

Onderzoek Verplaatsingsgedrag 6 Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2023)

Samenvatting



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



1 INLEIDING

Tussen oktober 2021 en oktober 2022 werd het Onderzoek Verplaatsingsgedrag of OVG uitgevoerd. Dit is een onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van Brusselaars. In dit onderzoek worden een aantal mobiliteitskenmerken van gezinnen en personen bestudeerd. De focus ligt op het zo goed mogelijk in kaart brengen van het verplaatsingsgedrag van Brusselaars. Daarom worden de deelnemende respondenten bevraagd over diverse verplaatsingsgerelateerde aspecten zoals:

kenmerken van de persoon die zich verplaatst, wanneer, waarom, van waar, naar waar, waarmee, hoelang en hoever iemand zich verplaatst. Het onderzoek bestaat uit een dagboekje, een persoonsvragenlijst en een huishoudvragenlijst. De steekproefgrootte van het OVG bedraagt 2685 respondenten.

Het OVG is, net zoals ander onderzoek verplaatsingsgedrag, ontwikkeld als een instrument om via een 'helikopter-

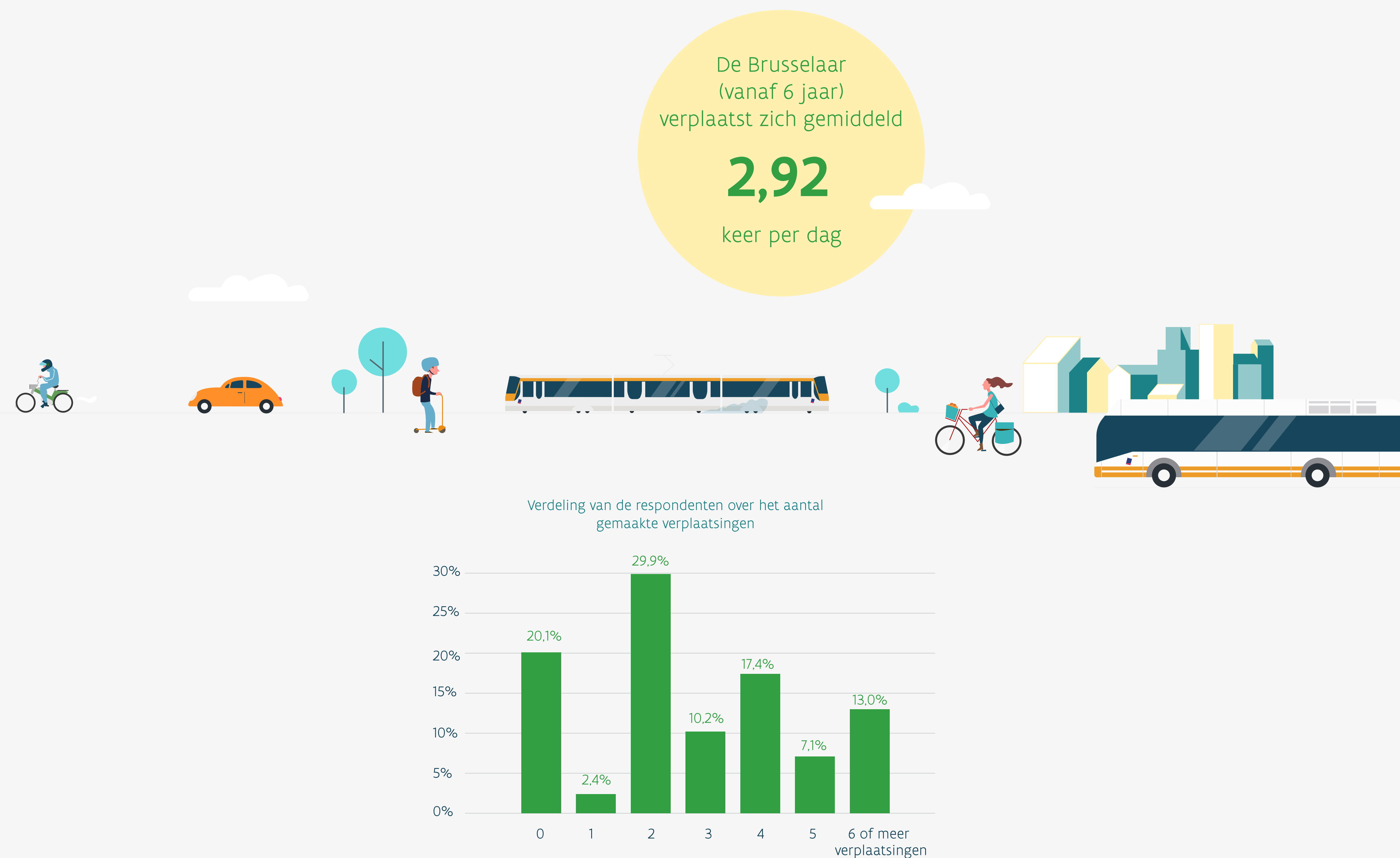
perspectief' naar de mobiliteit van alle Brusselaars te kijken, en niet zozeer om in te zoomen op één motief (bv. 'school') en één modus (bv. 'fiets').

2 VERPLAATSINGEN

2.1 Gemiddeld aantal verplaatsingen

De Brusselaar (vanaf 6 jaar) verplaatst zich gemiddeld 2,92 keer per dag. Dit cijfer betreft een algemeen gemiddelde en bevat alle respondenten, ook diegenen die zich op de aangegeven invuldag (van het onderzoek) niet verplaatst hebben. Wanneer we enkel naar de groep van respondenten kijken die zich op de aangegeven invuldag verplaatsten, bedraagt dat gemiddelde 3,55 verplaatsingen per dag.

Op een gemiddelde dag maakt 20,1% van de Brusselaars geen verplaatsing, 2,4% maakt één verplaatsing, 29,9% twee verplaatsingen, 10,2% drie verplaatsingen, 17,4% vier verplaatsingen, 7,1% vijf verplaatsingen en 13,0% zes of meer verplaatsingen.

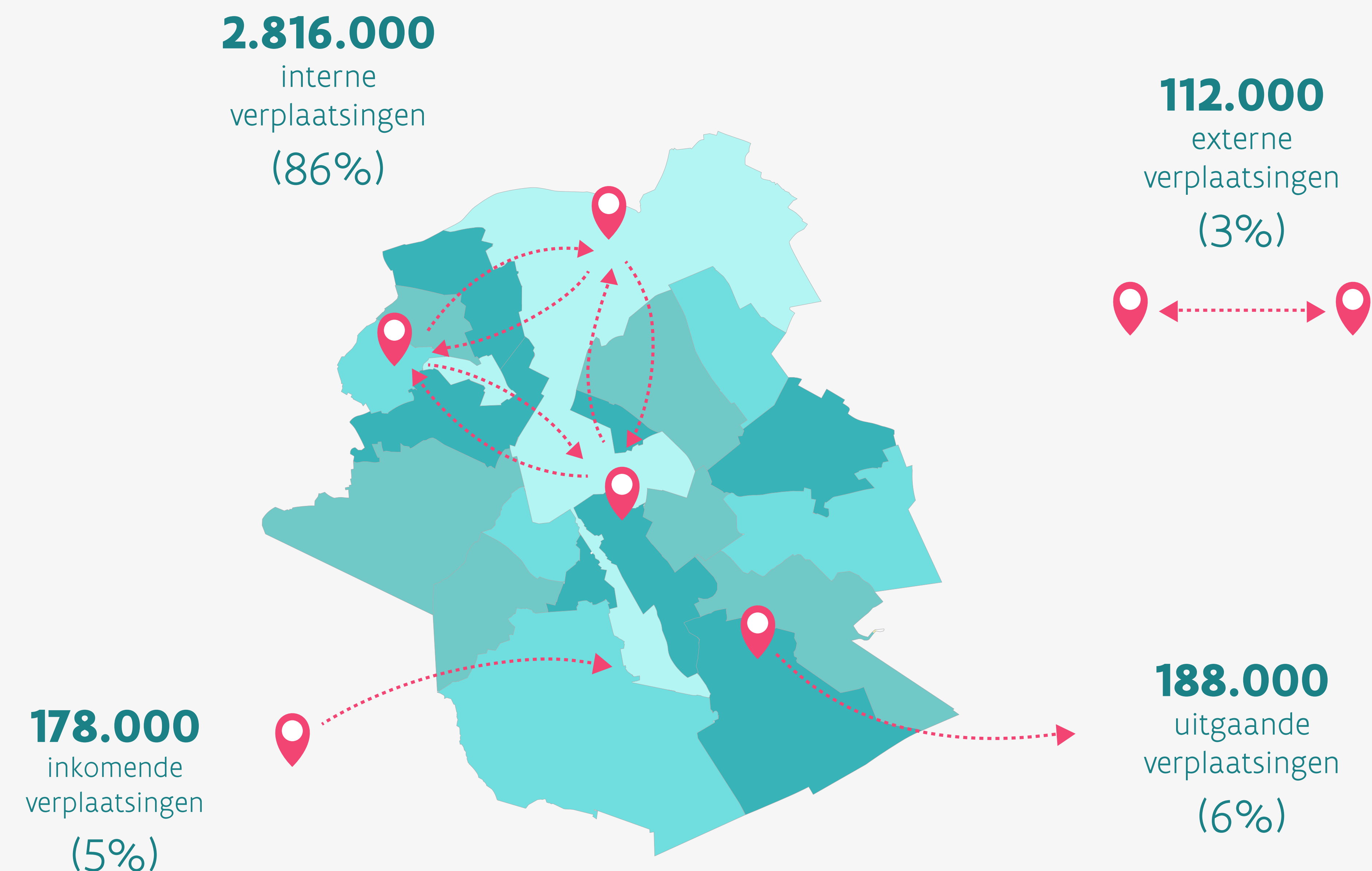


2 VERPLAATSINGEN

2.2 Totaal aantal verplaatsingen

Op populatieniveau maken de Brusselaars alles samen ongeveer 3,3 miljoen verplaatsingen per dag. De grote meerderheid (85,5%) van deze verplaatsingen zijn interne verplaatsingen waarbij het start- en eindpunt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt. Inkomende verplaatsingen zijn goed voor 5,4% van alle verplaatsingen en uitgaande verplaatsingen voor 5,7%. Brusselaars maken 3,4% van de verplaatsingen volledig buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

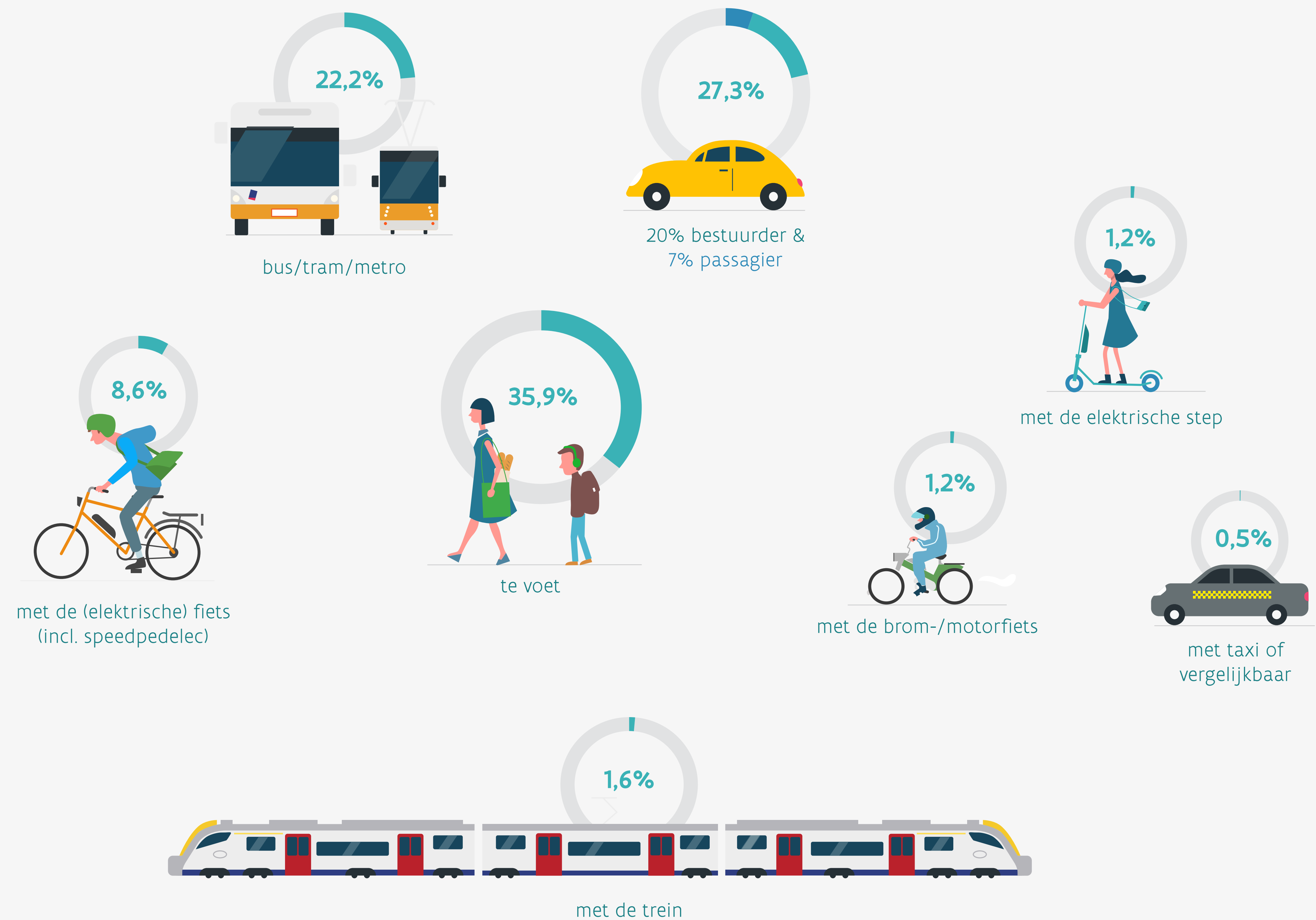
De cijfers in deze samenvatting gaan enkel over de verplaatsingen van de Brusselaars.



2 VERPLAATSINGEN

2.3 Hoofdvervoerswijze

Op een gemiddelde dag zijn de vervoerswijzen “te voet” (35,9%), “openbaar vervoer” (23,8%) en “fiets” (8,6%) goed voor 2/3 van de verplaatsingen van de Brusselaar, terwijl de auto als bestuurder in 19,8% van de verplaatsingen gebruikt wordt (27% als we ook “autopassagier” erbij nemen).

