



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Bevraging bij gebruikers van gedeelde micromobiliteit in het Brussels Gewest

Rapport

April 2023

SAMENVATTING

Samenvatting.....	1
1 Inleiding / Context.....	3
1.1 Context en doelstellingen.....	3
1.2 Methode.....	3
2 Profiel van de respondenten	5
2.1 Leeftijd en gender	5
2.2 Woonplaats	8
2.3 Activiteit en beroepscategorie	9
2.4 Bezit van een rijbewijs.....	10
3 Gebruik van gedeelde micromobiliteit.....	12
3.1 Gebruiksfrequentie en periode van ononderbroken gebruik	12
3.2 Bepalende factoren om gebruik te maken van deelfietsen en deelsteps.....	18
3.3 Motieven om gebruik te maken van deelfietsen en deelsteps.....	19
3.4 Combinatie met andere vervoerswijzen	23
3.5 Vervanging van een andere vervoerswijze en getrouwheid aan een specifieke deeldienst	24
3.6 Getrouwheid van de gebruikers aan een of meerdere diensten van gedeelde micromobiliteit	25
4 Focus op de Villo!-diensten	28
4.1 Tevredenheid van de huidige en vroegere gebruikers over de Villo!-diensten	28
4.2 Merkimago van de Villo!-diensten bij alle gebruikers.....	29
4.3 Getrouwheid van de respondenten aan de Villo!-diensten.....	30
4.4 Belangrijkste struikelblokken en nadelen die gekoppeld zijn aan het gebruik van Villo!-fietsen	31
5 Verwachtingen met betrekking tot de verdere ontwikkeling van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit naar de toekomst toe	33
6 Algemene samenvatting.....	37

1 INLEIDING / CONTEXT

1.1 Context en doelstellingen

Dit rapport omvat de resultaten van de online bevraging die werd gehouden bij gebruikers van gedeelde micromobiliteit in het Brussels Gewest. Deze enquête ging heel specifiek over elektrische en gewone deelfietsen, deelsteps en deelscooters, zowel de toestellen die overal kunnen worden opgepikt en neergezet via het zogenaamde 'free-floating'-systeem als de toestellen met een vaste standplaats. De bevraging had ook betrekking op meerdere operatoren die actief zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), meer bepaald: Dott, Lime, Voi, Pony, Tier, Poppy, Bolt, Bird, Villo! en Felyx.

De bevraging vond plaats tussen 05/11/2022 en 30/11/2022 bij een steekproef van 2.411 gebruikers. Deze opdracht werd toevertrouwd aan twee onafhankelijke studiebureaus: AQRate en Stratec. AQRate stond in voor de vragenlijst, het afnemen van de enquête en de gegevensverwerking; Stratec maakte een analyse van de resultaten.

De bevraging wou:

- de bepalende factoren kennen die de gebruikers ertoe aanzetten of juist ervan weerhouden om gebruik te maken van gedeelde micromobiliteit,
- beter inzicht krijgen in de redenen waarom er minder gebruik wordt gemaakt van het Villo!-aanbod dan van het private free-floating aanbod,
- de mogelijkheden tot verbeteringen bepalen die de huidige gebruikers graag gerealiseerd zouden zien.

Er zal in de loop van 2023 een gelijkaardige enquête worden uitgevoerd bij niet-gebruikers van dit soort diensten.

1.2 Methode

De doelgroep zijn Brusselaars en niet-Brusselaars ouder dan 16 jaar die tijdens de bevragingsperiode een traject hebben afgelegd met een van de vervoermiddelen van een van de operatoren; of in de 12 maanden voorafgaand aan de enquête gebruik hebben gemaakt van het Villo!-systeem.

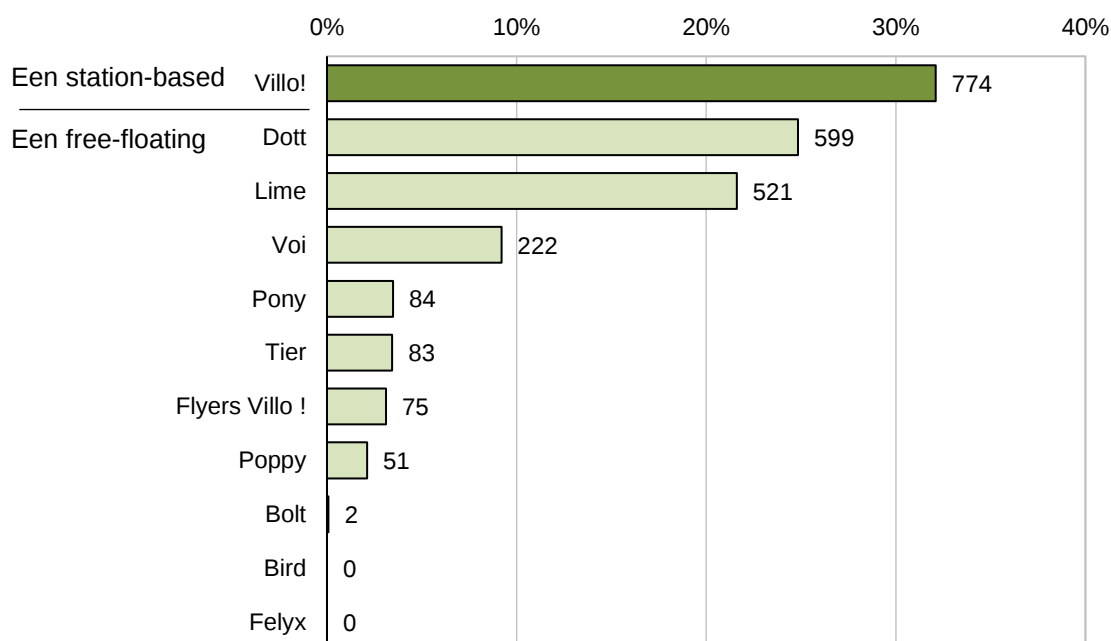
De bevraging was een zelf in te vullen online enquête. De vragenlijst was beschikbaar in de talen Frans, Nederlands en Engels. Het invullen ervan nam ongeveer 10 minuten in beslag.

De rekrutering van de respondenten gebeurde via meerdere kanalen:

- via een 'pop-up' op de app van de dienstverleners, na bepaling van de locatie,
- affiches in de meest populaire Villo!-stations met hierop een QR-code om te scannen,
- de Villo!-newsletter

Om te voldoen aan de AVG-wetgeving, werd de actieve toestemming van de respondenten gevraagd om het gebruik van *cookies* mogelijk te maken. In totaal, werden 2.411 ingevulde vragenlijsten na kwaliteitscontrole verzameld. De steekproef bleek betrouwbaar en representatief en werd dus niet gecorrigeerd.

