ménages motorisés



Malgré le lien très fort entre la possession de voiture et les revenus, celui-ci n'est pas absolu : un nombre important de ménages motorisés vivent en situation de précarité. Mais, comment les identifier ? Quelles sont leurs caractéristiques socio-professionnelles ?

Pour explorer le lien, nous croisons deux dimensions dans l'Enquête sur les revenus et les conditions de vie (SILC) :



Possession automobile

X



Indicateur de privation
matérielle

Laag inkomen gemotoriseerde huishoudens

Observatorium
voor Gezondheid en Welzijn
Brussel



Observatoire
de la Santé et du Social
Bruxelles

Ondanks het zeer sterke verband tussen autobezit en inkomen is dit verband niet absoluut: een aanzienlijk aantal gemotoriseerde huishoudens leeft in precaire situaties. Maar hoe kunnen we hen identificeren? Wat zijn hun socio-professionele kenmerken?

Om het verband te onderzoeken, vergelijken we twee dimensies in de Survey of Income and Living Conditions (SILC):



Autobezit

X



Indicator materiële
deprivatie

Indicateur de privation matérielle et sociale (SILC)

Capacité financière des individus/ménages à :

- Payer à temps des factures
- S'offrir chaque année une semaine de vacances hors de son domicile
- S'offrir un repas composé de viande, de poulet ou de poisson ou un équivalent végétarien tous les deux jours
- Faire face à une dépense imprévue
- Chauffer son domicile
- Remplacer des meubles endommagés ou usés
- Remplacer des vêtements usés ou démodés par des vêtements neufs
- Etc.

Si « Oui » à plus de 5 questions

=>

Privation matérielle et sociale



Indicator materiële en sociale deprivatie (SILC)

Financiële capaciteit van individuen/huishoudens om :

- Rekeningen op tijd te betalen
- Elk jaar een week op vakantie te gaan
- Om de andere dag een maaltijd met vlees, kip of vis of een vegetarisch equivalent te betalen
- Een onverwachte uitgave te dekken
- Uw huis te verwarmen
- Beschadigde of versleten meubels vervangen
- Versleten of uit de mode geraakte kleren vervangen door nieuwe
- enzovoort.

Indien "Ja" op meer dan 5 vragen

=>

Materiële en sociale deprivatie



Typologie des ménages selon le rapport à la possession automobile (SILC)

- Ménages motorisés en situation de privation (FCO: *forced car owners*)
- Ménages motorisés hors situation de privation (OCO: *other car owners*)
- Ménages sans voiture pour raisons financières (CD: *car deprived*)
- Ménages sans voiture autres (ONCO: *other non car owners*)

5,4 %

= 9,3 % des ménages motorisés

45 %

19,2 %

= 38,6 % des ménages non motorisés

30,5 %

Huishoudentypologie volgens autobezit (SILC)

- Gemotoriseerde huishoudens in achterstandssituaties (FCO: gedwongen autobezitters)
- Gemotoriseerde huishoudens buiten een achterstandssituatie (OCO: overige autobezitters)
- Huishoudens zonder auto om financiële redenen (CD: autobezitters)
- Huishoudens zonder auto om andere redenen (ONCO: overige niet-autobezitters)