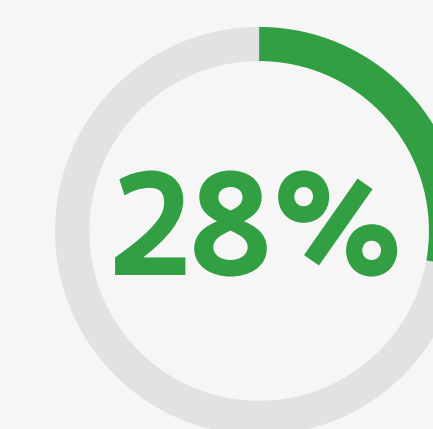


2 VERPLAATSINGEN

2.4 Combimobiliteit

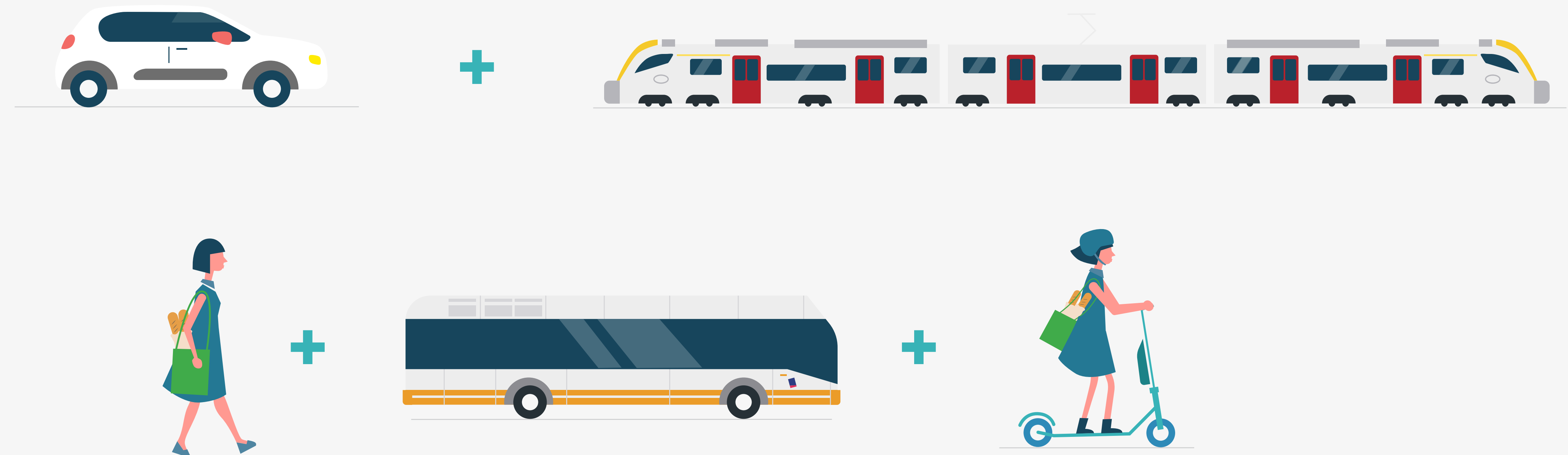
Voorafgaande gegevens werden berekend op het niveau van de hoofdvervoerswijze (dit is het vervoermiddel waarmee de grootste afstand van een verplaatsing wordt afgelegd). Toch is het in de praktijk zo dat zo één verplaatsing ook met verschillende modi kan gebeuren. Dit zien we bijvoorbeeld vaak (maar niet uitsluitend) terugkomen als voor- en natransport bij het openbaar vervoer.

De combinatie van verschillende vervoermiddelen *tijdens één bepaalde verplaatsing* wordt in het OVG als een combinatie van individuele “ritten” genoteerd (het totale concept noemen we ook wel “combimobiliteit”). Uit de studie blijkt dat in 71,9% van de gevallen een verplaatsing uit 1 enkele rit bestaat, d.w.z. dat combimobiliteit anno 2021-2022, 28,1% bedraagt.



COMBIMOBILITEIT

combinatie van verschillende vervoermiddelen
tijdens één bepaalde verplaatsing



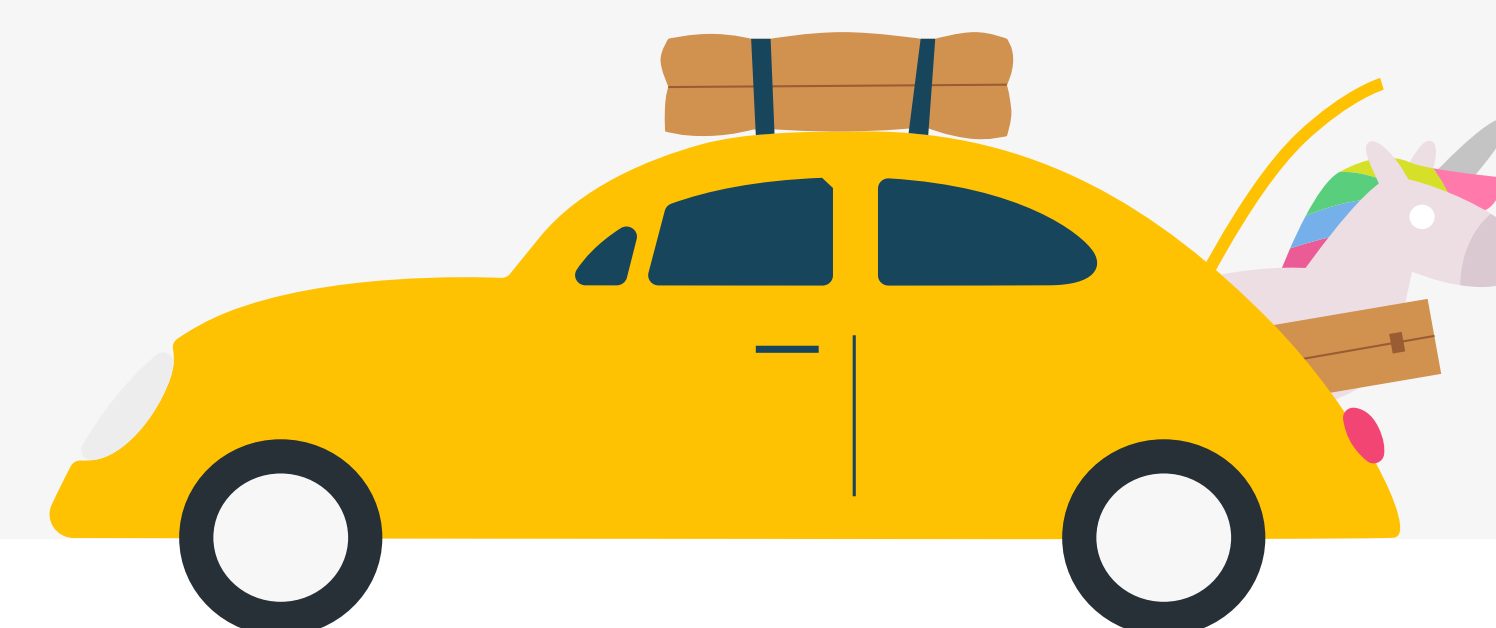
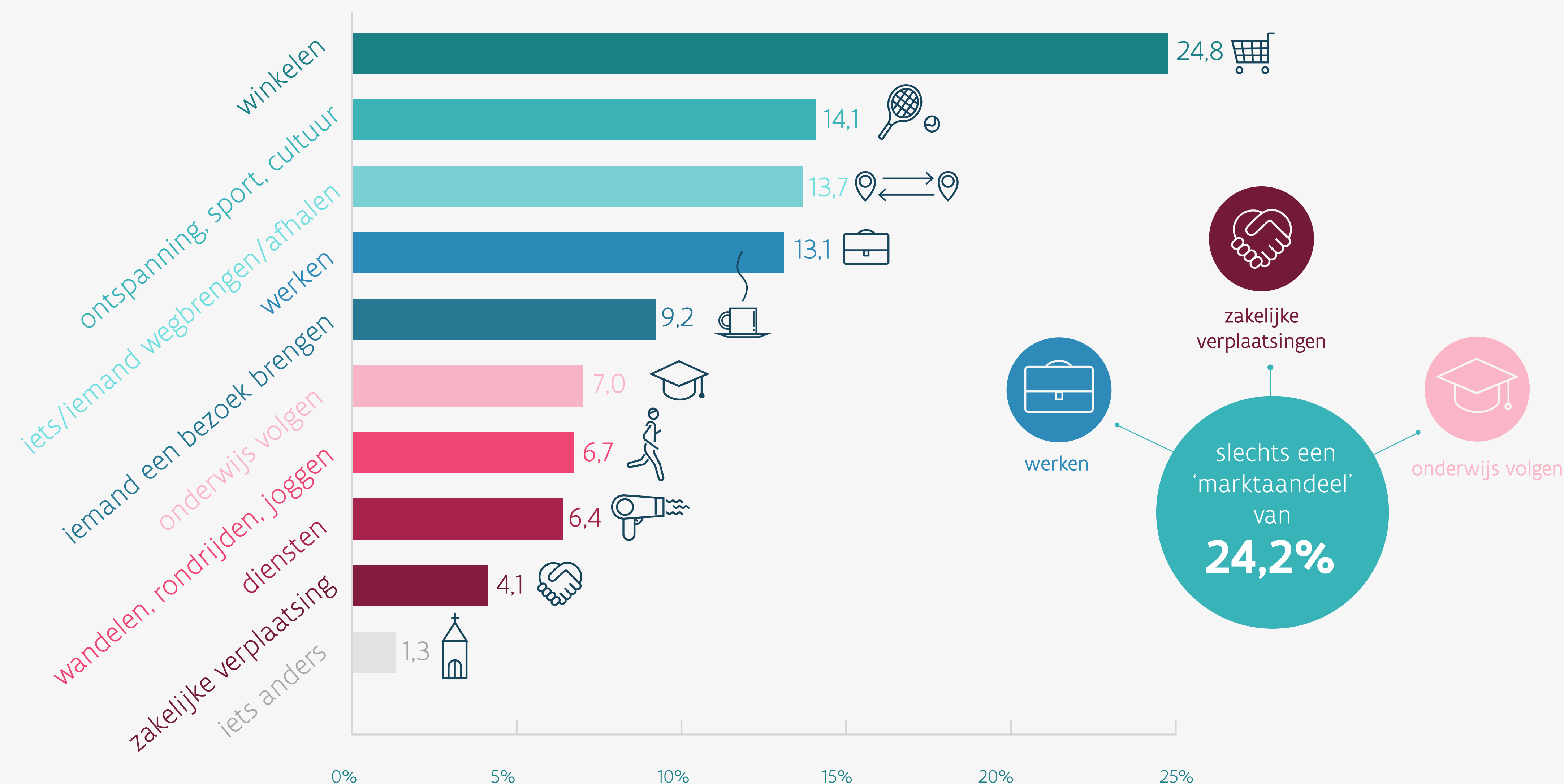


2 VERPLAATSINGEN

2.5 Verplaatsingsdoel

Waarom verplaatst men zich? Wat is de reden? Uit deze grafiek wordt duidelijk dat het mobiliteitsvraagstuk zeker niet alleen te herleiden is tot verplaatsingen voor de doelen “werk”, “zakelijke verplaatsing” en “onderwijs volgen”. Al deze doelen samen, vertegenwoordigen slechts 24,2% van alle verplaatsingen. Het doel “winkelen” alleen al vertegenwoordigt meer verplaatsingen (24,8%). Het idee van mobiliteit als grotendeels woon-werk en woon-school verplaatsingen wordt vooral (verkeerdelijk) ingegeven door onze algemene perceptie van de ochtend- en avondspits. Maar mobiliteit is sterk plaats- en tijdsgebonden, zo blijkt.

Merk op dat een aanzienlijk deel van de verplaatsingen als doel hebben terug naar huis te keren vanaf de laatste bestemming, deze hebben als doel “naar huis gaan”. We hebben dit doel weggelaten uit de grafiek hiernaast.



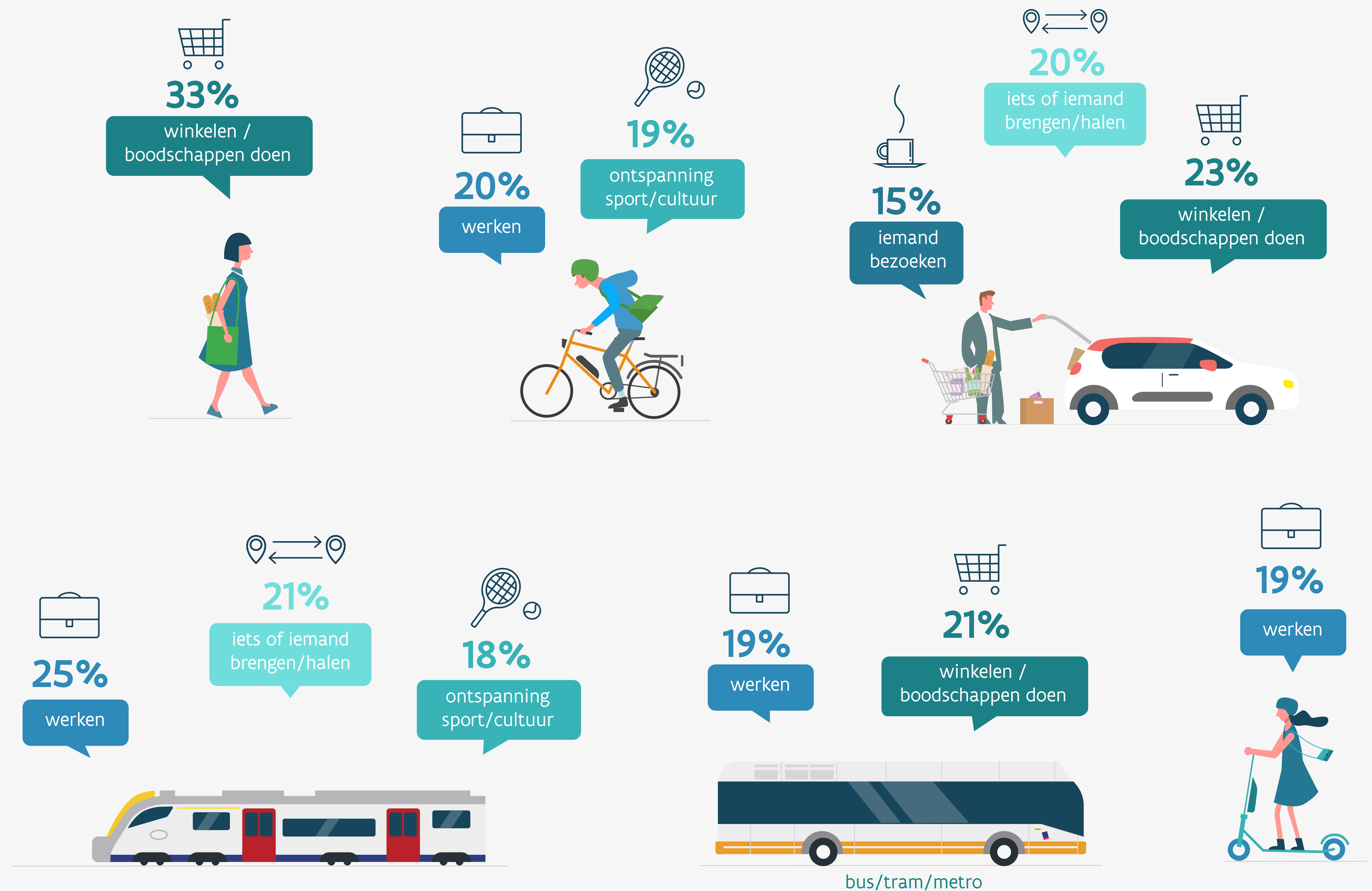
2 VERPLAATSINGEN

2.6 Verplaatsingsdoel per verplaatsingswijze

De meeste modi worden voor (bijna) alle doelen gebruikt, maar niet voor alle doelen even vaak. Te voet zijn we vaakst onderweg om te 'winkelen/boodschappen doen' (33%) terwijl met de fiets vaker om te 'werken' (20%) of voor 'ontspanning/sport/cultuur' (19%).

De auto, als bestuurder of passagier, wordt hoofdzakelijk gebruikt voor 'winkelen/boodschappen doen' (23%), 'iets/iemand wegbrengen/ophalen' (20 %) en 'iemand bezoeken' (15%). Tram/bus/metro wordt gebruikt voor 'winkelen/boodschappen doen' (21%) en 'werken' (19%), terwijl de trein voornamelijk gebruikt wordt voor 'werken' (25%), 'iets/iemand brengen/halen' (21%) en ontspanning/sport/cultuur (18%).