Aantal ingevulde vragenlijsten door gebruikers van micromobiliteit per operator



Figuur 1 Aantal ingevulde vragenlijsten door gebruikers van micromobiliteit per operator
(Totaal: 2.411 antwoorden)

We stellen een vrij hoge deelname vast van gebruikers van de operatoren JCDecaux (Villo!), Dott en Lime.

Op het moment dat de enquête werd gehouden, stond Bird net op het punt om zijn activiteiten in Brussel stop te zetten. Felyx had dan weer een eigen enquête uitgevoerd en heeft de resultaten ervan met ons gedeeld. Een aantal van die resultaten hebben we in dit rapport opgenomen. Voor onbekende redenen, hebben we erg weinig resultaten binnen gekregen van operator Bolt, ondanks meerdere pogingen vanuit Brussel Mobiliteit om de deelname aan te wakkeren.



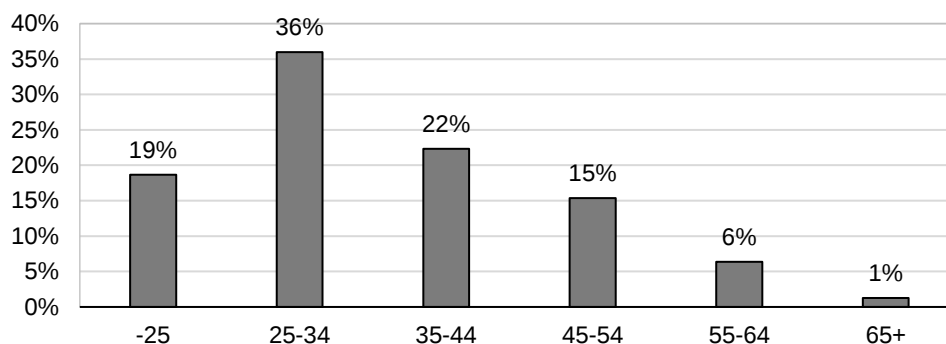
Figuur 2 Voorbeeld van flyers die voor deze bevraging werden aangebracht op de Villo!-deelfietsen.

2 PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN

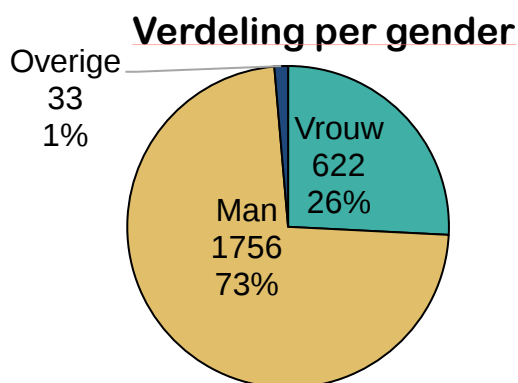
2.1 Leefstijl en gender

Onderstaande grafieken geven de leeftijd en het gender van de respondenten weer. Qua leeftijd, werden de respondenten onderverdeeld in zes groepen: -25 jaar, 25-34 jaar, 35-44 jaar, 45-54 jaar, 55-64 jaar en 65-plus.

Aantal respondenten per leeftijdsgroep



Figuur 3 Aantal de respondenten per leeftijdsgroep (Totaal : 2.411 respondenten)



Figuur 4 Verdeling van de respondenten per gender (Totaal: 2.411 respondenten)

De steekproef van deze bevraging bestaat voornamelijk uit jonge mannen. 54,6%, dus meer dan de helft van de respondenten, is immers jonger dan 35 jaar; en 73%, dus bijna drie vierde van de respondenten, is een man.

Een bevraging die Brussel Mobiliteit in 2019 heeft gehouden bij 1.179 respondenten en die specifiek betrekking had op het gebruik van e-steps in Brussel, heeft gelijkaardige resultaten opgeleverd. Hier was 60% van de respondenten jonger dan 35 en 66% ervan was een man.

Om de sociaaldemografische verschillen tussen de gebruikers van de verschillende micromobiliteitsdiensten duidelijk te maken, hebben we de verdeling van de gebruikers per leeftijdsgroep en per gender verder onderzocht.

Om dit te doen, hebben we de gebruikers die hoofdzakelijk een bepaalde vervoerswijze gebruiken, onderscheiden van alle anderen. We baseren ons hierbij op de volgorde van gebruiksfrequentie. We gaan ervan uit dat een gebruiker hoofdzakelijk gebruikmaakt van een bepaalde vervoerswijze indien het verschil qua gebruiksfrequentie tussen de eerste, vaakst gebruikte vervoerswijze en de tweede

meest gebruikte vervoerswijze, minstens twee frequentiecategorieën bedraagt, en dat een enkele vervoerswijze aan dit criterium voldoet. Onderstaande tabel toont dit berekeningsprincipe.

Tabel 1 Voorbeeld van de berekening van gebruikers die een bepaalde vervoerswijze gebruiken

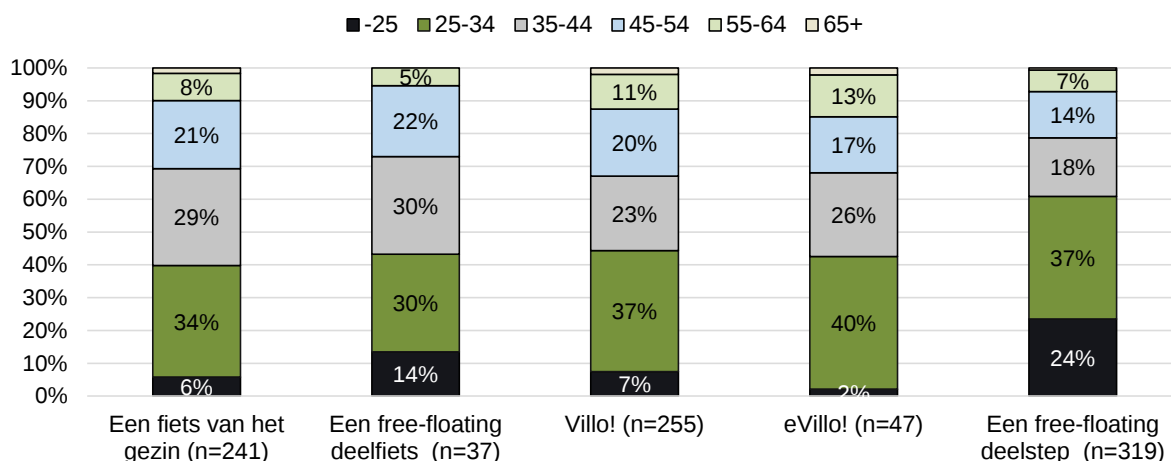
	Gezinsfiets	Free-floating deelfiets	Villo!	eVillo!	Gezinsstep	Free-floating deelstep	Eigen scooter	Free-floating scooter	Heeft een hoofdvervoermiddel (ja=1, nee=0)
Respondent 1	1	4	6	6	3	3	1	2	0
Respondent 2	2	2	5	6	1	2	6	6	0
Respondent 3	3	6	6	6	6	1	6	6	1