5,4 %

= 9,3% van de gemotoriseerde huishoudens

45 %

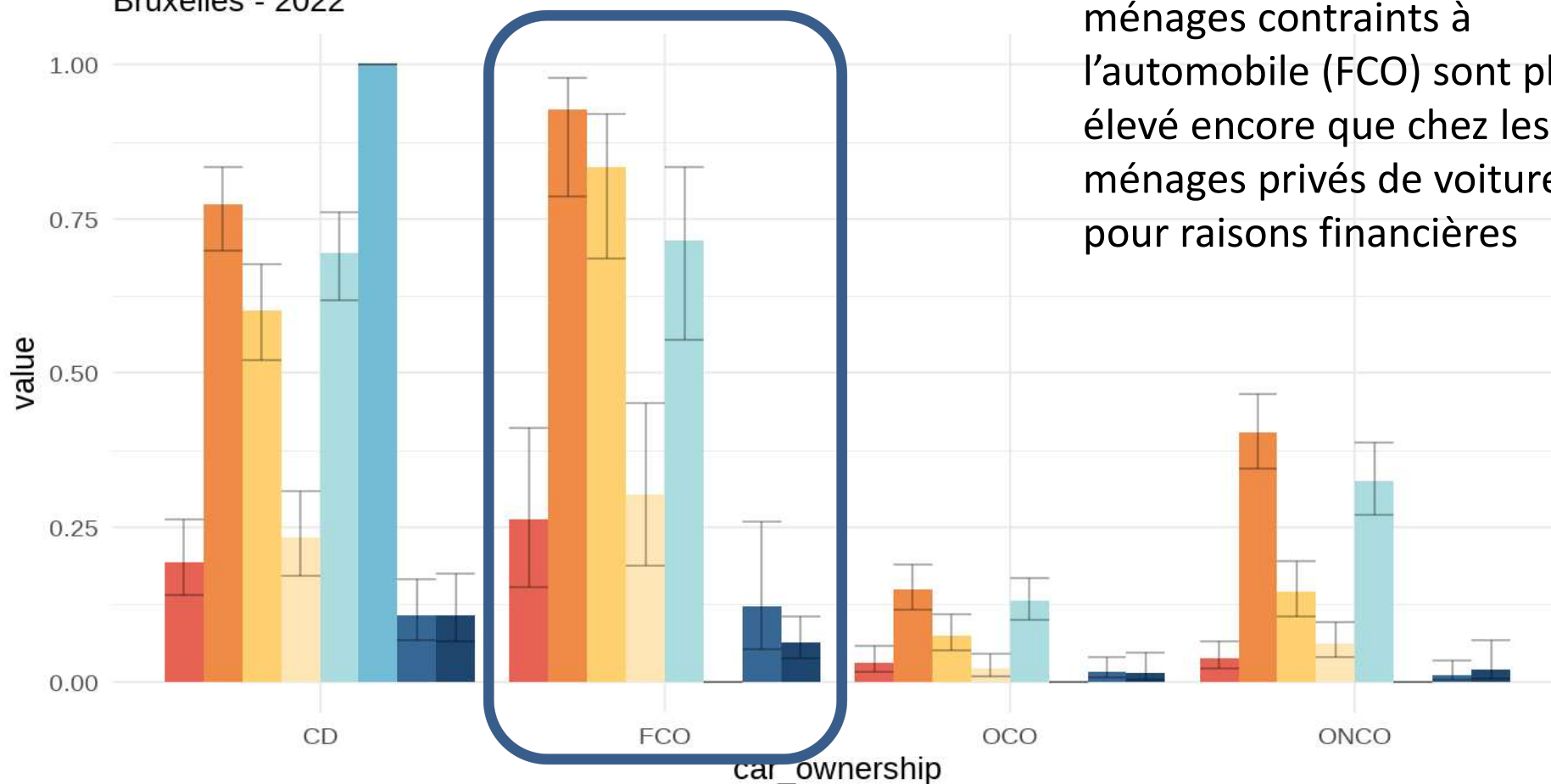
19,2 %

= 38,6 % van niet-gemotoriseerde huishoudens

30,5 %

Structure de privation matérielle des 4 types de ménage

Privations selon le rapport à la voiture
Bruxelles - 2022



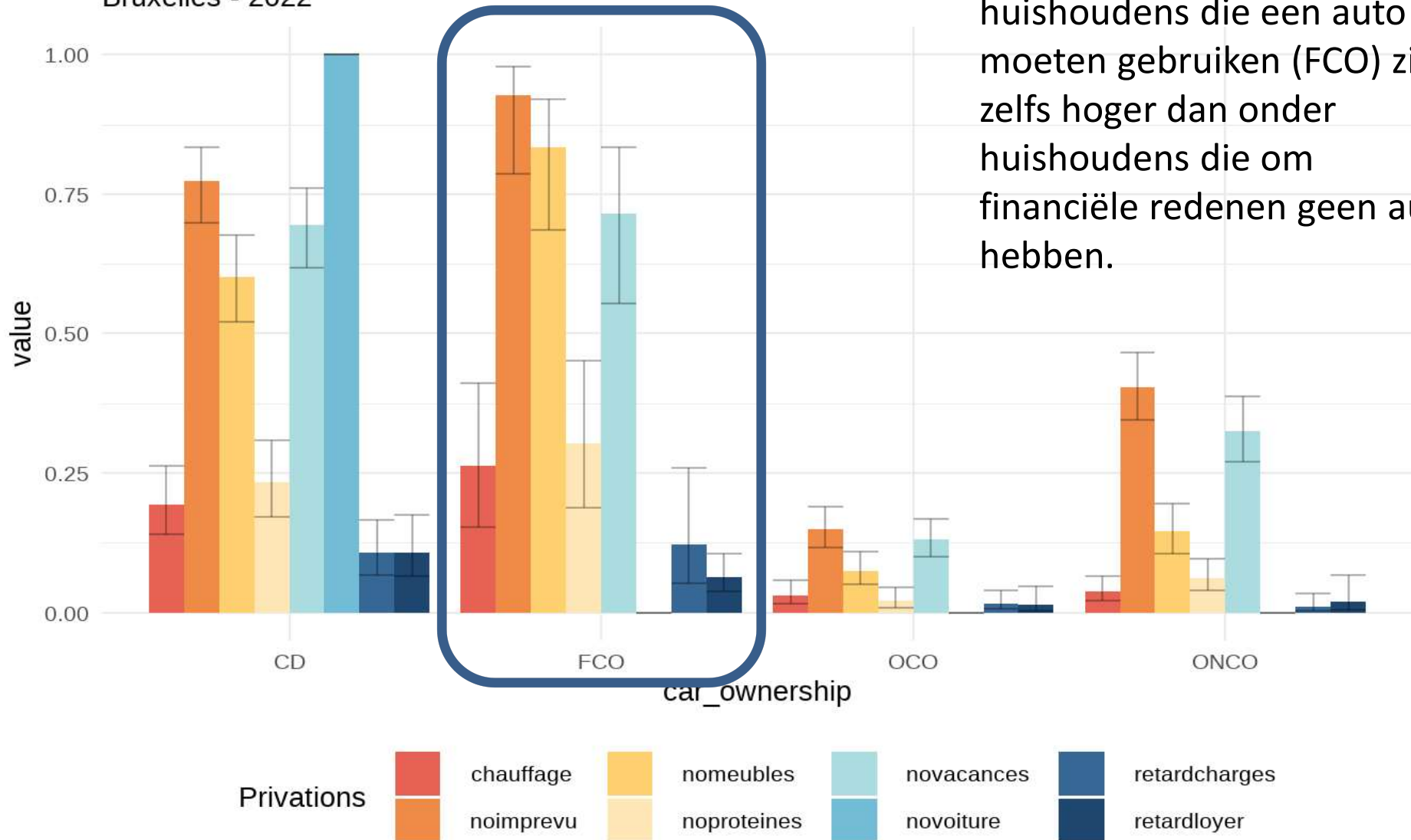
- Les niveaux de privation des ménages contraints à l'automobile (FCO) sont plus élevé encore que chez les ménages privés de voiture pour raisons financières