De elektrische step tenslotte wordt in de eerste plaats gebruikt voor het doel 'werken' (19%).



2

VERPLAATSINGEN

2.7 Hoofdvervoerswijze woon-werk, woon-school

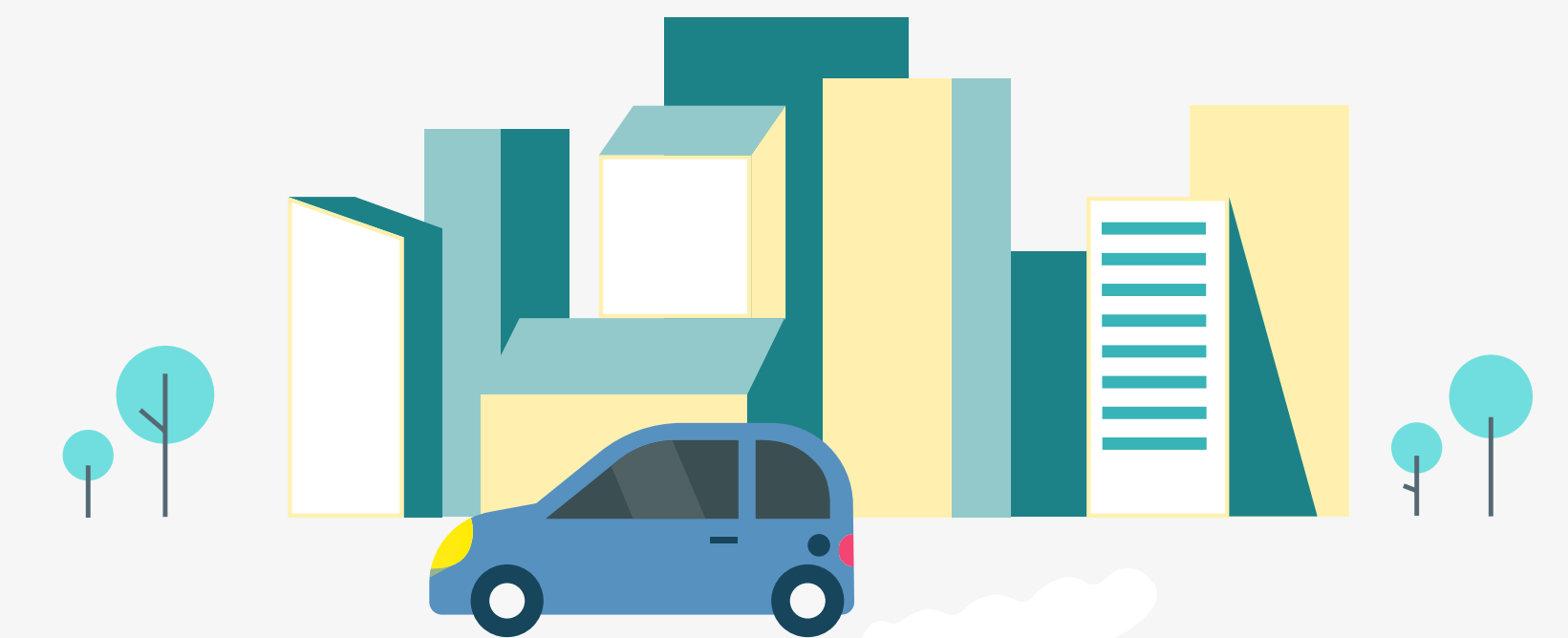
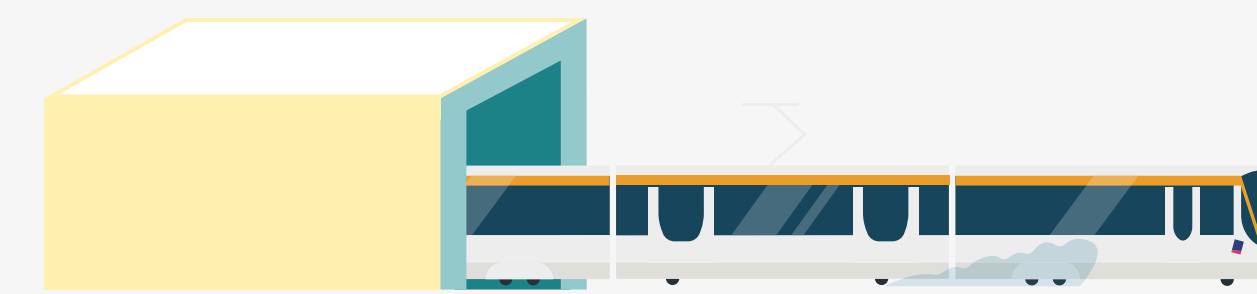
Voor de hoofdvervoerswijze woon-werk en woon-schoolverkeer, kiezen we ervoor om cijfers te gebruiken op basis van de **persoonsvragenlijst**. Daarin werd enkel aan de respondenten die beroepsactief of scholier/student zijn en die een traject naar een vast werk of schooladres maken, gevraagd op welke wijze zij het vaakst naar het werk of naar school gaan. Wat de woon-werk verplaatsingen betreft neemt ruim 1/3 van de respondenten de bus/tram/metro, met auto en fiets die de top 3 vervolledigen. Wat de woon-school verplaatsingen betreft neemt bus/tram/metro zelfs meer dan de helft van de verplaatsingen voor zijn rekening, waarbij te voet en auto de top 3 vervolledigen.

Ook interessant om te bestuderen is de woon-werkafstand. Degemiddeldewoon-werkafstand bedraagt 10,1 km. Maar meer genuanceerd krijg je het volgende beeld: 17,5% woont op 2 km of minder van het werk. 53% vind je binnen de 5

km-klasse, en zelfs 82% binnen de 10 km. Dit betekent dat duurzame mobiliteit en vooral het fietsaandeel een enorm potentieel heeft. Voor woon-schoolafstand bedraagt de gemiddelde woon-schoolafstand 5,8 km. Verder zien we dat 39,5% op 2 km of minder van de school woont. 72% vind je binnen de 5 km-klasse, en zelfs 90% binnen de 10 km.

2.8 Telewerk

51,5% van de beroepsactieven geeft aan regelmatig thuis te kunnen werken. Slechts 5,8% van de beroepsactieve respondenten die aan telewerk kunnen doen geeft aan niet (of minder dan 1 dag per week) thuis te kunnen werken; 14,5% doet dat minstens 1 dag per week maar minder dan 2 dagen per week (sommige respondenten rapporteren ook halve dagen), 23% werkt 2 dagen maar minder dan 3 dagen thuis en bijna 57% geeft zelfs aan om 3 dagen of meer aan telewerk te doen.