Gebruiksfrequentie	Minstens 5 keer per week	1 tot 4 keer per week	1 tot 3 keer per maand	Minder dan een keer per maand	Ex-gebruiker	Nooit gebruikt
Gebruikte code	1	2	3	4	5	6

Respondent 1 heeft geen hoofdvervoermiddel want hij maakt het meest gebruik van twee vervoerswijzen: de gezinsfiets en de gezinsscooter, minstens 5 keer per week. Ook respondent 2 heeft geen hoofdvervoermiddel, want naast de gezinsstep die hij 5 keer per week gebruikt, bedient hij zich ook van de gezinsfiets en een deelfiets 1 tot 4 keer per week. Respondent 3 wordt wel beschouwd als iemand met een hoofdvervoerswijze, want het vervoermiddel dat hij het vaakst gebruikt, is de free-floating deelstep minstens 5 keer per week, en het tweede vervoermiddel waarmee hij zich het meest verplaatst, is de gezinsfiets, 1 tot 3 keer per maand. Volgens deze methode, heeft 38% van de respondenten een hoofdvervoerswijze.

Onderstaande grafiek toont ook de verdeling van de gebruikers per vervoerswijze en per leeftijdsgroep. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die een hoofdvervoermiddel hebben.

Verdeling van de gebruikers die een hoofdvervoermiddel hebben, per gebruikte vervoerswijze en per leeftijdscategorie



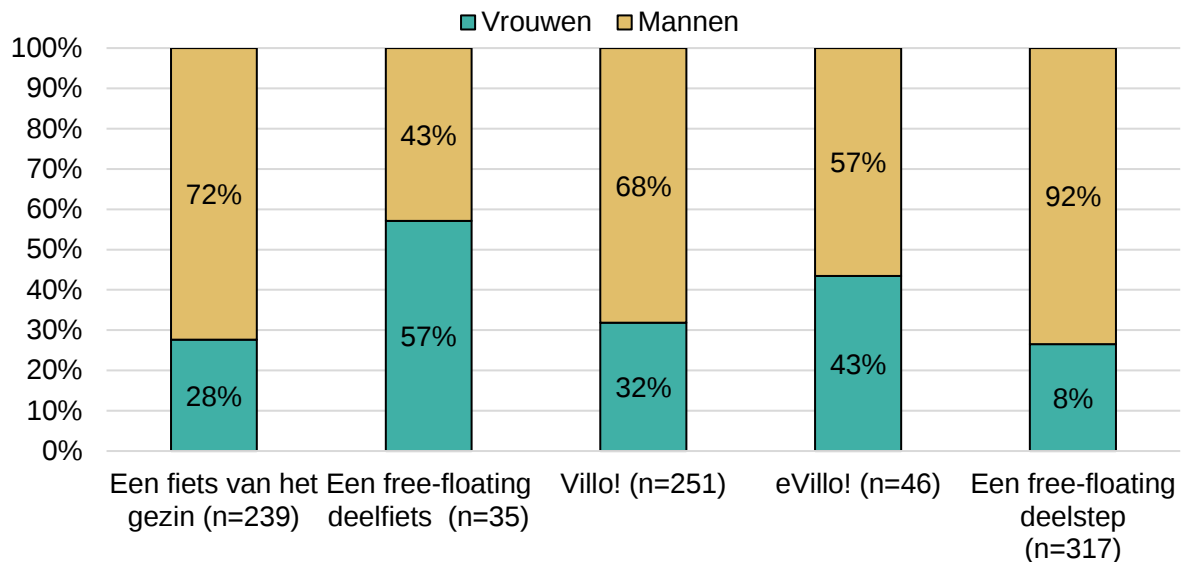
Figuur 5 Verdeling van de gebruikers die een hoofdvervoermiddel hebben, per gebruikte vervoerswijze en per leeftijdscategorie

Van alle gebruikers met een hoofdvervoermiddel, bedraagt het aandeel -25 jaar ongeveer 13%. Het aandeel gebruikers van -25 jaar dat zich bedient van een free-floating step bedraagt 24%, wat 11% boven het gemiddelde ligt. Ter vergelijking vermelden we nog dat voor de vervoerswijze 'fiets' het aandeel -25 jaar ongeveer 5 tot 10% lager ligt dan het gemiddelde. Het percentage gebruikers jonger

dan 35 jaar ligt aanzienlijk hoger bij de gebruikers van de free-floating deelstep dan bij de overige vervoerswijzen (deelstep: 60% tegen gemiddeld 40% bij de overige vervoerswijzen).

Onderstaande grafiek toont vervolgens de verdeling van de gebruikers per vervoerswijze en per gender. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die een hoofdvervoermiddel hebben.