Privations



Materiële deprivatiestructuur van de 4 soorten huishoudens

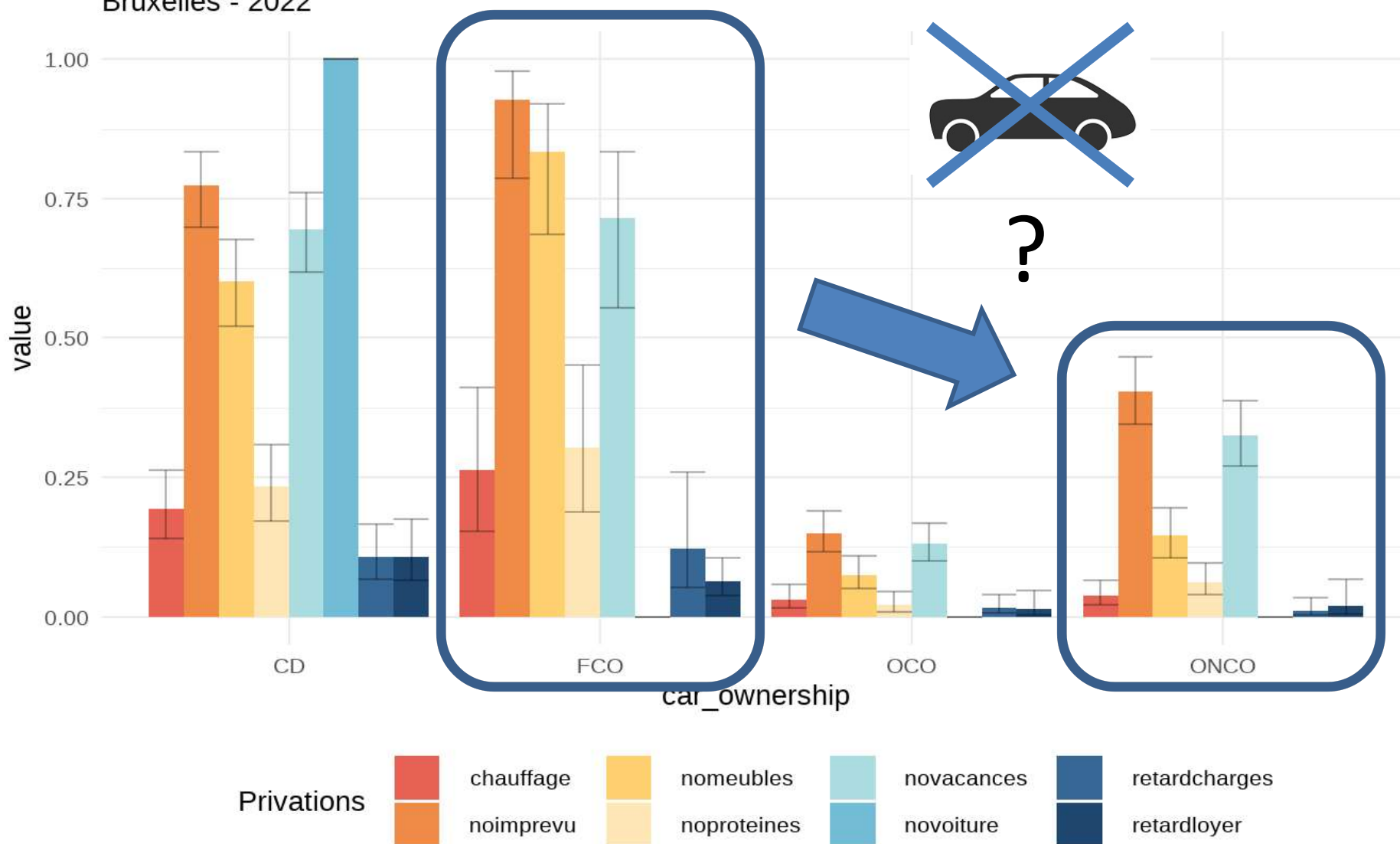
Privations selon le rapport à la voiture
Bruxelles - 2022