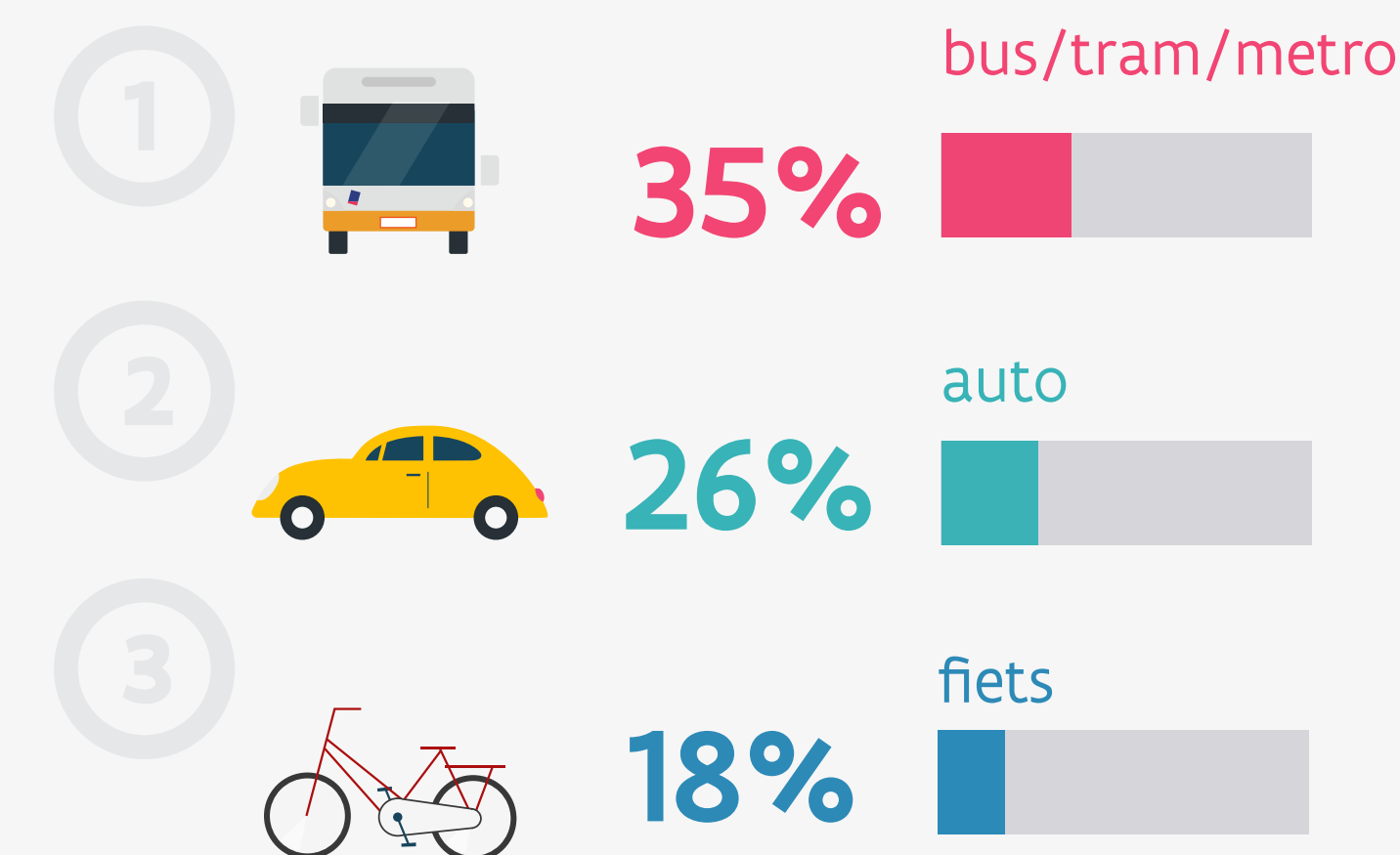


53%

<5km

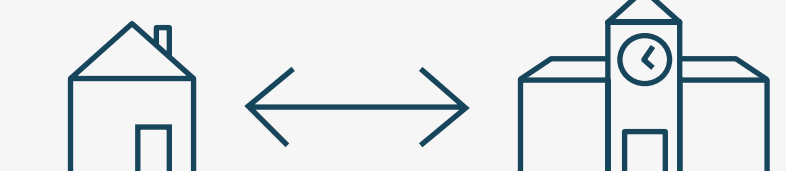


woon-werkafstand

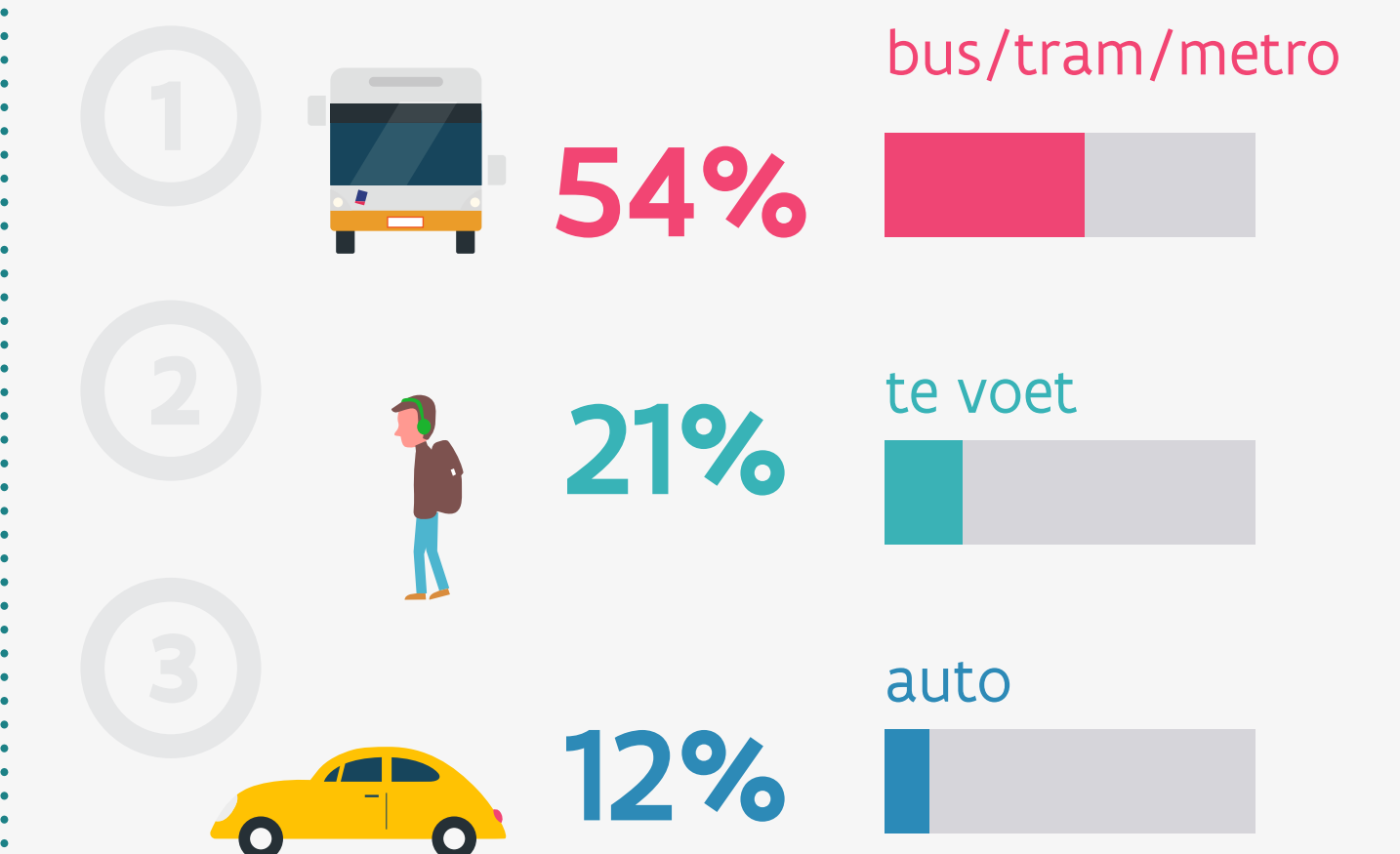


72%

<5km



woon-schoolafstand



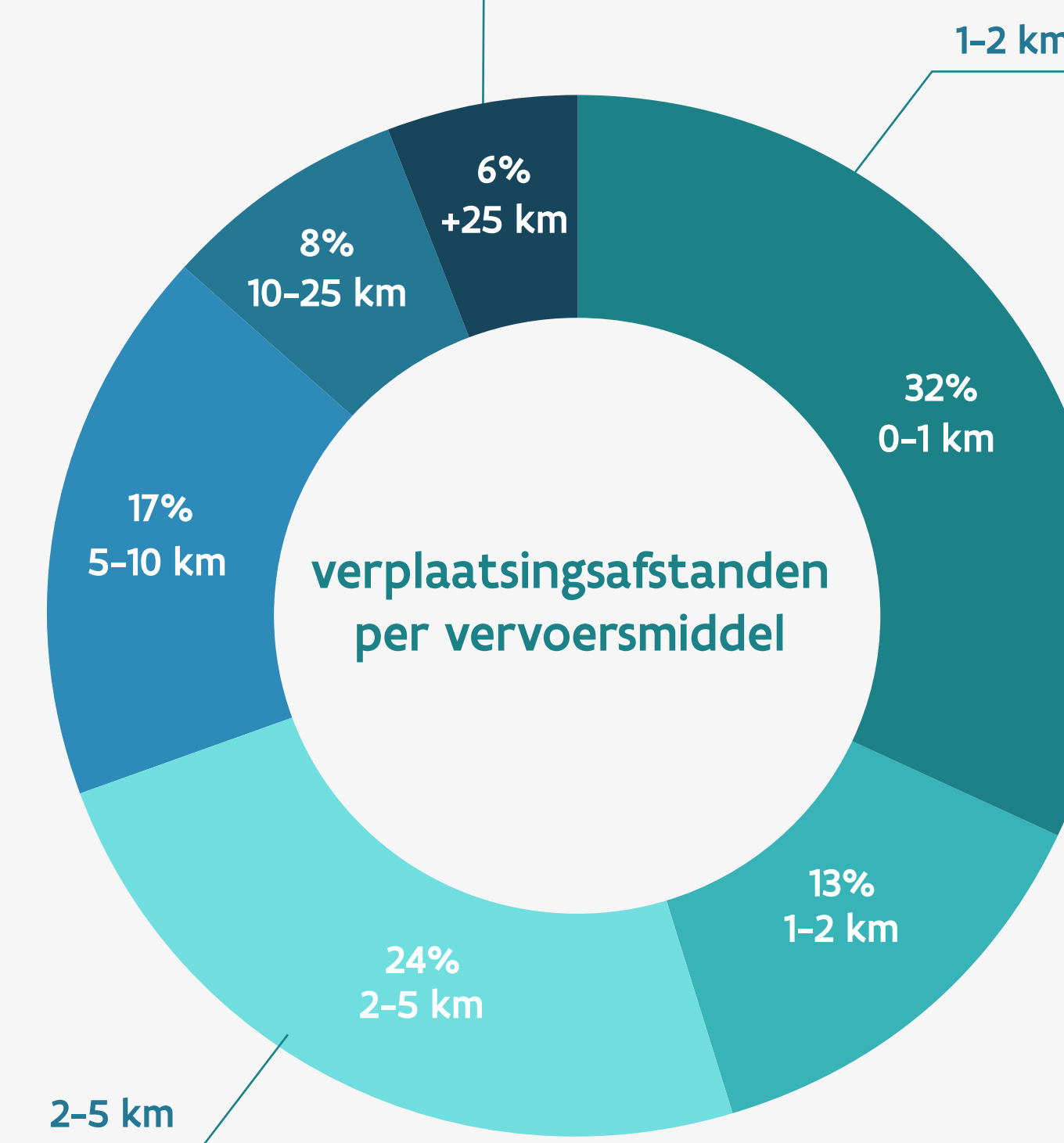
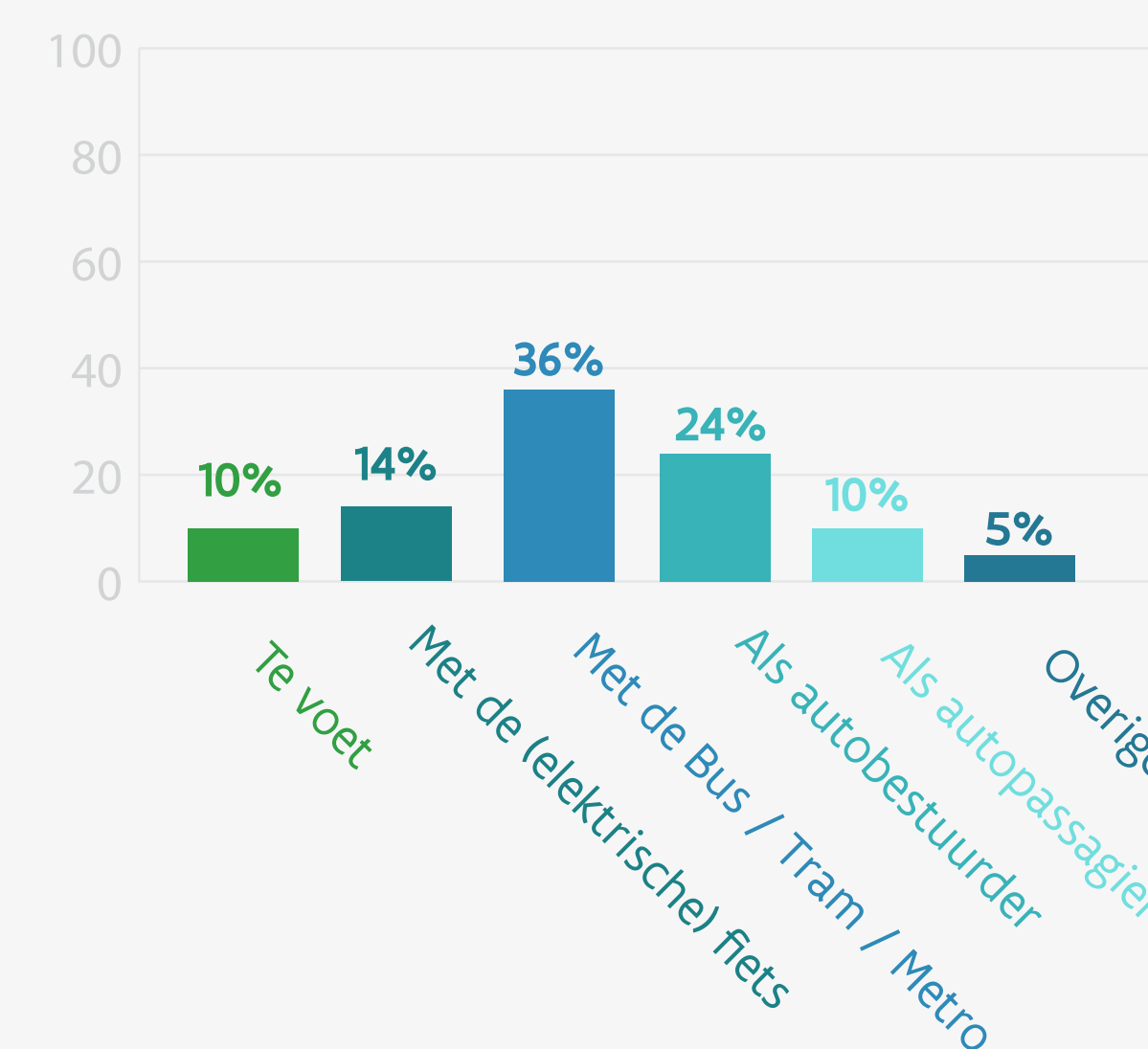
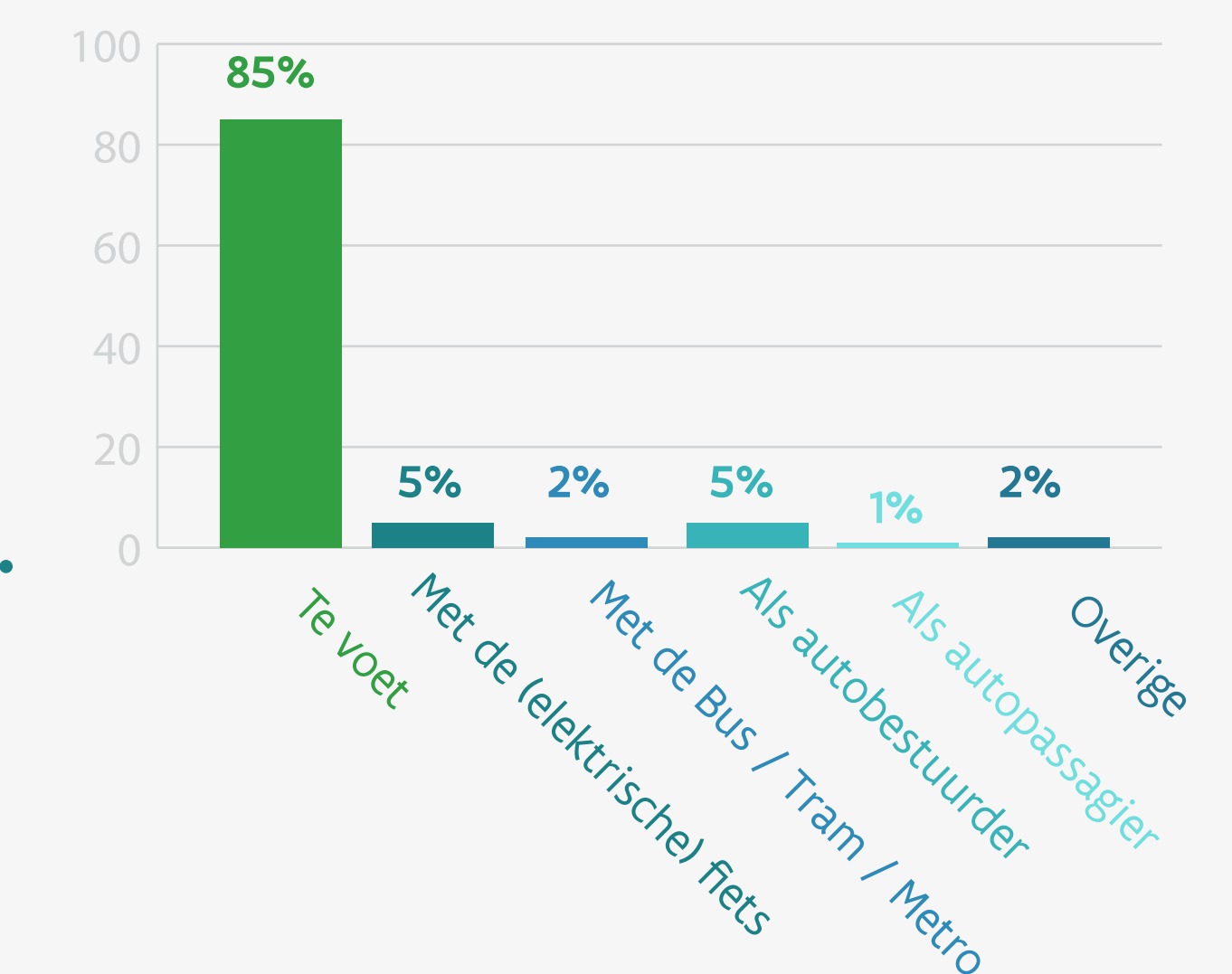
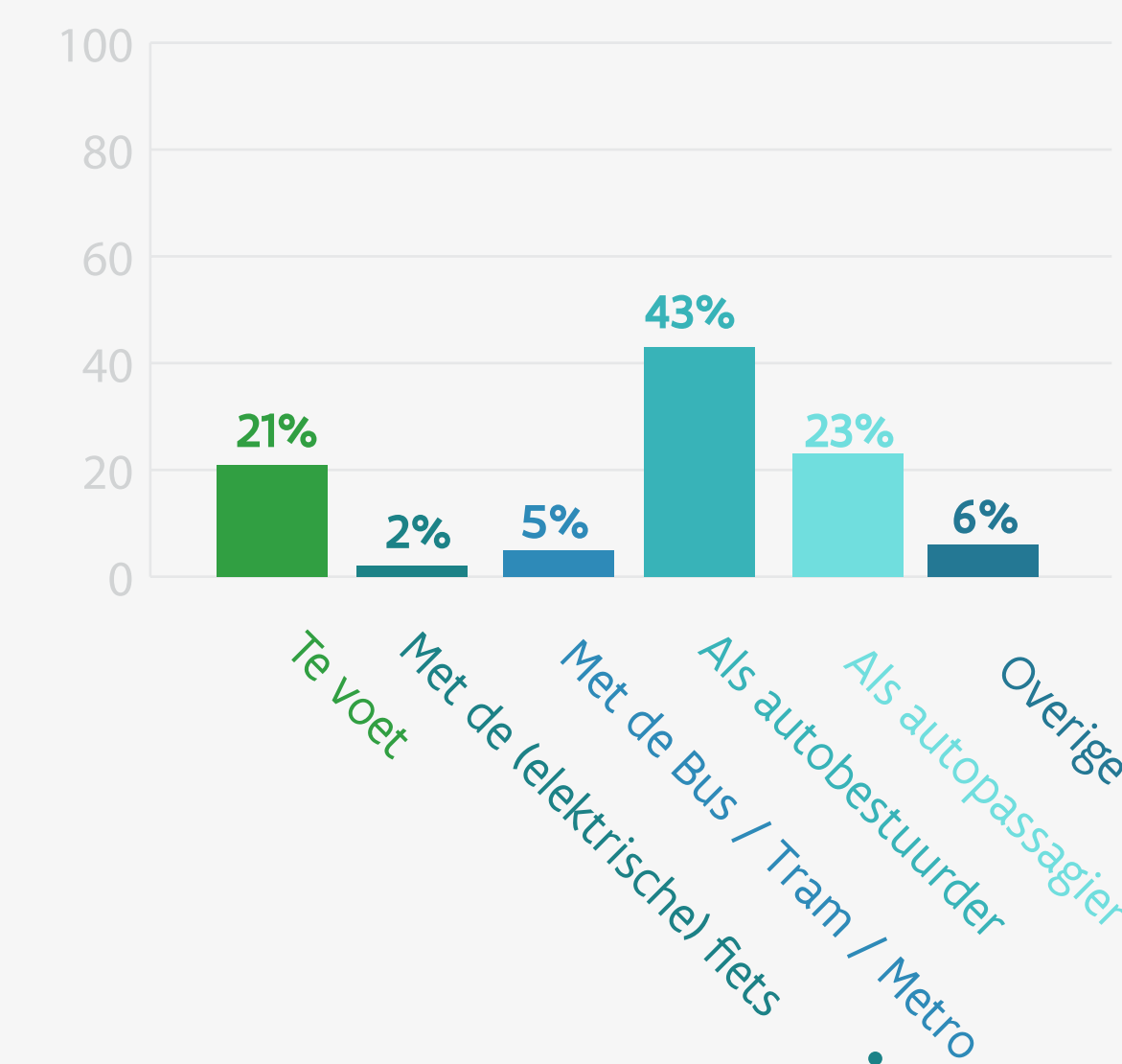
2 VERPLAATSINGEN

2.9 Verplaatsingsafstanden

Uit de cijfers lezen we af dat een verplaatsing in Brussel in meer dan 2 op 3 gevallen korter dan of gelijk aan 5 km is en in bijna 95% van de gevallen korter is dan of gelijk aan 25 km. Slechts 5,6% van de dagelijkse verplaatsingen zijn meer dan 25 km. De **gemiddelde afstand per verplaatsing bedraagt 7,7 km**.