Verdeling van de gebruikers per vervoerswijze en per gender

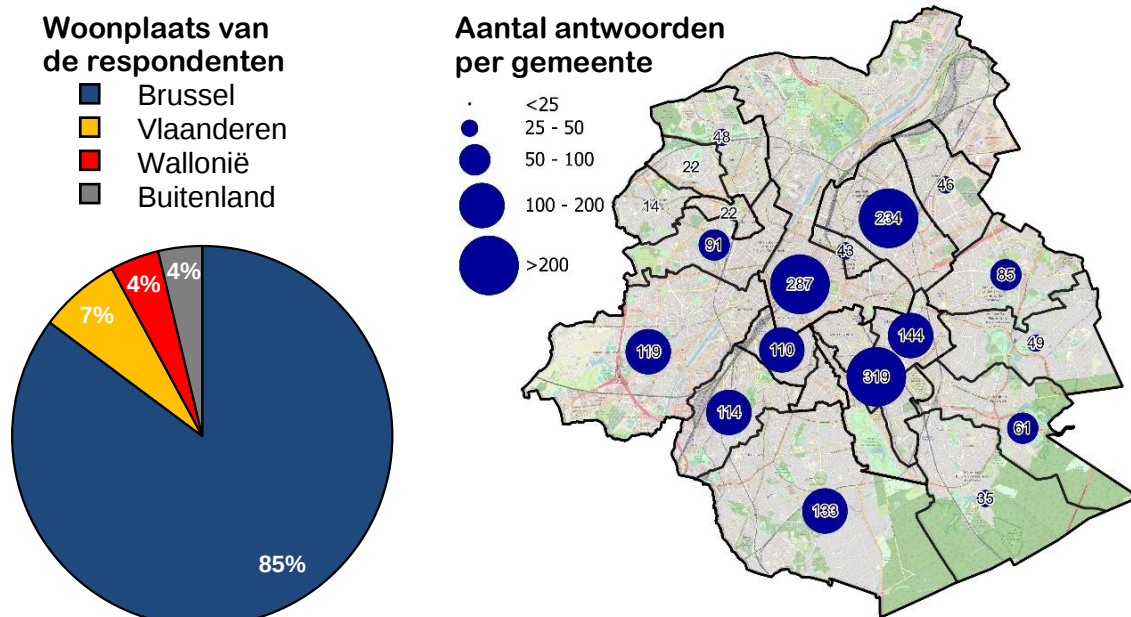


Figuur 6 Verdeling van de gebruikers per vervoerswijze en per gender

Hier blijkt dat het aandeel 'vrouwen' 5 tot 10% hoger ligt voor zowel free-floating als station-based deelfietsen. Vooral de free-floating deelfietsen uitgerust met een batterij en de eVillo!-deelfietsen worden meer gebruikt door vrouwen dan de alternatieven zonder batterij (eVillo!-fiets: 43% vrouwen tegenover 28% voor de gezinsfiets en 32% voor Villo!-fiets). Volgens de tellingen en de waarnemingen van het Fietsobservatorium uit 2022, bedroeg het aandeel vrouwen dat werd geteld in de fietsersstromen 40%. Dit rapport toonde ook aan dat het aandeel vrouwen dat met een elektrisch ondersteunde fiets en een speed pedelec reed verhoudingsgewijs boven het gemiddelde lag dat werd waargenomen voor alle fietsers die zich verplaatsten tijdens de ochtendspits (tellingen uitgevoerd in juni).

2.2 Woonplaats

Onderstaande grafiek biedt meer details over de woonplaats van de respondenten opgesplitst per gewest en, in het geval van de Brusselaars, per gemeente.



Figuur 7 Verdeling van de woonplaats van de respondenten (Totaal : 2.411 respondenten) en aantal respondenten per gemeente in het BHG (achtergrond plan: OpenStreetMap)

85% van de respondenten woont in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voornamelijk in:

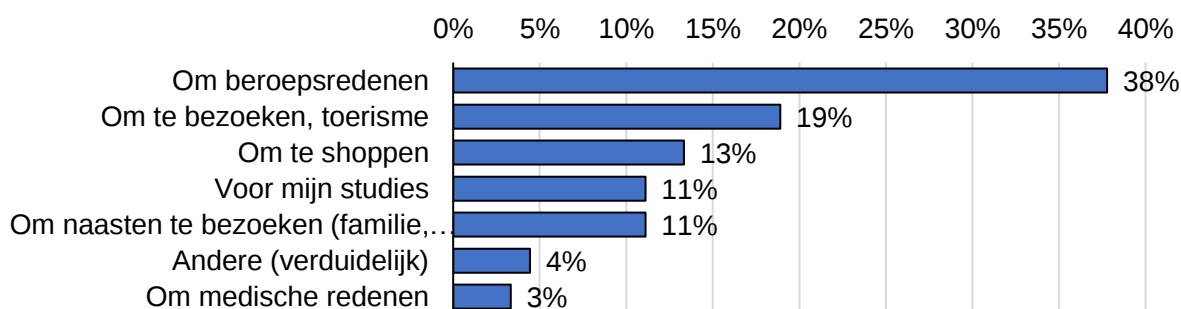
- Elsene (319 respondenten)
- Brussel-Stad (287 respondenten)
- Schaarbeek (234 respondenten)

Algemeen zijn er minder respondenten die wonen in de uiterste rand van Brussel en in de overige Belgische gewesten.

De steekproef bestaat dus hoofdzakelijk uit Brusselaars die in de stad wonen. Hetzelfde profiel kwam reeds naar voren uit de 'deelstep'-enquête die Brussel Mobiliteit in 2019 heeft uitgevoerd. Van de 1.179 respondenten die aan de bevraging deelnamen, woonde 79% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In de enquête gehouden door operator Felyx in 2021, bleek 98% van de 404 respondenten in Brussel te wonen.

Binnen de steekproef, woonde 4% van de respondenten in het buitenland. In de meeste gevallen verbleven deze personen in Brussel voor professionele redenen, zoals onderstaande grafiek ook aantoont. Enkel de antwoorden van de niet-Brusselaars werden hier weerhouden.

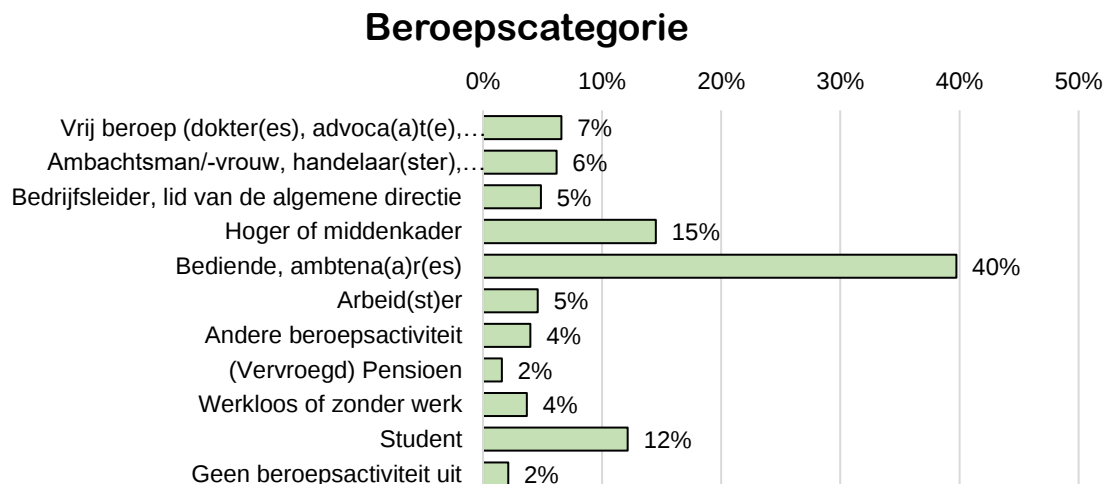
Wat is de hoofdreden voor uw verblijf in België?



Figuur 8 Hoofdreden voor het verblijf in België van niet-Belgen (Totaal: 90 respondenten)

2.3 Activiteit en beroepscategorie

Onderstaande grafiek toont de beroepscategorie van de respondenten.