- De deprivatieniveaus onder huishoudens die een auto moeten gebruiken (FCO) zijn zelfs hoger dan onder huishoudens die om financiële redenen geen auto hebben.

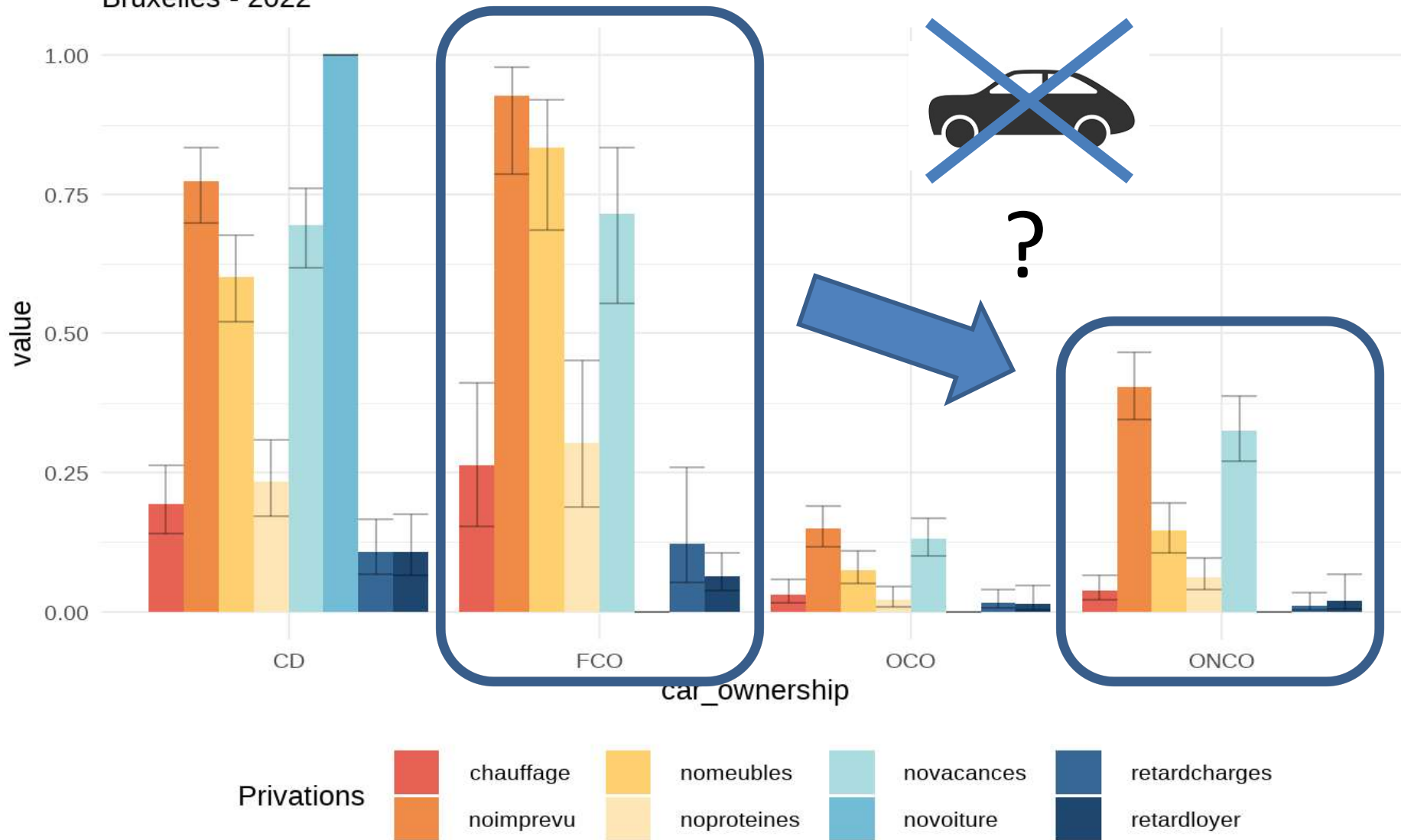
Structure de privation matérielle des 4 types de ménage