De modale aandelen per afstandsklasse toont als het ware de grote “systeemgrenzen” van de vervoersmodi weer. Zo gebeuren meer dan 85% van de korte verplaatsingen tot 1 km vooral **te voet**, en is te voet ook nog de grootste tot 2 km. De **fiets** wint aan belang bij afstanden

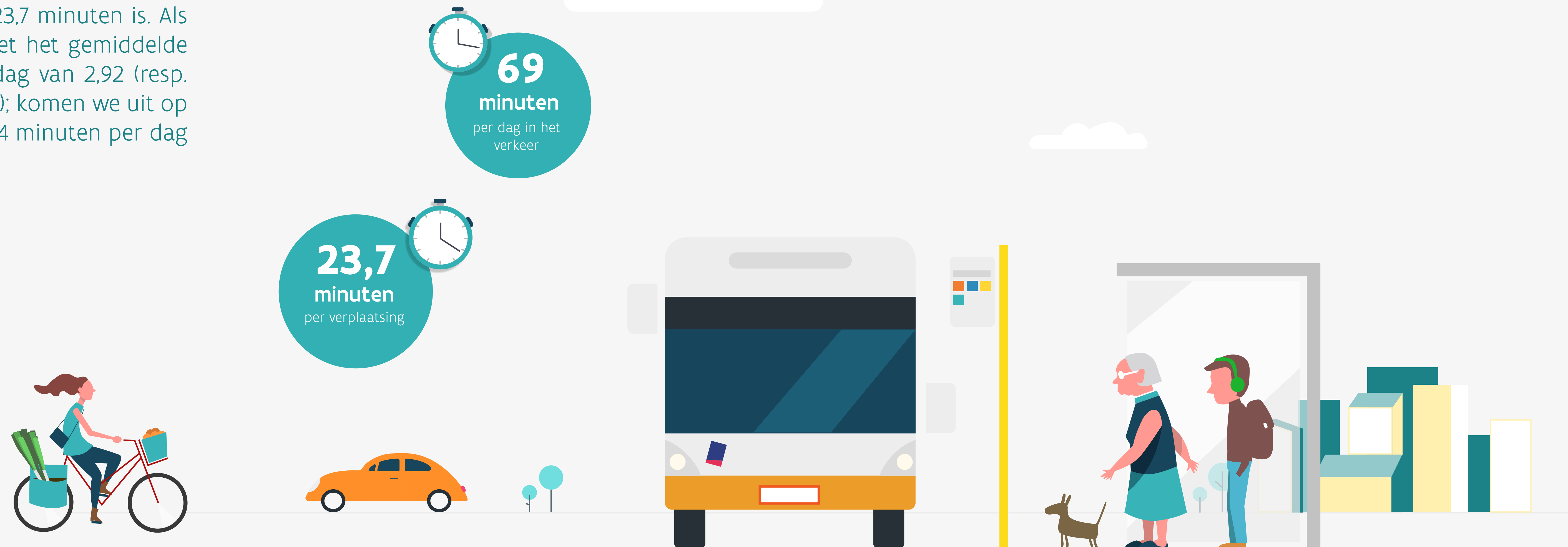
vanaf 1 tot 10 km en wordt meest gebruikt voor verplaatsingen van 2-5 km. Interessant om zien is ook de afstandsrange van het **B/T/M**: voor alle afstandsklassen tussen 2 en 25 km wordt deze modus zeer vaak gebruikt. Op de langere afstandsklassen zien we dat de **auto** dominant wordt met meer dan 50% van de verplaatsingen vanaf 10 km, terwijl het modaal aandeel van de **trein** bij de langste afstanden ook relevant wordt.



2 VERPLAATSINGEN

2.10 Reistijd

Uit analyse voor Brussel blijkt dat de gemiddelde tijdsduur per verplaatsing 23,7 minuten is. Als we dit vermenigvuldigen met het gemiddelde aantal verplaatsingen per dag van 2,92 (resp. 3,55 op participantenniveau); komen we uit op 69 minuten per dag (resp. 84 minuten per dag op participantenniveau).



3 AFGELEGDE AFSTAND

3.1 Gemiddeld aantal kilometers

De gemiddelde afstand per verplaatsing is 7,7 km. Wanneer we de gemiddelde afstand per verplaatsing vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal verplaatsingen (2,92 op respondentenniveau), komen we op een gemiddelde afstand van 22,6 km die per dag door de Brusselaar afgelegd wordt.

Meer dan 2 op de 3 verplaatsingen gemaakt door Brusselaars zijn korter dan of gelijk aan 5 km en 6% van de dagelijkse verplaatsingen zijn meer dan 25 km. De gemiddelde afstand per verplaatsing wordt omhooggeduwd door een relatief klein aantal lange verplaatsingen. Dit heeft te maken met het onderscheid tussen interne verplaatsingen, met start- en eindpunt

binnen het BHG (met een gemiddelde afstand van 3,3 km), en de langere uitgaande of inkomende verplaatsingen tussen Brussel en Vlaanderen, Wallonië of zelfs het buitenland en verplaatsingen van Brusselaars buiten het Gewest. Het leeuwendeel van de verplaatsingen (85%) betreft interne verplaatsingen, maar door de korte afstanden wegen deze qua aantal kilometers niet zo door in de door Brusselaars afgelegde afstand. De uitgaande, inkomende of externe verplaatsingen zijn gemiddeld veel langer en verhogen het gemiddelde tot voornoemde 7,7 km per verplaatsing.

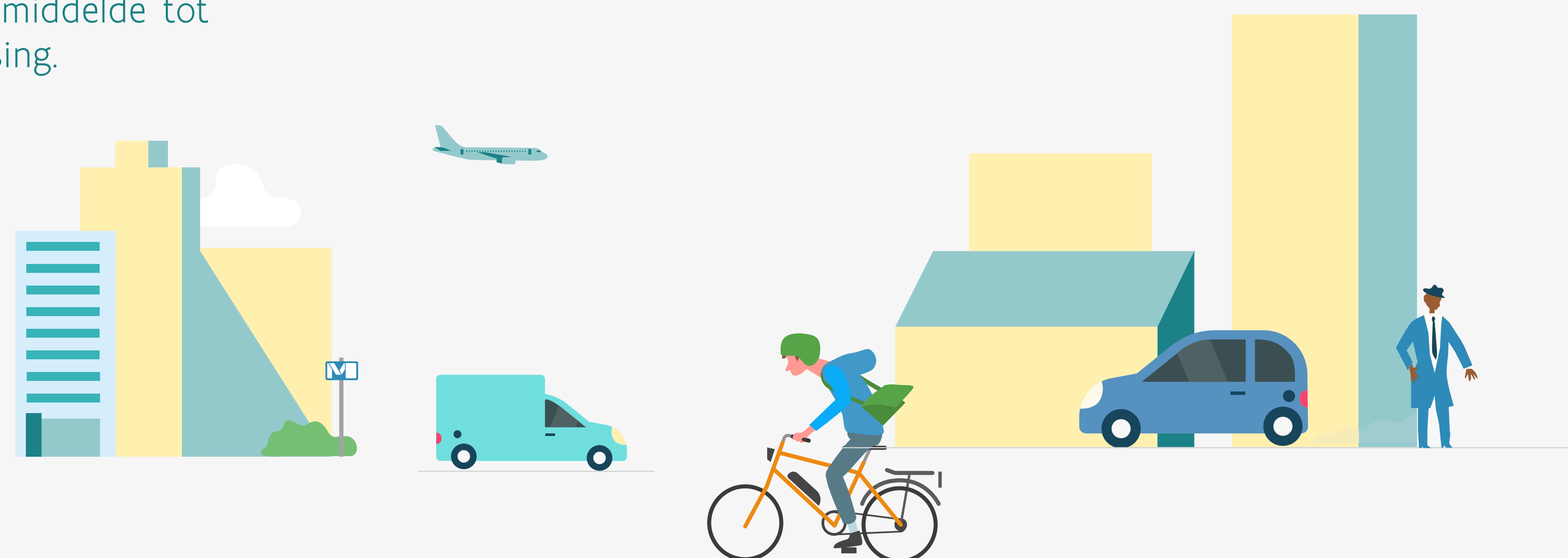
Een verplaatsing is
gemiddeld

7,7 km

De Brusselaar legt
gemiddeld

22,6 km

per dag af.

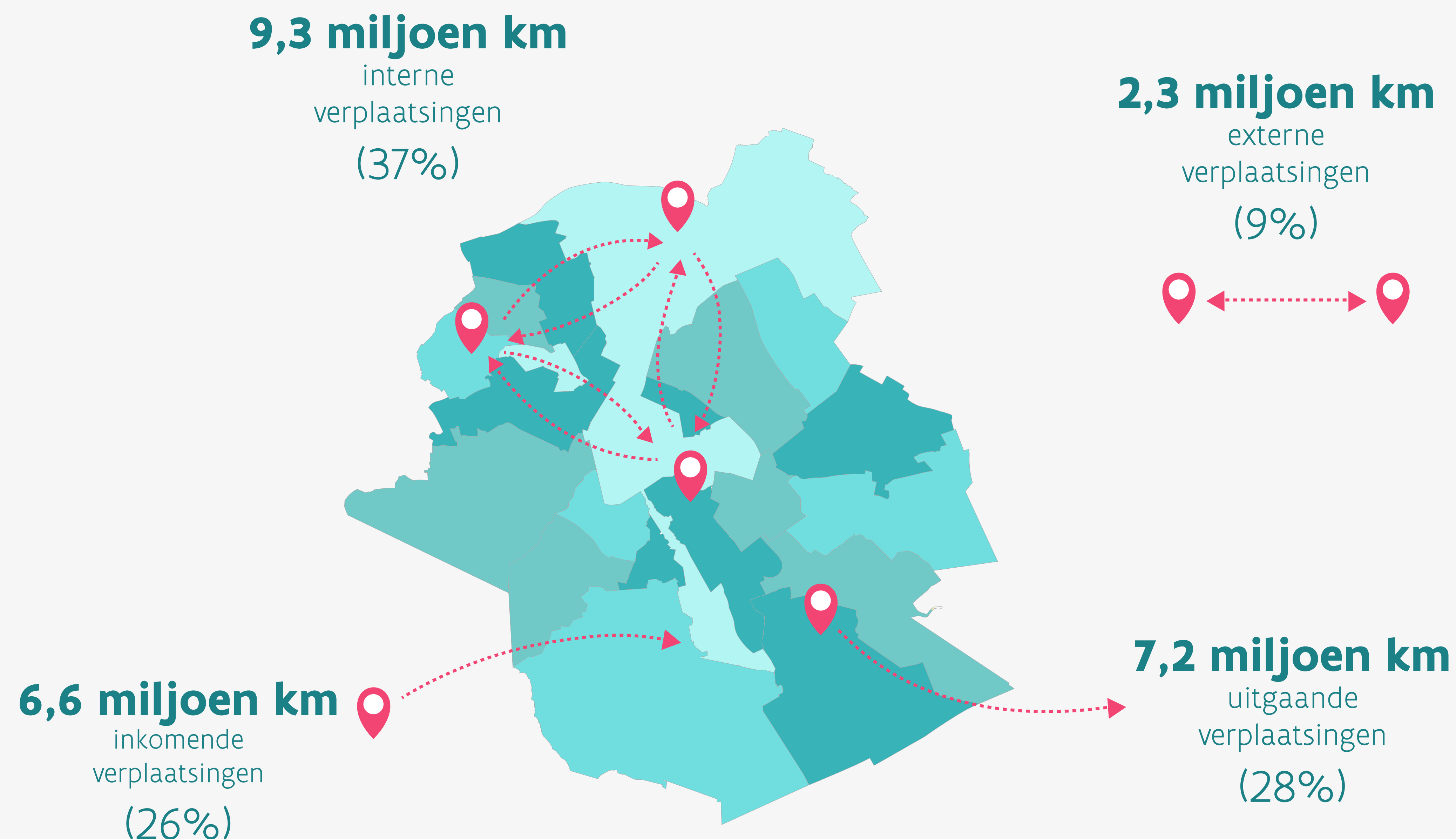


3 AFGELEGDE AFSTAND

3.2 Totaal aantal kilometers

Alles samen leggen de Brusselaars dagelijks meer dan 25 miljoen kilometer af. Opgesplitst naar start- en eindpunt zien we de volgende verdeling: 37% van de kilometers worden intern binnen het BHG afgelegd; terwijl uitgaande en inkomende verplaatsingen respectievelijk 28% en 26% van de kilometers vertegenwoordigen en externe verplaatsingen van Brusselaars buiten het BHG goed zijn voor 9% van de totale afgelegde afstand.

Wanneer we kijken naar verplaatsingsgedrag van de Brusselaars op basis van het aantal kilometer moeten we ons ervan bewust zijn dat deze cijfers voor een groot deel gebaseerd zijn op de uitgaande en inkomende verplaatsingen en niet zozeer op de interne verplaatsingen. Deze interne verplaatsingen, die nochtans 85% van de verplaatsingen vertegenwoordigen, vertegenwoordigen namelijk slechts 37% van de afgelegde kilometers.



3 AFGELEGDE AFSTAND

3.3 Vervoerswijze

Bovenvermeld dagelijks gemiddeld aantal km per persoon wordt met verschillende modi afgelegd. De modi waarmee hogere snelheden behaald kunnen worden, nemen uiteraard een groter aandeel in in deze modale verdeling (omdat met snellere modi grotere afstanden kunnen worden afgelegd binnen dezelfde tijd). Gezien de beperkte actieradius van voetgangers en fietsers treden de auto (en de trein) meer naar de voorgrond wanneer we naar het aantal afgelegde kilometers kijken, indien we alle verplaatsingen in beschouwing nemen.

Dit is logisch aangezien in deze lens dan ook vooral de verplaatsingen met lange afstanden, voornamelijk buiten het Brussels gewest, doorwegen.