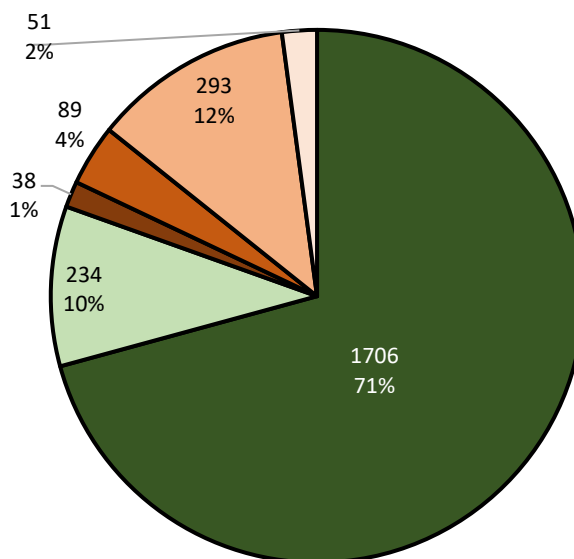
Figuur 9 Beroepssituatie van de respondenten op het moment van de enquête (Totaal : 2.411 respondenten)

We kunnen duidelijk drie groepen onderscheiden, meer bepaald de bedienden en de ambtenaren die ongeveer 40% uitmaken van alle respondenten, gevolgd door de hogere en middenkaders. Met een aandeel van 12% zijn ook studenten goed vertegenwoordigd.

Onderstaande grafiek toont de verdeling van het arbeidsstatuut met betrekking tot de steekproef:

Verdeling van het arbeidsstatuut

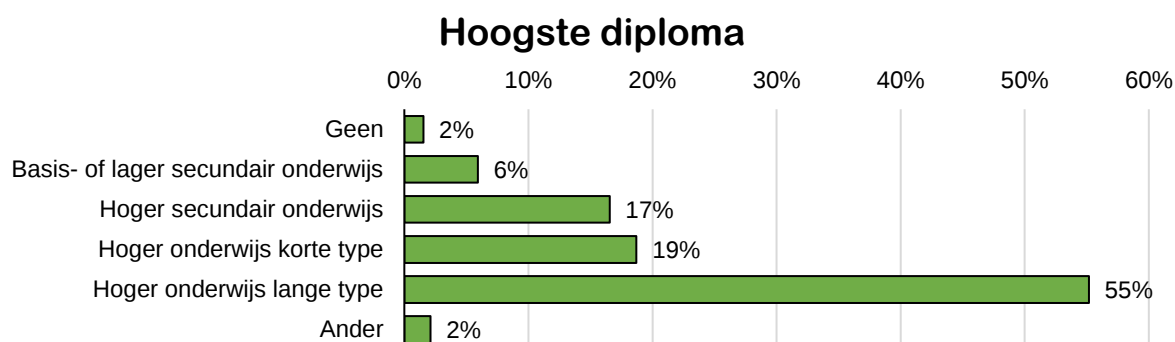
- Voltijds
- Deeltijds
- (Vervroegd) Pensioen
- Werkloos of zonder werk
- Student
- Geen beroepsactiviteit uit



Figuur 10 Verdeling van het arbeidsstatuut tussen de respondenten (Totaal: 2.411 respondenten)

Hieruit blijkt dat respectievelijk 70% en 10% van alle respondenten werknemers zijn die voltijds en halftijds werken; 12% ervan zijn studenten.

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van het hoogste diploma dat de respondenten op het moment van de enquête hadden behaald.



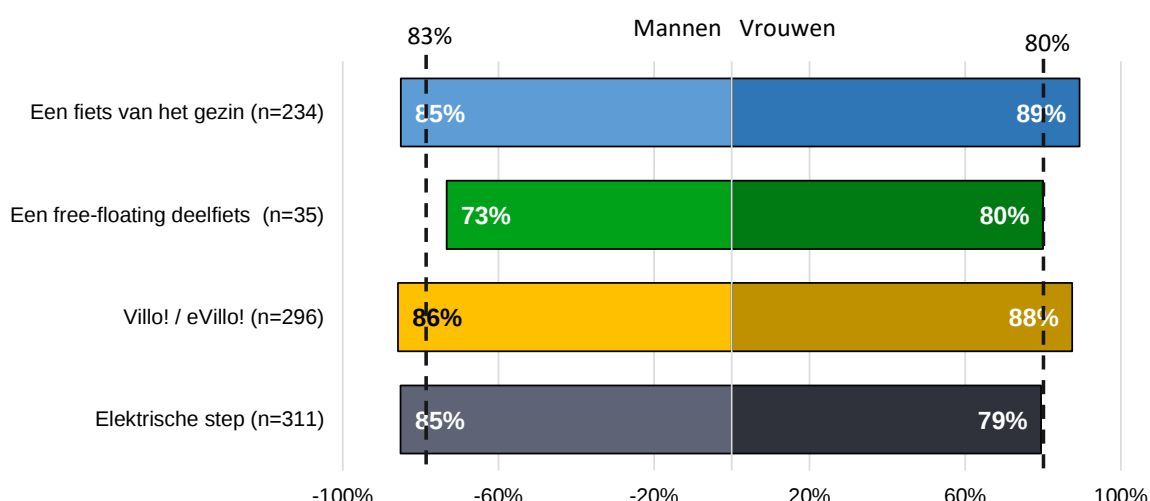
Figuur 11 Hoogste diploma dat de respondenten hebben behaald (Totaal: 2.411 respondenten)

55%, dus meer dan de helft van de respondenten, is houder van een diploma hoger onderwijs van het lange type, dus Master of Licentie, wat de belangrijkste trend aangeeft van dit item van de steekproef.

2.4 Bezit van een rijbewijs

We hebben ook een analyse gemaakt van de mate waarin de respondenten een rijbewijs B hebben. Onderstaande grafiek toont de resultaten op basis van het hoofdvervoermiddel. De scooterrijders zijn in deze grafiek niet opgenomen omdat de steekproef te klein was om statistisch significant te zijn. Bovendien heeft men ook geen rijbewijs nodig om met een scooter te rijden en moet men dus ook geen rijbewijs kunnen voorleggen om zich in te schrijven bij een operator van deelscooterdiensten. Om te komen tot de gemiddelde waarde die voor iedere vervoerswijze in de staven van het diagram vermeld staat, hebben we de meerderjarige respondenten geselecteerd op basis van hun gender en hoofdvervoermiddel¹. Het gemiddelde dat verticaal in stippellijn is weergegeven, stemt overeen met het gemiddelde van alle meerderjarige respondenten van de steekproef, per gender. Voor iedere vervoerswijze, hebben we enkel de meerderjarige respondenten weerhouden die een bepaald hoofdvervoermiddel hebben.