Privations selon le rapport à la voiture
Bruxelles - 2022



Materiële deprivatiestructuur van de 4 soorten huishoudens

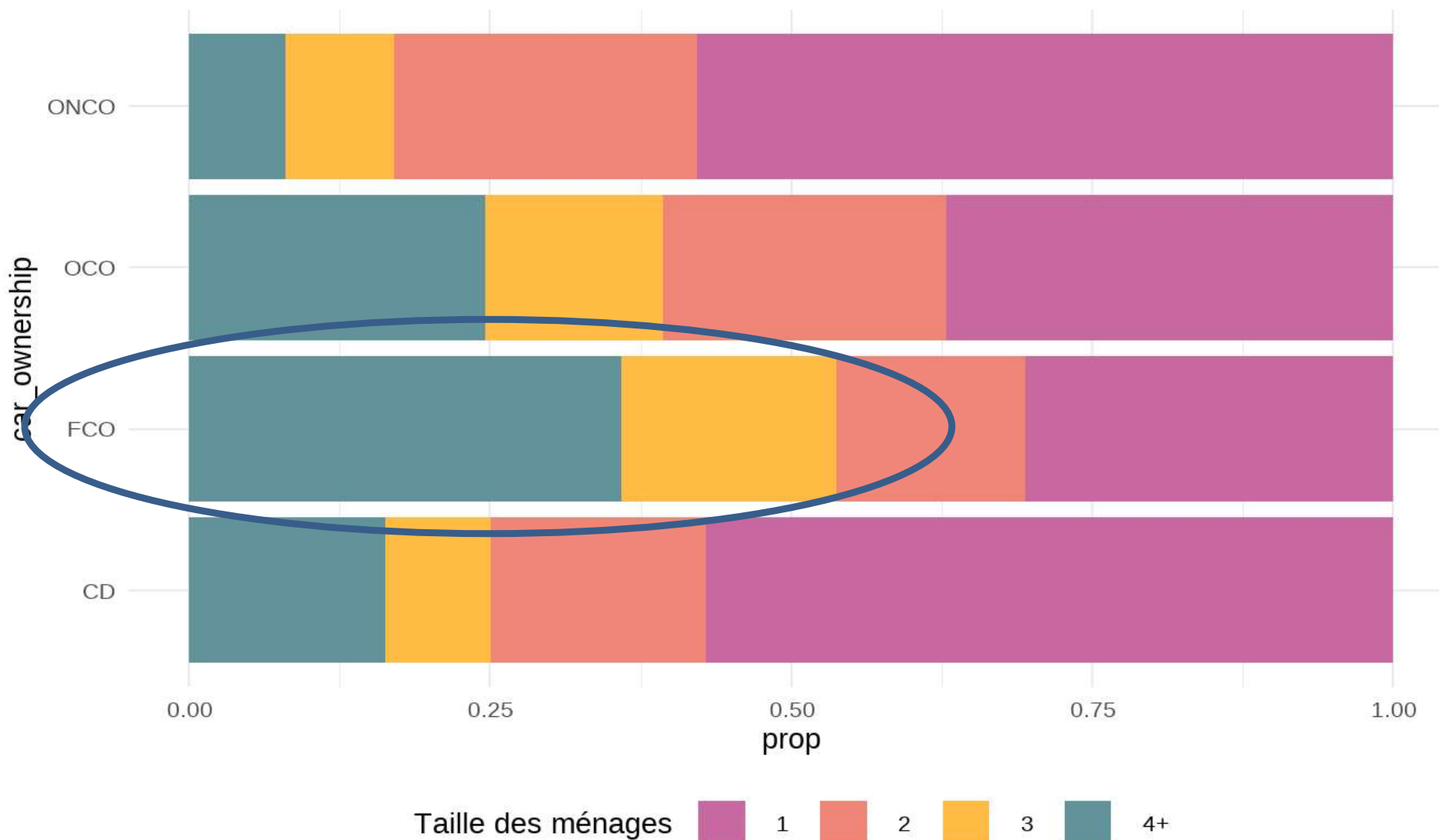
Privations selon le rapport à la voiture
Bruxelles - 2022