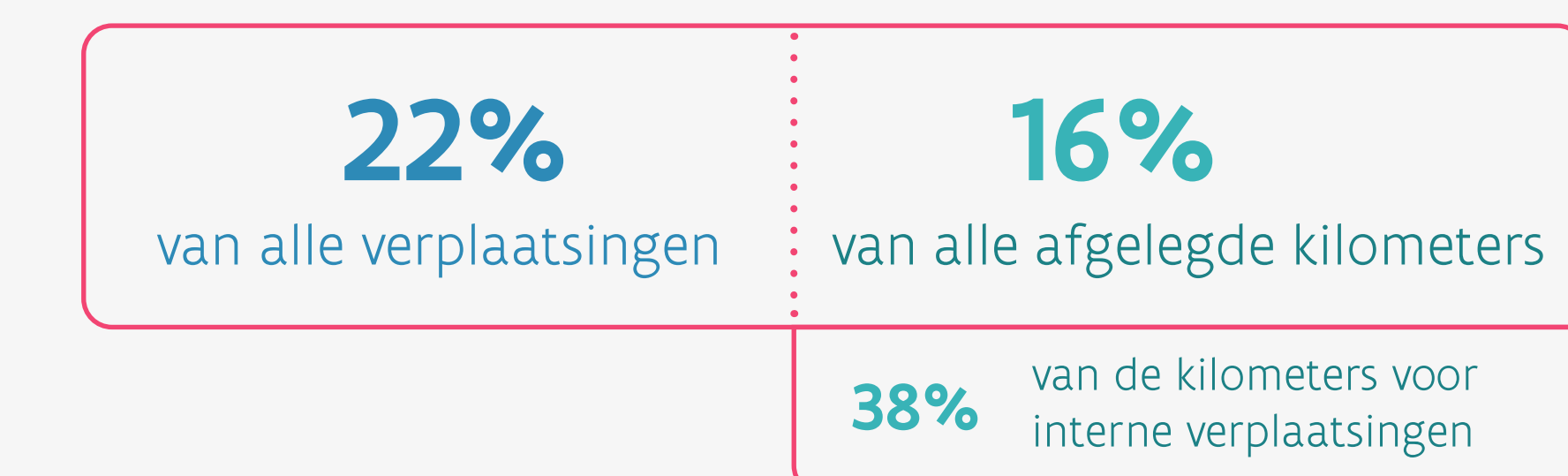
Indien we enkel zouden kijken naar interne verplaatsingen in het Brussels gewest, zouden we zien we dat B/T/M met 38% van de afgelegde kilometers de dominante vervoerswijze is. Te voet en met de fiets nemen binnen het gewest toch nog 26% van de afgelegde kilometers voor hun rekening, en 30% van de afgelegde kilometers gebeuren met de auto (22% als bestuurder en 8% als passagier).



te voet en met de fiets



bus / tram / metro



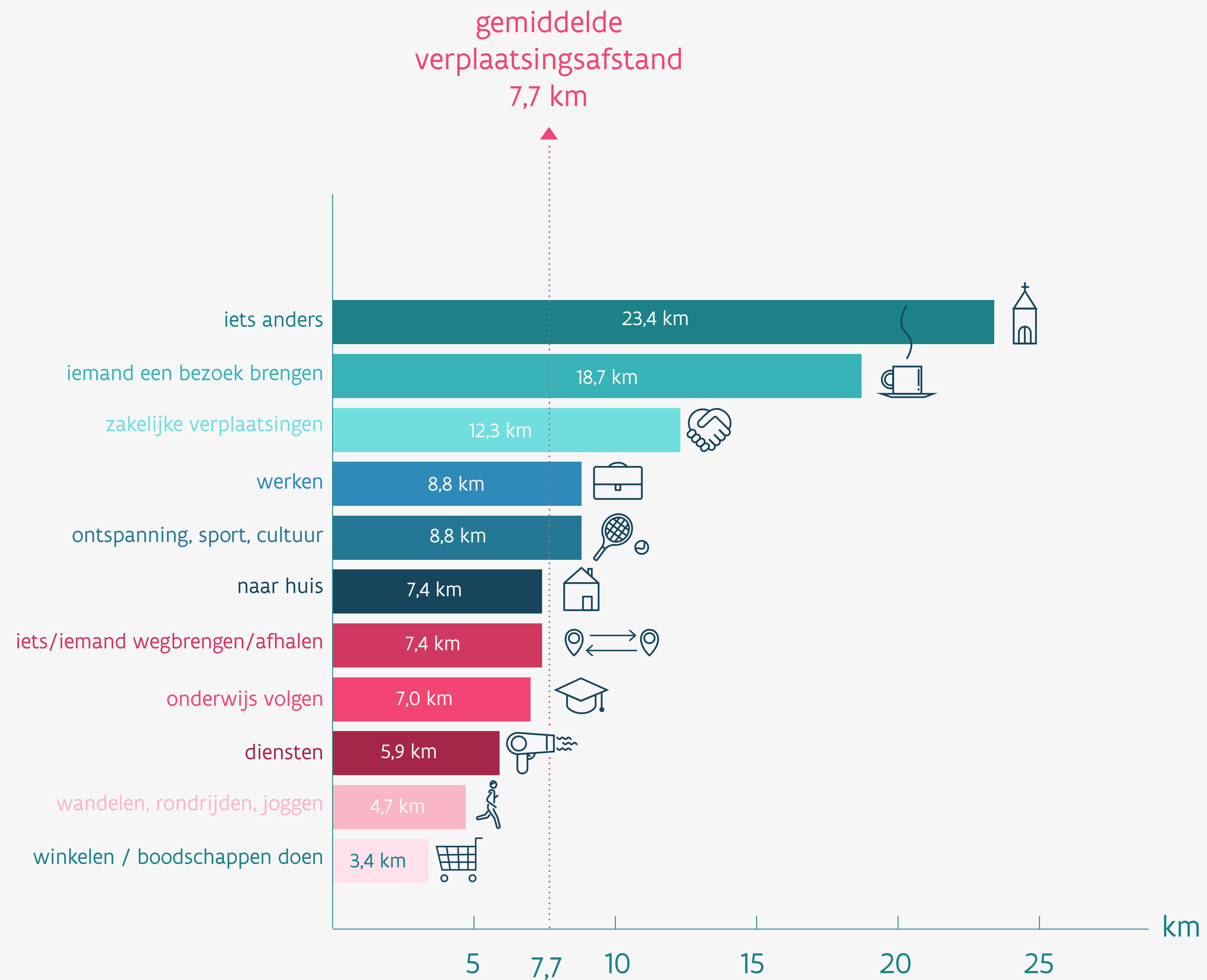
als autobestuurder / autopassagier



3 AFGELEGDE AFSTAND

3.4 Verplaatsingsdoelen

Eerder hadden we al gezien dat de gemiddelde verplaatsingsafstand 7,7 km bedraagt. Er zijn echter doelen waarvoor de Brusselaars zich verder of minder ver verplaatsen dan dit gemiddelde. Enerzijds merken we op dat doelen zoals “winkelen” (3,4 km), “wandelen, rondrijden, joggen” (4,7 km) en “diensten” (5,9 km) onder dit gemiddelde blijven terwijl doelen zoals en “iets anders” (23,4 km), “iemand een bezoek brengen” (18,7 km) en “zakelijke verplaatsing” (12,3 km) zich boven de gemiddelde verplaatsingsafstand bevinden.



4 VARIATIE IN VERPLAATSINGEN EN AFSTAND

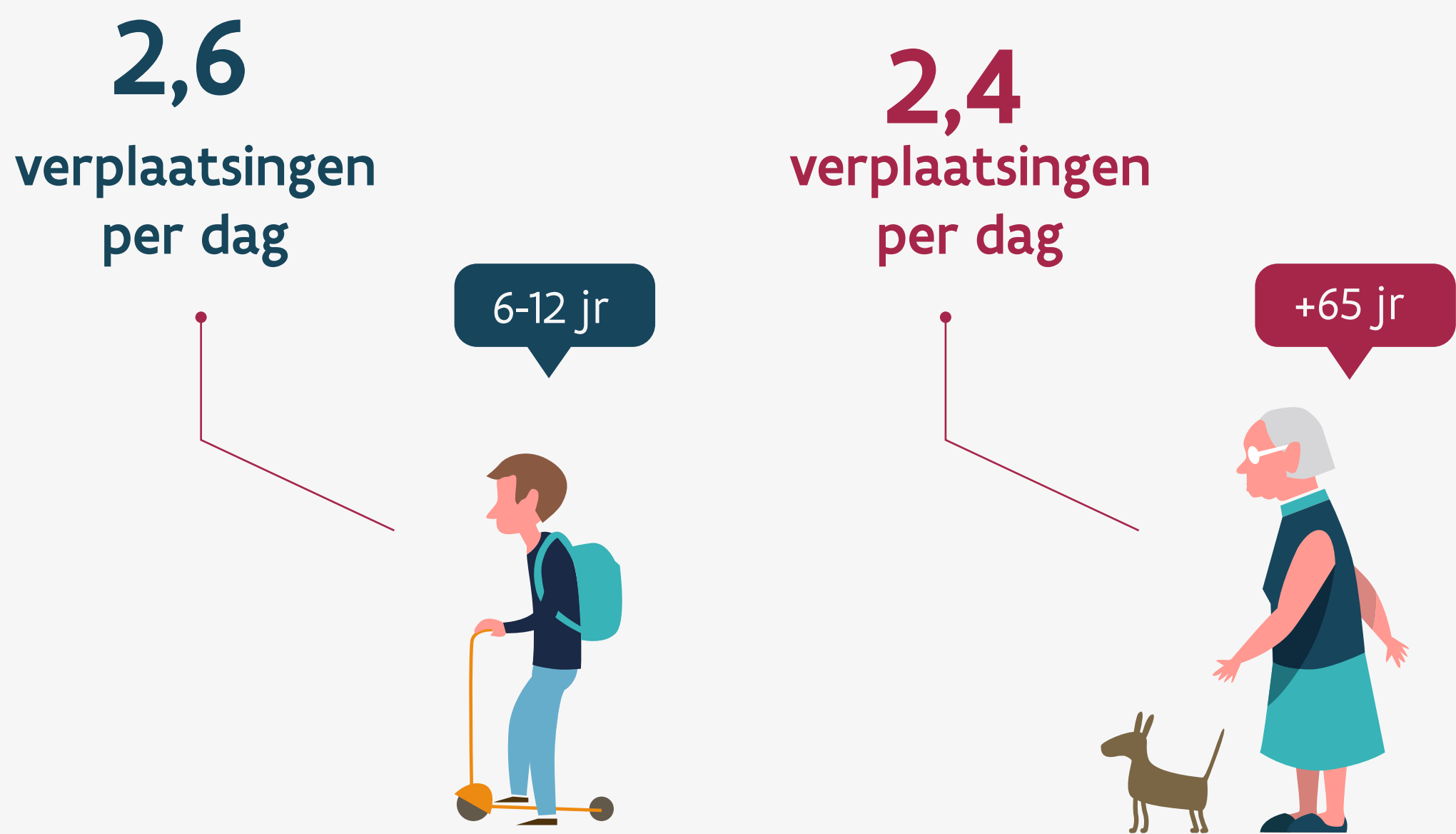
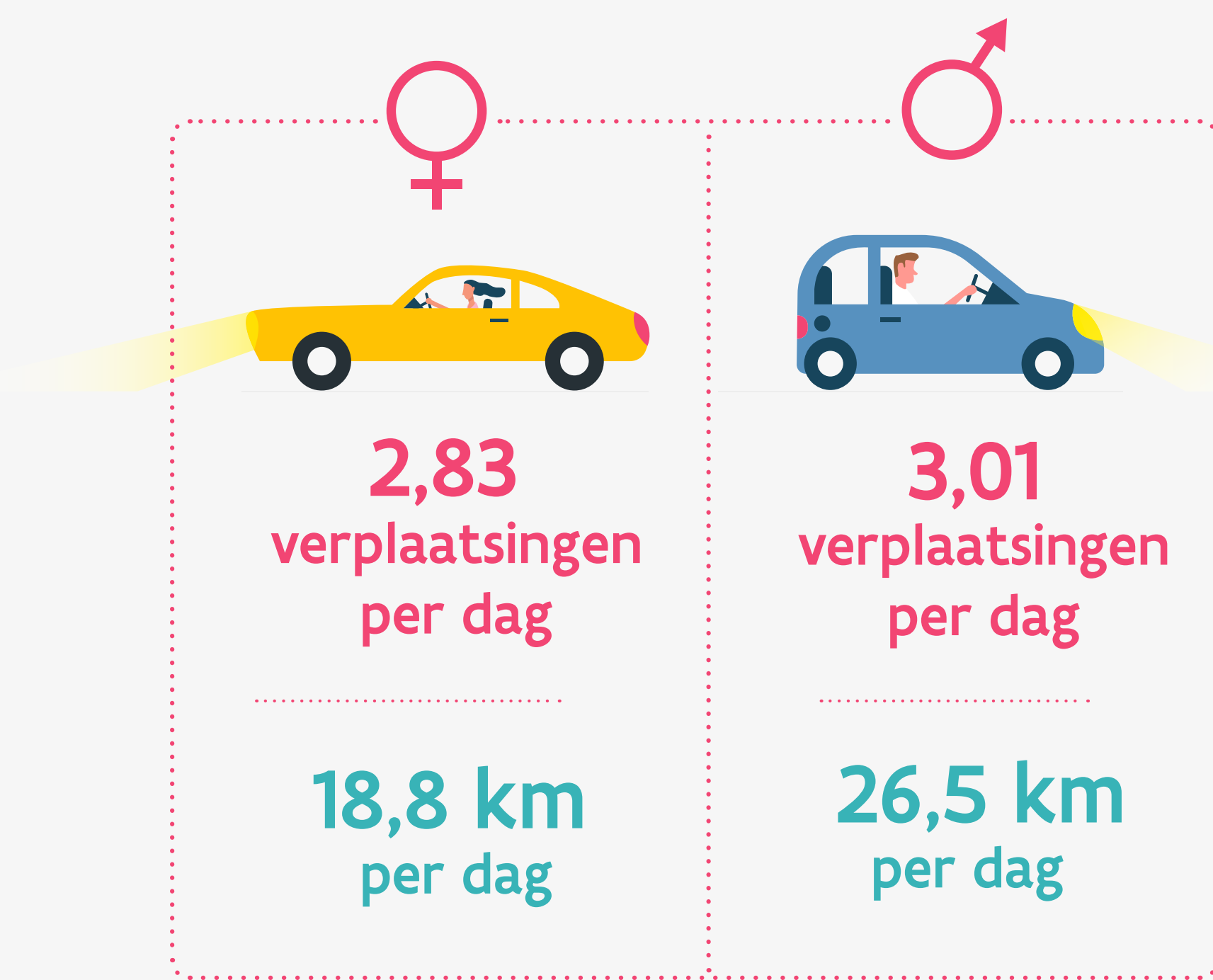
4.1 Leeftijd en geslacht

Geslacht

Gemiddeld verplaatsen mannen (3,01) zich op een dag net iets vaker dan vrouwen (2,83).
Gemiddeld leggen mannen 26,54 km per dag af, vrouwen leggen gemiddeld 18,73 km per dag af.

Leeftijd

De jongste en de oudste leeftijdsgroepen verplaatsen zich duidelijk minder vaak, en minder ver dan de andere leeftijdsgroepen. Bij deze laatste groep zijn er al een aantal van deze mensen die al wat moeilijkheden hebben om zich (ver) te verplaatsen. Verder komen er meer verplaatsingen voor in de “actieve leeftijdscategorieën” van 25-54 jaar. Dit is ook erg belangrijk om in het achterhoofd te houden wanneer we het gemiddeld aantal verplaatsingen en afgelegde kilometers per persoon per dag (2,92 en 22,6 km op respondentenniveau) citeren: dit is slechts een totaalbeeld en er zijn leeftijdsgroepen die veel minder en anderen die veel meer en verdere verplaatsingen maken.



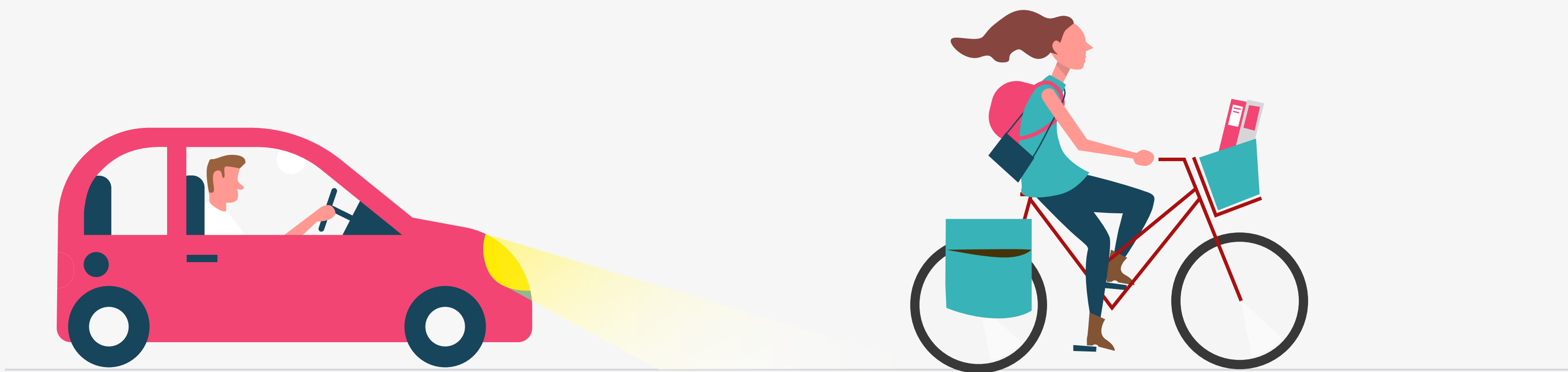
leeftijd	Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag	Gemiddeld aantal afgelegde km per persoon per dag (gaakpppd)
6-12	2,6	14,0
13-17	2,5	14,3
18-24	2,7	24,5
25-34	3,0	27,0
35-44	3,8	27,6
45-54	3,0	26,2
55-64	2,9	23,1
+65	2,4	15,0
totaal	2,9	22,6

4 VARIATIE IN VERPLAATSINGEN EN AFSTAND

4.2 Opleidingsniveau

Respondenten met een (post-)universitair diploma maken gemiddeld gesproken meer verplaatsingen, dan mensen met een lagere opleiding (geen diploma of diploma lager onderwijs). Enige voorzichtigheid is geboden alvorens oorzakelijke verbanden zouden gezocht worden : mobiliteitsgedrag hangt van veel parameters af, en opleidingsniveau hangt

met tal van andere variabelen samen. Zo heeft het gezinsinkomen uiteraard een impact op de mobiliteit, net als de beroepsstatus, het type beroep, de leeftijd en het geslacht, de woonplaats en noem zo maar op.