Aandeel houders van een rijbewijs B op basis van het vervoermiddel en het gender van de hoofdgebruikers van iedere vervoerswijze



Figuur 12 Aandeel houders van een rijbewijs B op basis van het vervoermiddel en het gender van de hoofdgebruikers van iedere vervoerswijze

¹Om aan iedere respondent een 'hoofdvervoermiddel' toe te wijzen, hebben we dezelfde methode gehanteerd als voor figuur 5.

Algemeen genomen, is het percentage meerderjarige respondenten die een rijbewijs hebben bijzonder hoog in vergelijking met het percentage van de algemene bevolking meerderjarigen. 81% van alle meerderjarige respondenten beschikt over een rijbewijs, terwijl dat algemeen maar ongeveer 50% is in de leeftijdsgroep van 18-25-jarigen. De BELDAM-enquête² uit 2010 gaf aan dat 64% van de meerderjarige Brusselaars een rijbewijs had. Het cijfer afkomstig uit deze BELDAM-bevraging had echter betrekking op alle Brusselaars, terwijl deze enquête enkel gericht is op de gebruikers van gedeelde micromobiliteit. Wellicht kan dit deels het verschil verklaren. We merken hierbij eveneens op dat de gegevens van de Beldam-enquête al dateren van 2010.

Binnen de steekproef, blijken de gebruikers van Villo!-fietsen en van de gezinsfiets vaker te beschikken over een rijbewijs dan het gemiddelde. Bij mannen ligt dat aandeel 2 tot 3% boven het gemiddelde, bij vrouwen 8 tot 9%. Bij de gebruikers van een e-step, al dan niet deelstep, blijkt een iets hoger aandeel in het bezit te zijn van een rijbewijs. In dit geval ligt dat aandeel bij mannen 2% boven het gemiddelde, bij vrouwen is dit aandeel gelijk aan het gemiddelde.

Tussentijdse samenvatting - Profiel van de gebruikers

- Het overgrote deel van de respondenten zijn **mannen (73%)**, **jonger dan 35 jaar (55%)**;
- Als we enkel kijken naar de gebruikers die zich uitsluitend met een bepaald vervoermiddel verplaatsen, dan ligt het aandeel vrouwen dat gebruikmaakt van deelfietsen, en dan vooral van elektrisch ondersteunde deelfietsen, hoger, met 32% voor Villo!, 43% voor eVillo! en 57% voor free-floatingfietsen.
- Van alle respondenten die hoofdzakelijk een specifiek hoofdvervoermiddel gebruiken, zijn de **min 35-jarigen het duidelijkst vertegenwoordigd in de groep die gebruikmaakt van de deelstep**, meer bepaald 61% tegenover 44% of minder voor alle andere vervoerswijzen.
- Het **overgrote deel van de respondenten - 85% - woont in Brussel**, en dan voornamelijk in de centrumgemeenten van het BHG zoals Elsene, Brussel-Stad en Schaarbeek.
- 40% van de respondenten, dus meer dan een derde, is **bediende of ambtenaar**; ongeveer 70% van deze steekproef werkt voltijds. 55% van de respondenten, meer dan de helft dus, heeft een diploma hoger onderwijs van het lange type.

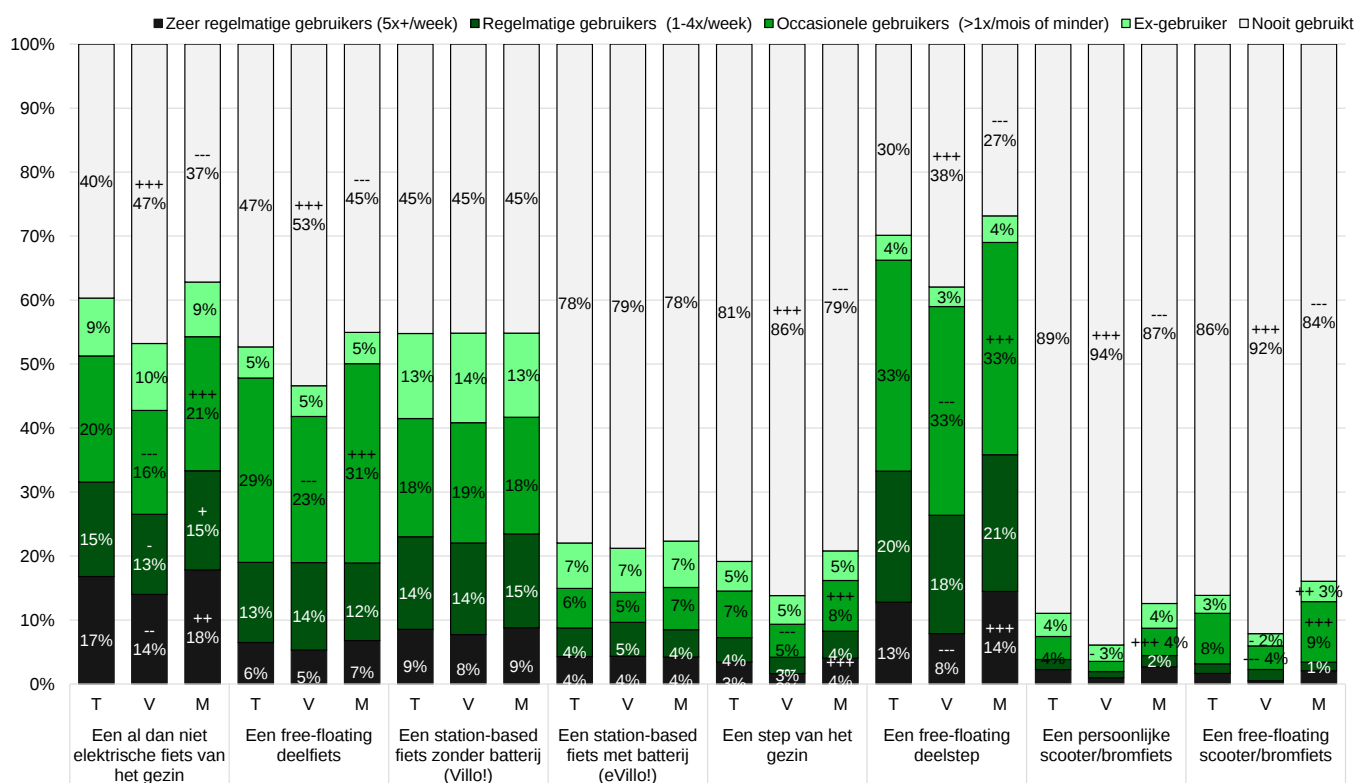
² De BELDAM-enquête ('BELgians'Daily Mobility') is een zogenaamde 'gezinsenquête'. Deze bevraging die op initiatief van de FOD Mobiliteit en Vervoer werd gehouden, had betrekking op heel België en alle vervoerswijzen. Ze werd gehouden bij een ad random steekproef van de Belgische gezinnen, die statistisch representatief werd gemaakt. Ze peilde via een vragenlijst naar de verplaatsingsgewoontes van de personen die deel uitmaakten van het bevraagde gezin. Iedere respondent moest hierbij de verplaatsingen beschrijven die hij of zij gedurende een dag had gemaakt. De enquête liep een volledig jaar om ook rekening te kunnen houden met eventueel seizoensgebonden effecten op de verplaatsingen. Uit deze bevraging kunnen onder meer specifieke gegevens worden getrokken over de verplaatsingsvolumes per motief, per type dag en per type verplaatsing.