Taille des 4 types de ménage

Grootte van de 4 soorten huishoudens

Taille des ménages selon le rapport à la voiture
Bruxelles - 2022

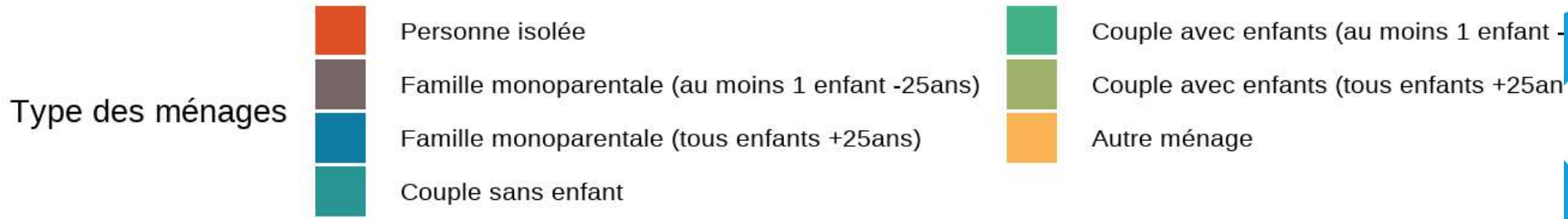
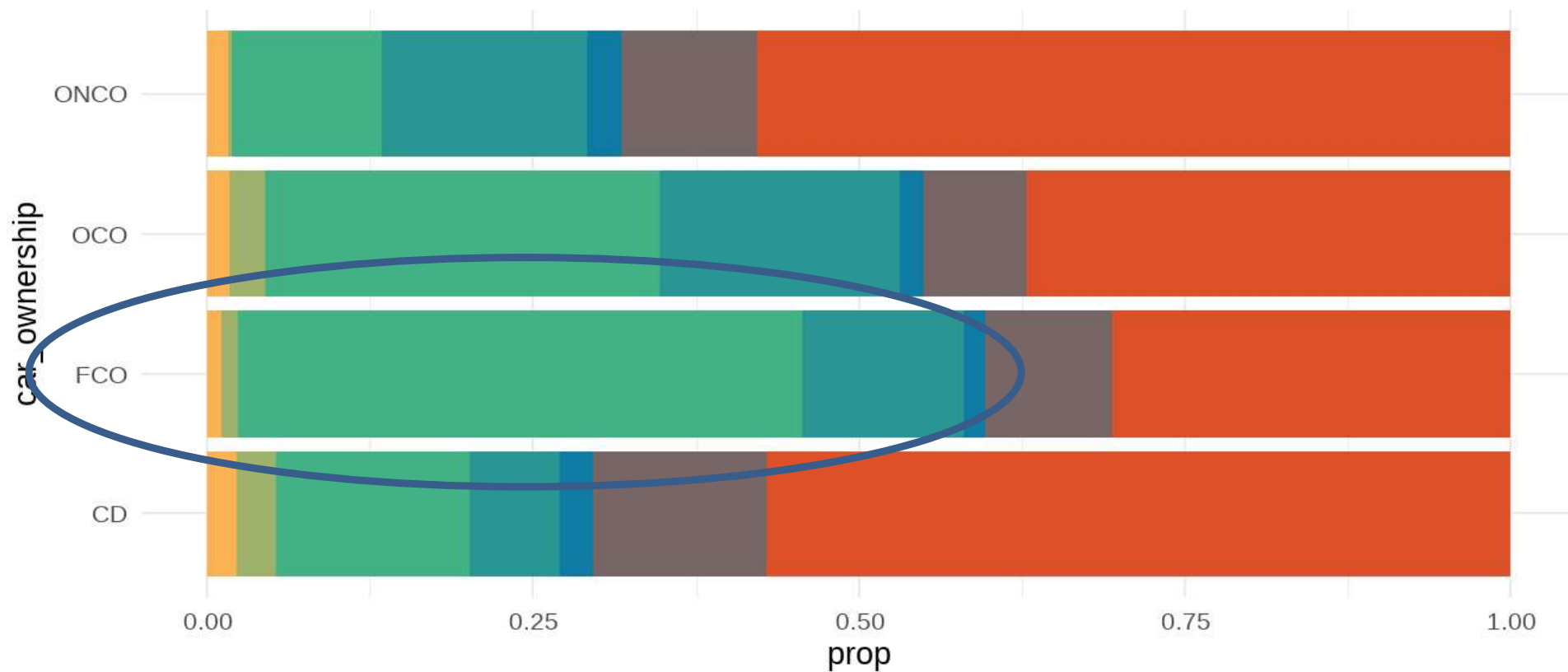