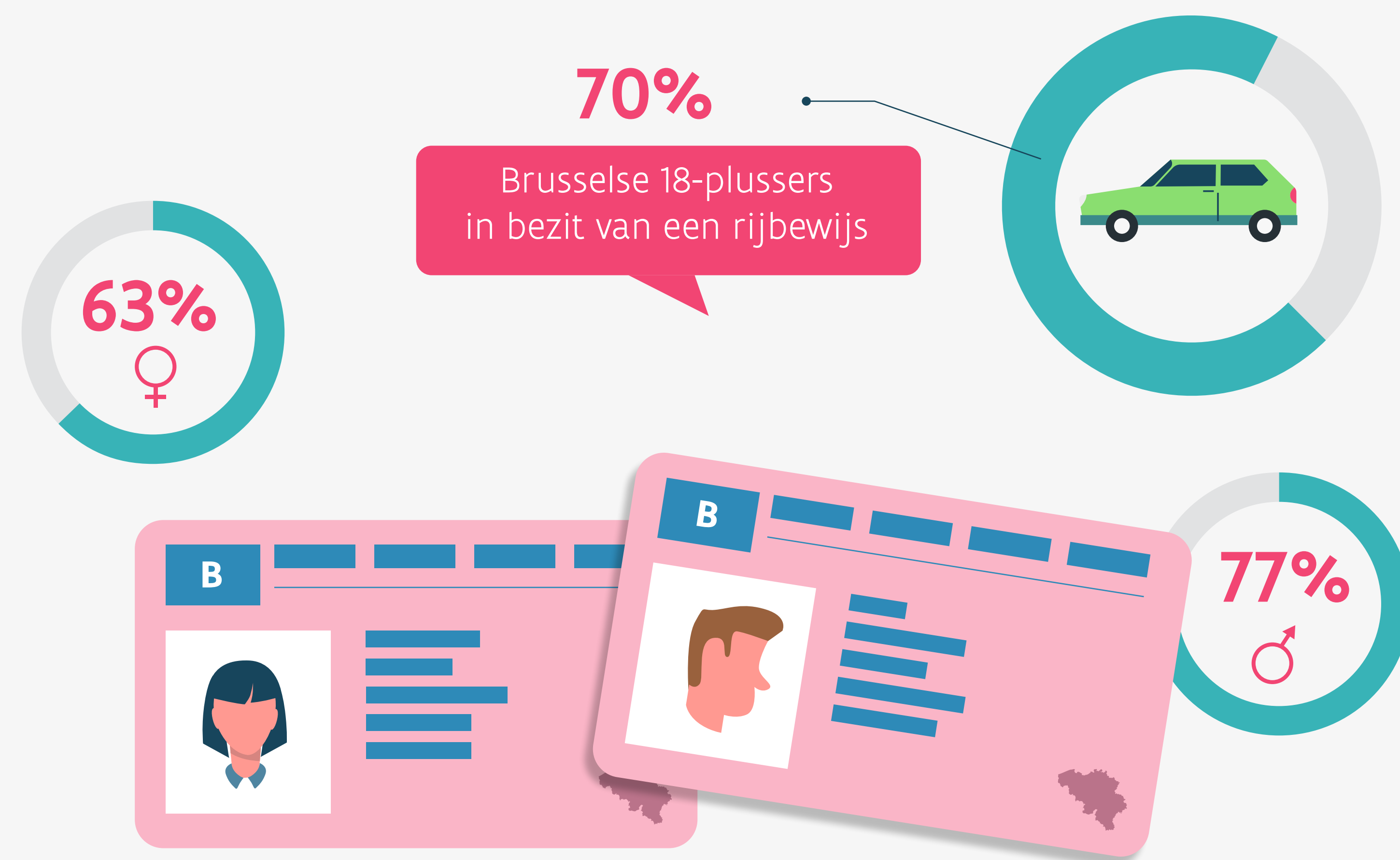
2x aantal verplaatsingen

 Diploma	Aantal verplaatsingen per dag	Aantal km per dag
geen	1,5	9,3
lager onderwijs	2,1	6,9
1e of 2e graad ASO	2,9	24,6
1e of 2e graad TSO/BSO/KSO	2,6	22,4
3e graad ASO	2,8	20,4
3e graad TSO/BSO/KSO	2,7	26,0
Hoger niet-universitair onderwijs	3,1	23,5
Universitair of post-universitair onderwijs	3,6	29,4
Totaal	2,9	22,6

5 ALGEMEEN

5.1 Rijbewijsbezit

Uit dit OVG 6 blijkt dat bijna 70% van de Brusselse 18-plussers een rijbewijs bezitten. 76,6% van de mannen heeft een rijbewijs terwijl dit bij vrouwen 63% is.



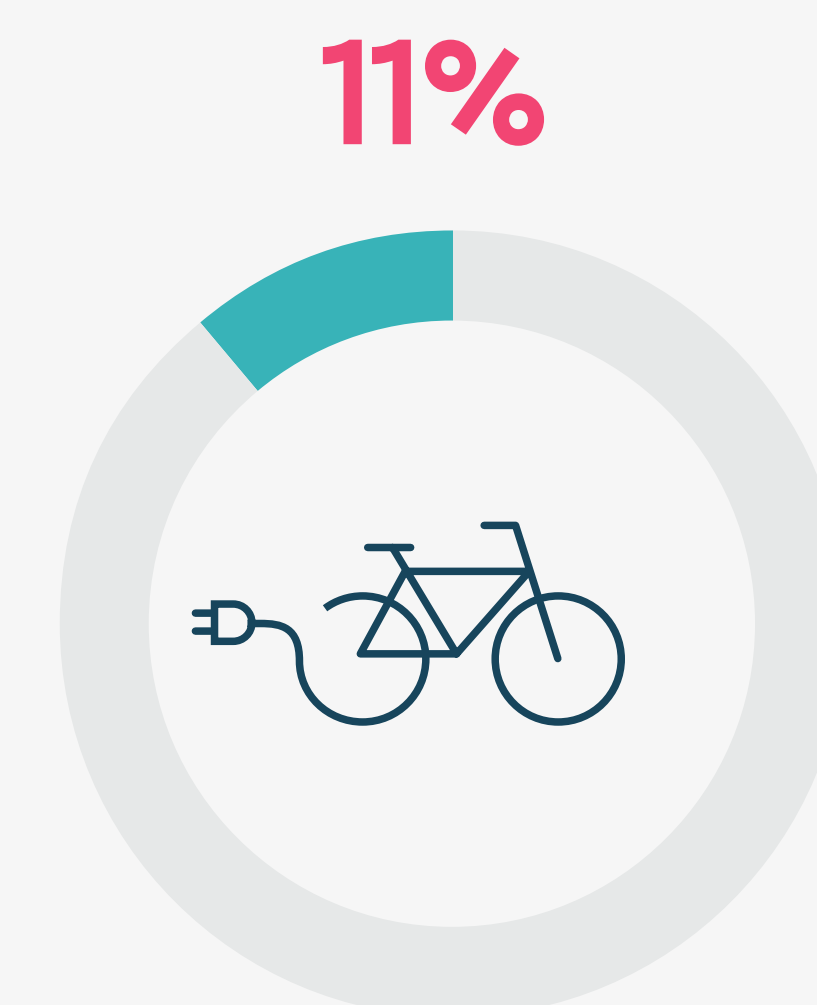
5.2 Aantal auto's

Het gemiddeld aantal wagens per huishouden bedraagt 0,55. 53,6 % van de Brusselse gezinnen bezit geen auto, 38,4% heeft 1 auto, terwijl 8 % van de gezinnen meer dan één auto bezitten. Daarvan heeft iets meer dan 0,7% drie of meer auto's.

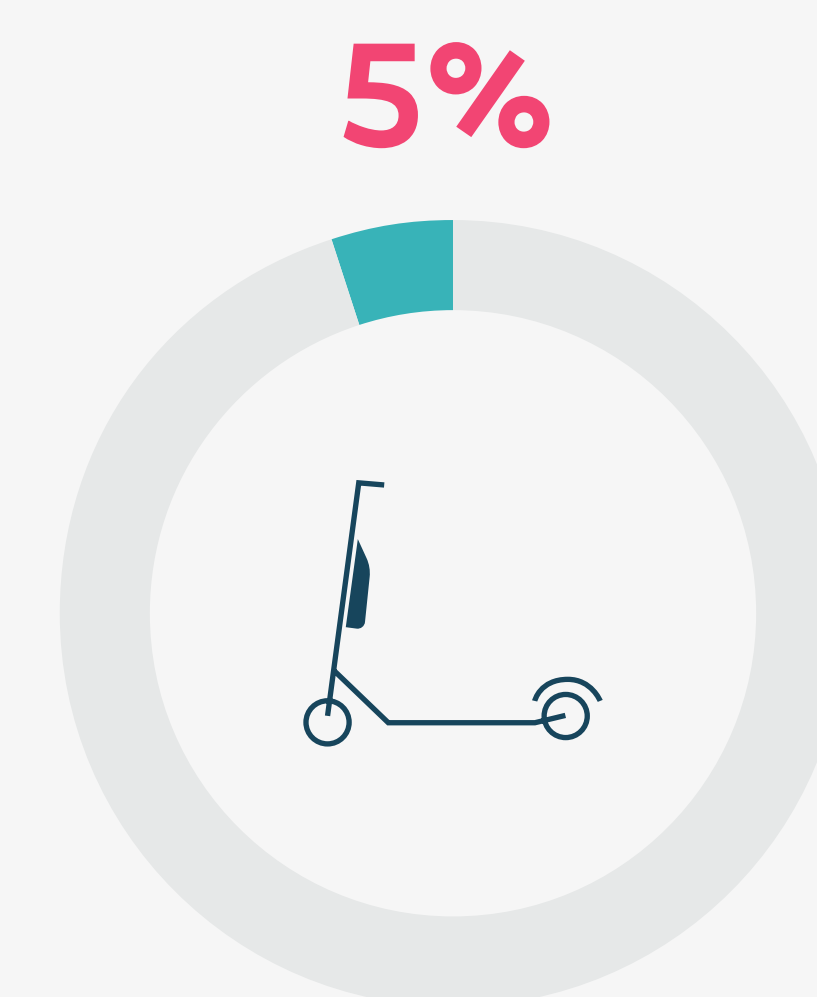
5 ALGEMEEN

5.3 Aantal fietsen en steps

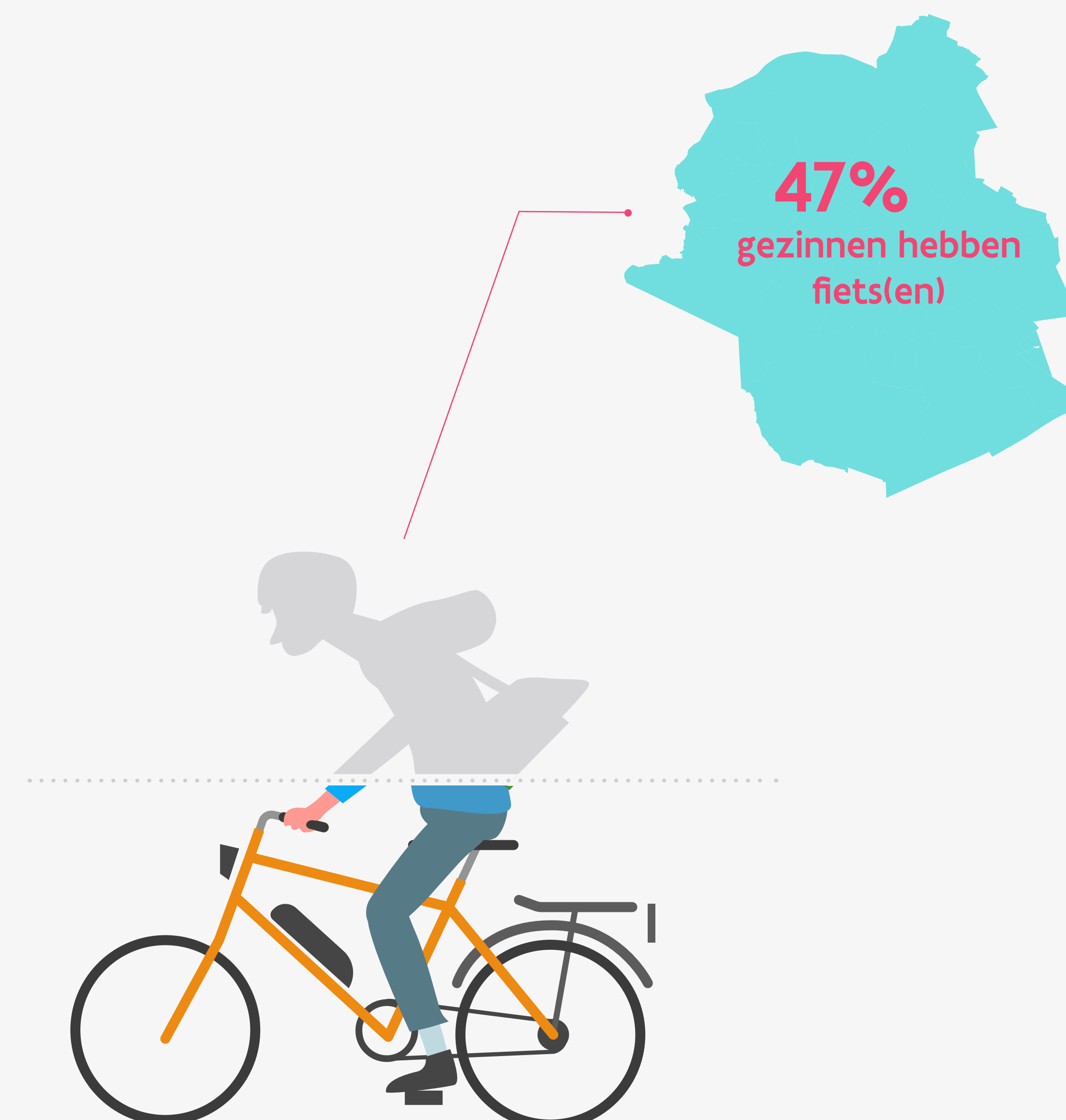
Iets minder dan de helft van de Brusselse gezinnen bezit een fiets (47%). De meerderheid van de fietsen blijven tot nu toe niet elektrisch ondersteund : slechts 11% van de gezinnen bezit een elektrische fiets. Wat steps betreft is er een relatief hoog aandeel van 11% van de gezinnen met een of meerdere steps, waarvan het voor 4,6% van de gezinnen over een elektrische step gaat, en in 6,4% van de gezinnen om een niet-elektrische step. Zowel voor fietsen als voor steps is hier mogelijk nog veel groeimarge in de toekomst.