3 GEBRUIK VAN GEDEELDE MICROMOBILITEIT

3.1 Gebruiksfrequentie en periode van ononderbroken gebruik

De eerste grafiek toont de gebruiksfrequentie van de verschillende vervoerswijzen per gender gedurende de 12 maanden die aan de bevraging voorafgingen. De statistische significantie van de verschillen in resultaten op basis van het gender hebben we weergegeven door middel van +/++/+++ en -/--/--- tekens al naargelang het verschil positief of negatief is, en al naargelang het representatief is met een betrouwbaarheidsdrempel van respectievelijk 90, 95 of 99%.

Aandeel gebruikers per gebruiksfrequentie en per vervoerswijze



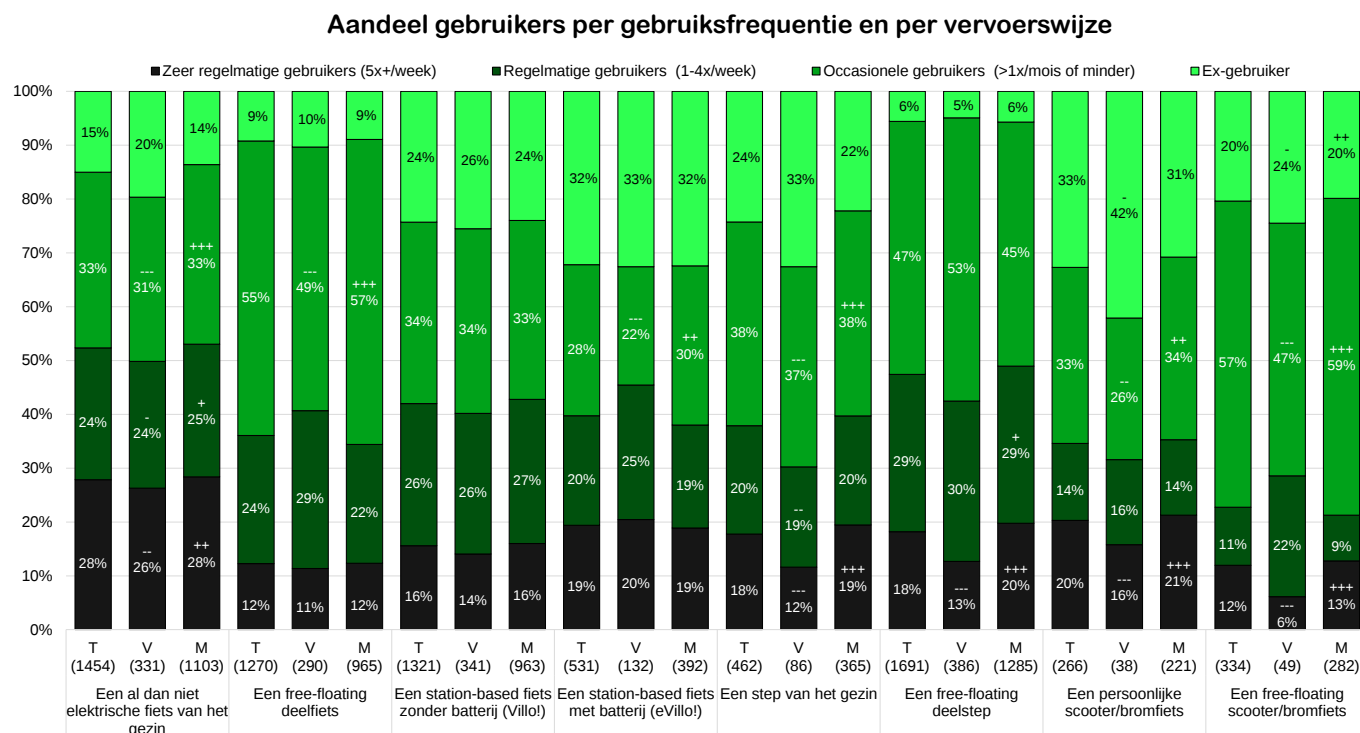
*Figuur 13 Aandeel gebruikers per gebruiksfrequentie en per vervoerswijze
(Totaal: 2.411 respondenten, Vrouwen: 622 respondenten, Mannen: 1.756 respondenten)*

De free-floating step is binnen de steekproef het meest gebruikte vervoermiddel, met een aandeel van 66% regelmatige of occasionele gebruikers. Daarna komen de gezinsfietsen en de deelfietsen (met uitzondering van de eVillo!-fietsen), die door ongeveer 50% van de gebruikers regelmatig worden gebruikt. De overige vervoerswijzen (eVillo!, gezinsstep, eigen scooter en deelscooter) vertegenwoordigen minder dan 15% van de regelmatige en occasionele gebruikers binnen de steekproef. Het aandeel van Villo! dat sinds 2009 in Brussel actief is en de oudste aanbieder van deelfietsen is, vertoont in vergelijking met de overige vervoerswijzen 10% meer 'anciens', in tegenstelling tot de deelstep die nog niet zo lang wordt gebruikt maar wel ongeveer 10% meer occasionele gebruikers telt. De hogere gebruiksfrequentie van de free-floating deelsteps ten opzichte van de gezinsfiets zou kunnen worden verklaard door de manier waarop de respondenten werden geselecteerd, wat deels gebeurde na het gebruik van een deelstep, wat deze resultaten in een zekere richting kan hebben gestuurd.

Volgens de 'deelstep'-enquête van 2019, was de helft van de gebruikers een occasionele gebruiker, terwijl ongeveer een vierde er meer dan een keer per week gebruik van maakte, wat zou kunnen duiden op een toename van het aandeel regelmatige gebruikers van deelsteps doorheen de tijd.