khi2 d'indépendance : $p < 0.001$

Composition des 4 types de ménage

Samenstelling van de 4 soorten huishoudens

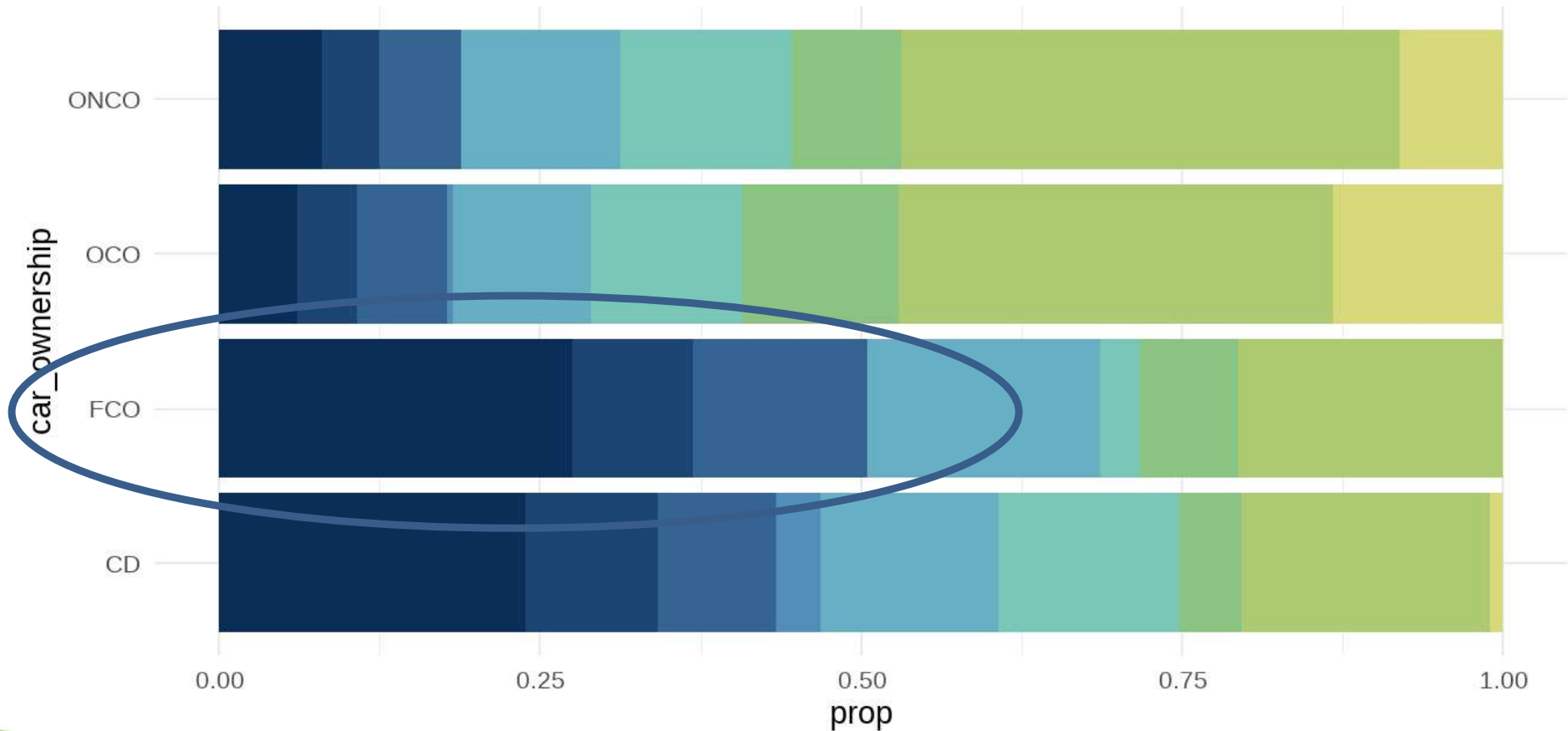
Type des ménages selon le rapport à la voiture
 Bruxelles - 2022



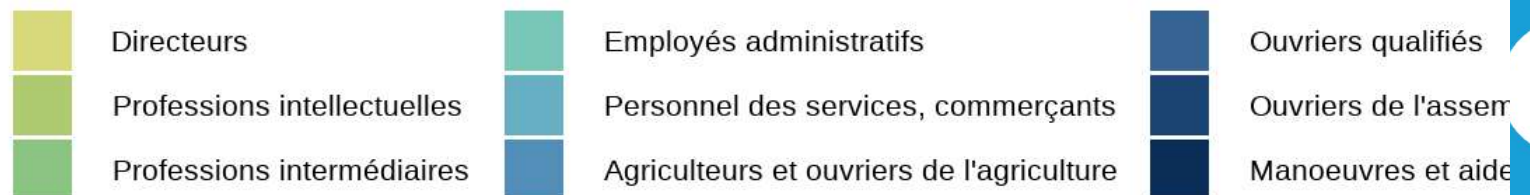
Les emplois des 4 types de ménage

Banen in de 4 soorten huishoudens

Emploi des personnes selon le rapport à la voiture
Bruxelles - 2022



Emploi des personnes



khi2 d'indépendance : $p < 0.001$

Un travail d'analyse à poursuivre...