elektrisch fietsbezit



elektrische step



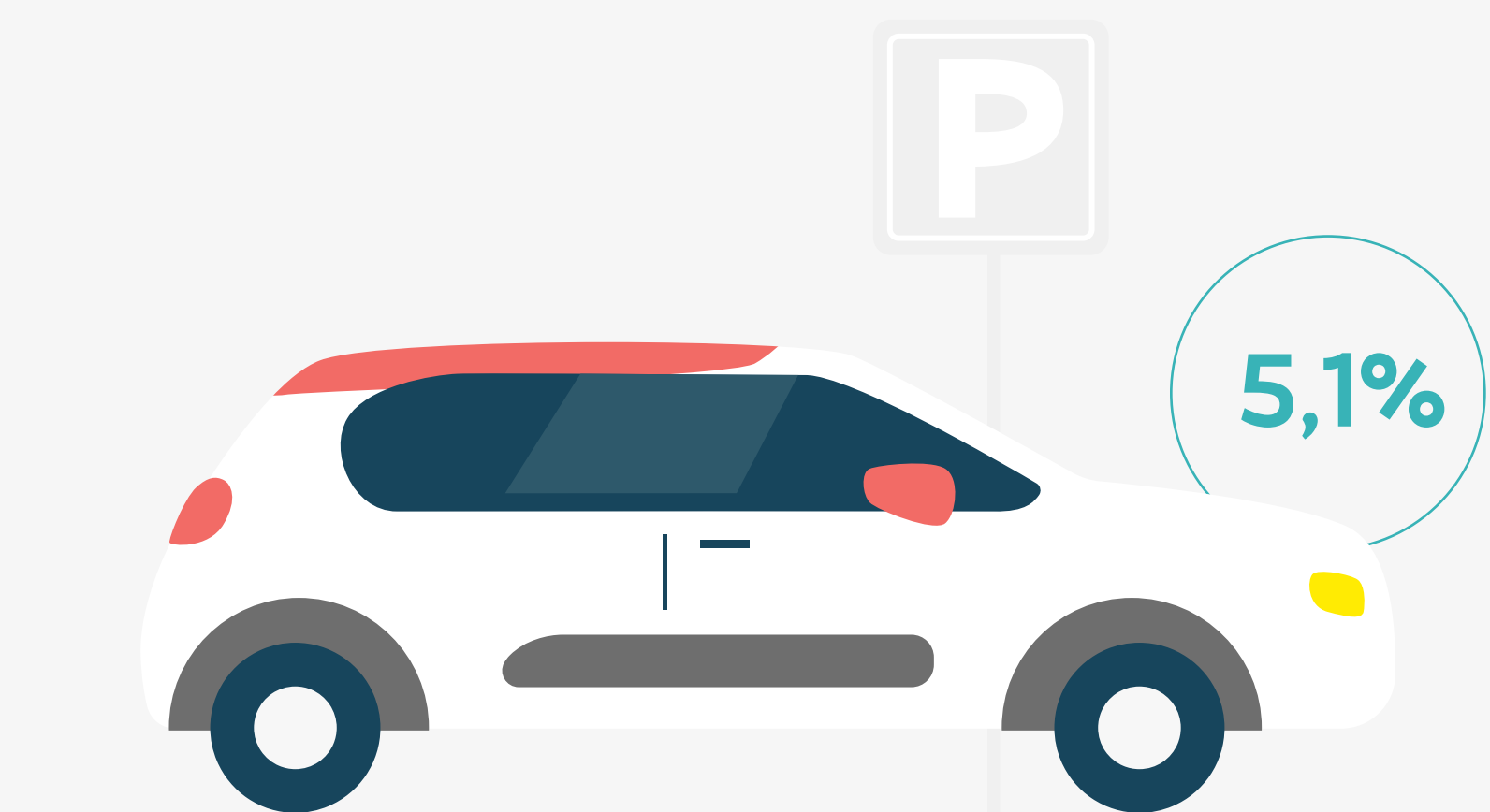
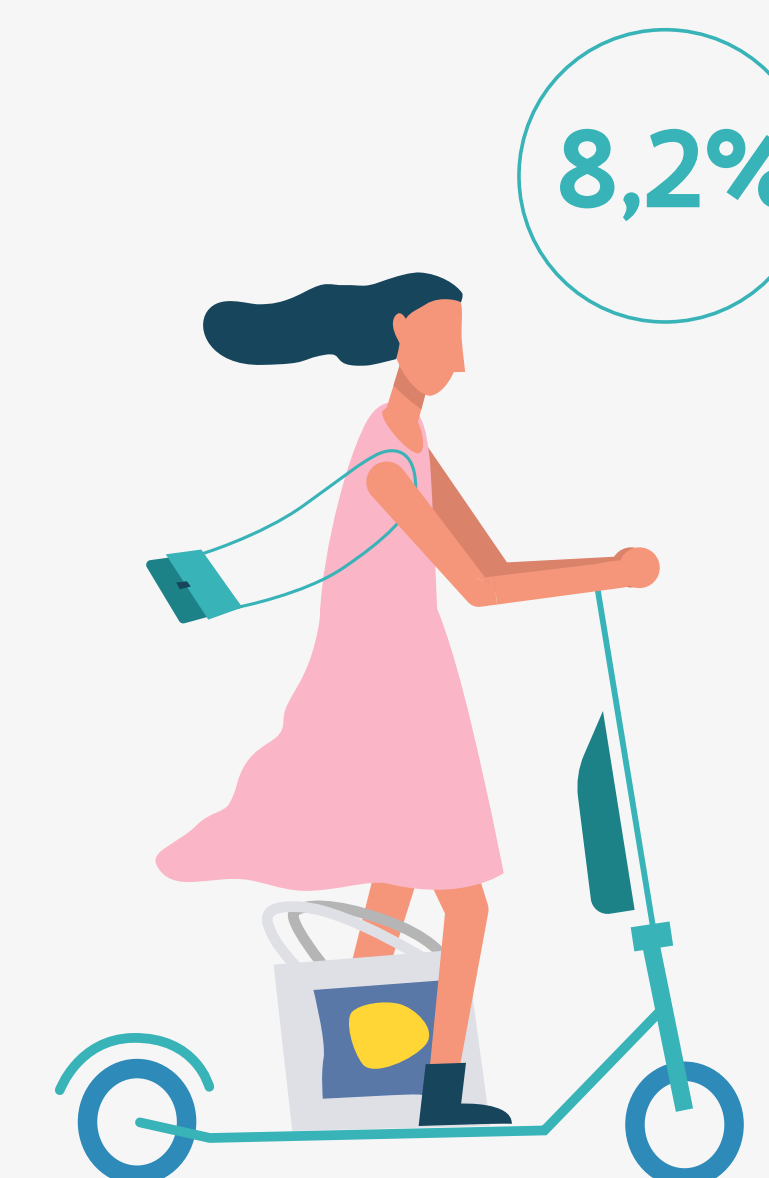
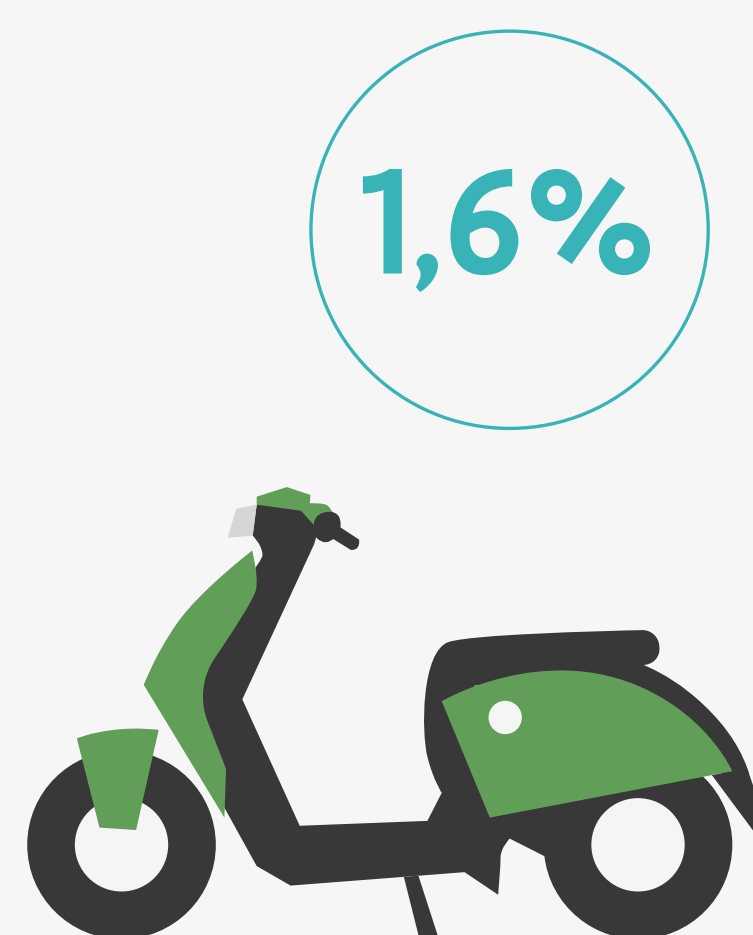
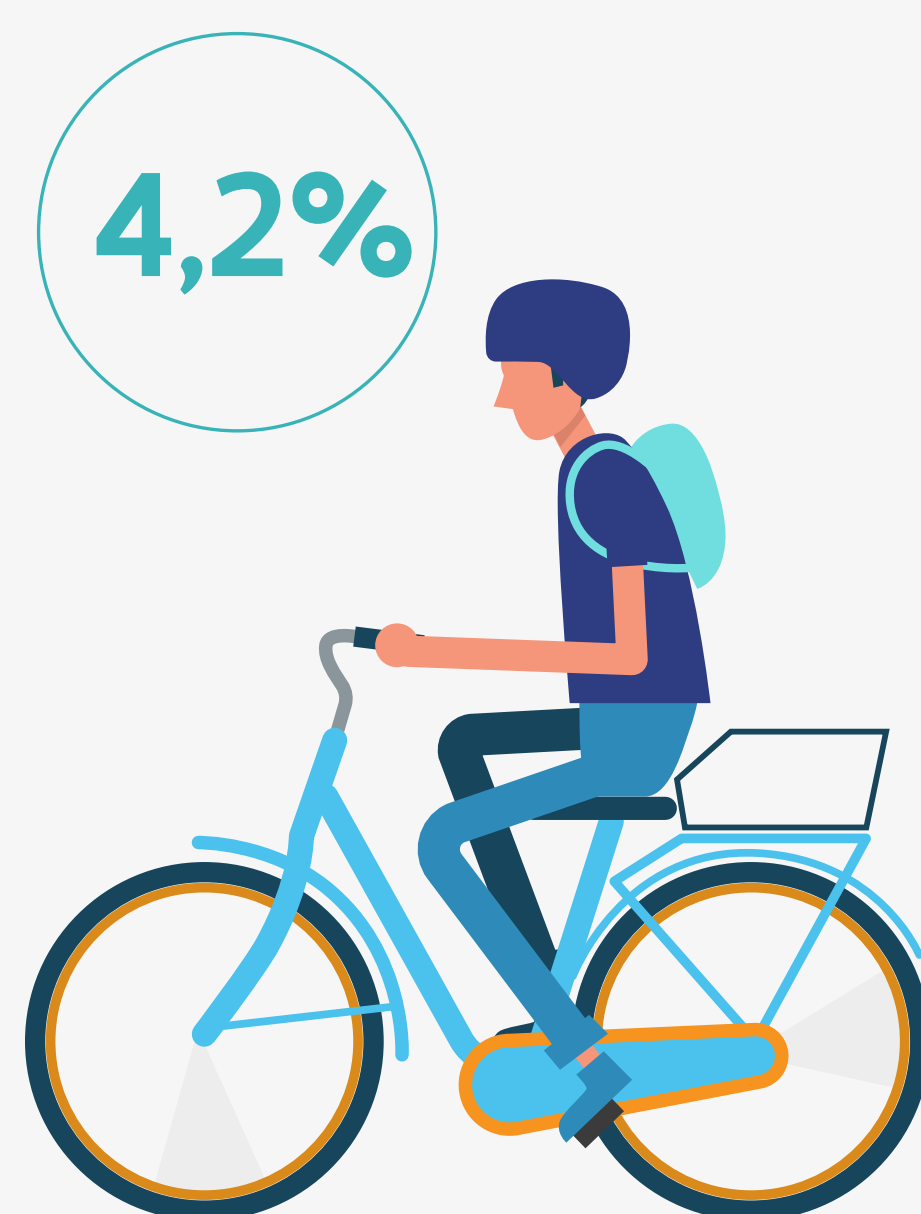
5 ALGEMEEN

5.4 Abonnementen openbaar vervoer en registraties voor deelsystemen

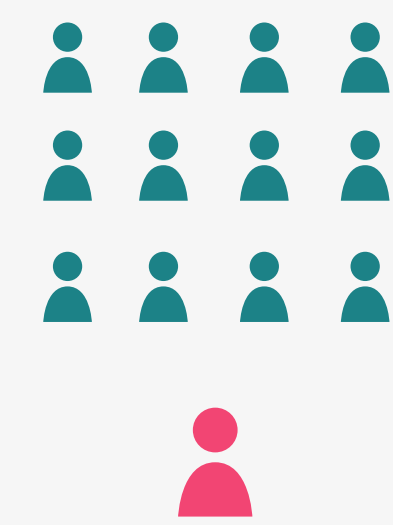
Bijna 70% van de Brusselaars zegt een abonnement van de MIVB te hebben. Interessant om op te merken is het cijfer bij registraties (dit wil zeggen dat de app van het deelsysteem werd geïnstalleerd en de betaalwijze werd opgeslagen) voor deelsteps: daar heeft nu reeds 8,2% van de Brusselaars zo een registratie. Dat is erg veel voor een dergelijke innovatieve vorm van mobiliteit. De deelsteps worden gevolgd door deelwagens (5,1%) en door deelfietsen (4,2%). Reeds 1,6% van de ondervraagde personen zegt al over een registratie bij een aanbieder van deelscooters te beschikken.



zegt een
ABONNEMENT
op het openbaar vervoer
te hebben

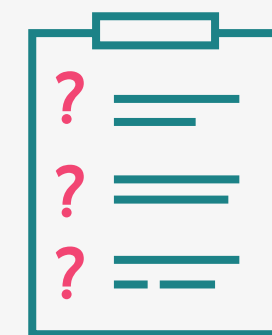


APPENDIX : BESCHRIJVING ONDERZOEK



STEEKPROEF

inwoners vanaf 6 jaar, willekeurig uit het rijksregister getrokken



ENQUÊTE

omvat 2 vragenlijsten en een verplaatsingsboekje



STEEKPROEFGROOTTE

2685 burgers uit het BHG



ENQUÊTE

op papier of online, steeds met validatie in-person of telefonisch door enquêteur



DATACOLLECTIE

van oktober 2021 tot en met oktober 2022



DATA

gewogen om representatieve dataset te verkrijgen