- Réception de données administratives actualisées (2022) sur la possession automobile
- Lancement d'une enquête quantitative auprès d'automobilistes en vue de mieux comprendre le *besoin* automobile et les résistances au report modal
- Renforcement de la collaboration avec d'autres acteurs producteurs d'analyses autour des questions sociales



Verdere analyse vereist...

- Ontvangst van bijgewerkte administratieve gegevens (2022) over autobezit
- Start van een kwantitatieve enquête onder automobilisten om een beter inzicht te krijgen in de behoefte aan auto's en de weerstand tegen modal shift
- Versterking van de samenwerking met andere spelers die analyses over sociale kwesties maken



Vers une prise en charge structurelle des enjeux sociaux

- Poursuite de la mise en œuvre du plan Good Move dont l'objectif est *in fine* de réduire la dépendance à la voiture (en augmentant le confort, l'accessibilité et l'efficacité des modes actifs et des transports publics...)
- Poursuite de la mise en œuvre de mesures d'accompagnement spécifiques (Bruxell'Air, Mobility Coach, etc.)
- Mise en place de nouvelles actions promouvant l'inclusivité :



APPEL À PROJETS
PROJECTOPROEP

INCLUSIVE CARSHARING



Naar een structureel beheer van sociale kwesties

- Voortzetting van de uitvoering van het Good Move-plan, waarvan het uiteindelijke doel is om de afhankelijkheid van de auto te verminderen (door het comfort, de toegankelijkheid en de efficiëntie van actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer te verhogen, enz.)
- Voortzetting van de implementatie van specifieke ondersteunende maatregelen (Bruxell'Air, Mobility Coach, enz.)
- Introductie van nieuwe initiatieven om inclusiviteit te bevorderen:



APPEL À PROJETS
PROJECTOPROEP

INCLUSIVE CARSHARING

Vers une prise en charge structurelle des enjeux sociaux

- Prise de fonction depuis le 7/2023 d'une facilitatrice « enjeux sociaux » au sein de BM
- Journée d'études/échanges BM-BE
- Lancement prévu d'une nouvelle sous-section de la Commission régionale de mobilité (12/2023) portant spécifiquement sur les enjeux sociaux
- Préparation d'un plan visant à structurer la prise en charge et le suivi des enjeux sociaux dans le champ des politiques de mobilité

COMMENT CONCILIER ENJEUX DE MOBILITÉ,
TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉQUITÉ SOCIALE ?
Journée d'échange - Mardi 27 juin 2023
INVITATION

Bruxelles Environnement
Bruxelles Mobilité
Service Public Régional de Bruxelles



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

Naar een structureel beheer van sociale kwesties

- Sinds 7/2023 werkt er een "facilitator sociale kwesties" voor BM.
- Geplande lancering van een nieuwe subsectie van de gewestelijke mobiliteitscommissie (12/2023) die zich specifiek bezighoudt met sociale kwesties.



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

- Voorbereiding van een plan om de behandeling en opvolging van sociale kwesties in het mobiliteitsbeleid te structureren.

8

Quels sont les IMPACTS des MESURES de RÉGULATION de l'USAGE et de la POSSESSION AUTOMOBILE et comment ACCOMPAGNER les publics défavorisés?

LEZ BRUSSELS

BAISSE PROGRESSIVE du TAUX d'ÉMISSION

ENQUÊTE SILC

PRIME BRUSSEL'AIR

CONTEXTE

BELANG van een Rijbewijs OOK VOOR AUTO-DEELSYSTEMEN

MESURES d'ACCOMPAGNEMENT ou des DÉROGATIONS pour MÉNAGES DÉFAVORISÉS dependant de la VOITURE...

ENJEUX

Comment TOUCHER le PUBLIC PRÉCARISÉ

la VOITURE comme MARQUER SOCIAL

! PAS UNIQUEMENT des POLITIQUES RESTRICTIVE, PRIVATIVE mais bien un panel de SOLUTIONS POSITIVE!

Wat is de IMPACT van MAATREGELEN om AUTOGEBRUIK en -BEZIT te REGULEREN en HOE kwetsbare groepen hierin ONDERSTEUNEN?



BRUXELLES BRUSSEL M

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

@VISUALITY.EU

be
good
move
be.brussels