Vrouwen maken minder vaak gebruik van de gezinsfiets, de free-floating deelfiets, de gezinsstep en de free-floating deelstep. Door de bank genomen, bedraagt dit verschil gemiddeld ongeveer 5%.

Onderstaande grafiek toont de resultaten voor dezelfde vraag, maar zonder rekening te houden met de niet-gebruikers van iedere vervoerswijze. Zo kunnen we de gebruiksverschillen per vervoerswijze beter met elkaar te vergelijken.

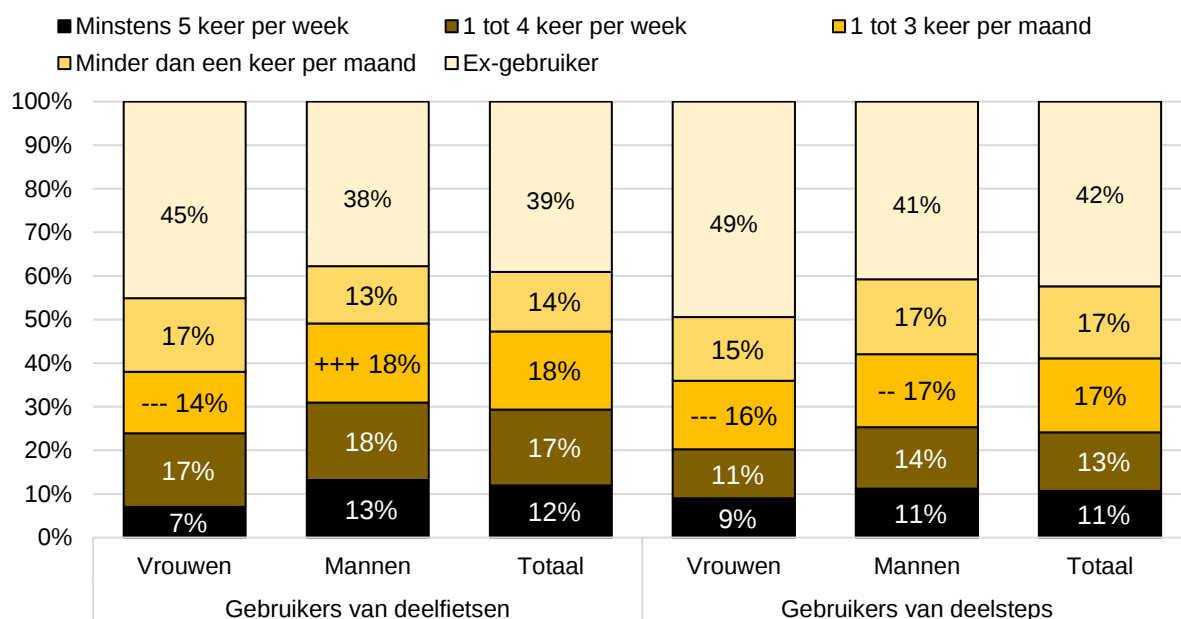


Figuur 14 Aandeel gebruikers per gebruiksfrequentie en per vervoerswijze (zonder niet-gebruikers van iedere vervoerswijze)

Net zoals in de vorige grafiek, blijken de vervoerswijzen Villo!, eVillo! en de eigen steps en scooters een aanzienlijk hoger aandeel 'anciens' te vertegenwoordigen. Voor Villo! en de eigen steps gaat dit tot 24%, en voor eVillo! en de eigen scooters tot 32%. We vermelden ter vergelijking dat de free-floating steps en fietsen gelijkaardige aandelen regelmatige gebruikers vertonen, maar dat het aandeel occasionele gebruikers ervan aanzienlijk hoger ligt. Ongeveer 50% van de respondenten gaven op deze vraag een ander antwoord dan 'Nooit'.

Onderstaande grafiek toont de gebruiksfrequentie van Villo! binnen de groep regelmatige gebruikers van free-floating deelfietsen en -steps. 'Regelmatig' betekent in dit geval minstens 1 keer per maand.

Gebruiksfrequentie van Villo! bij regelmatige gebruikers (gebruik >= 1x/maand) van deelfietsen en -steps

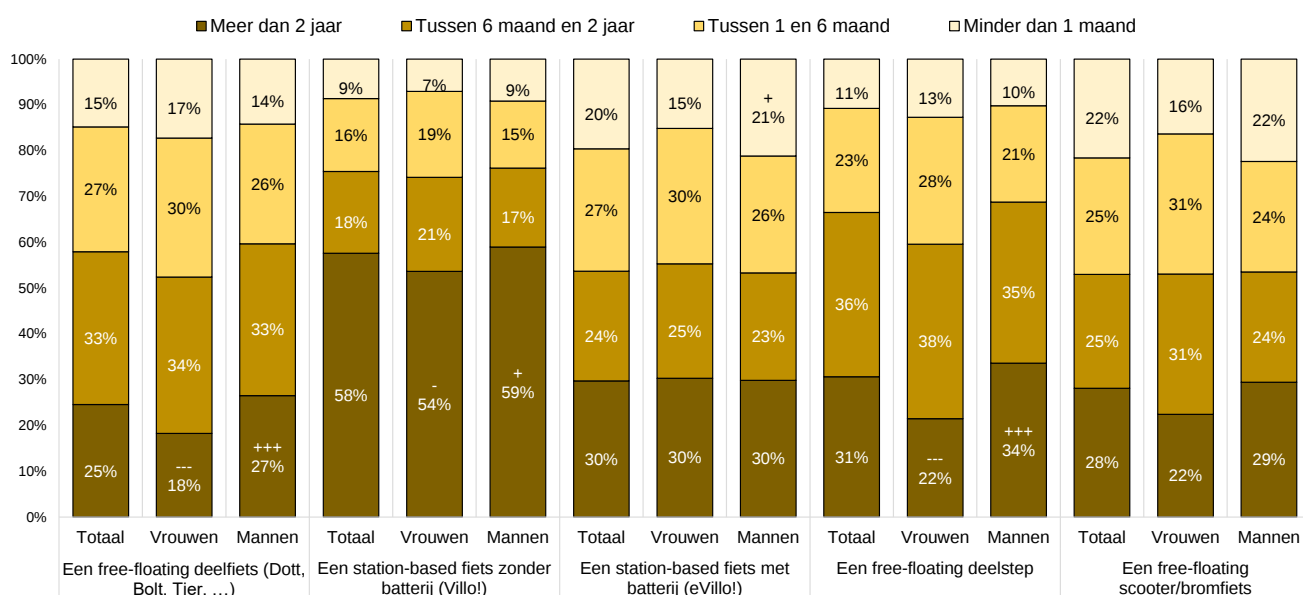


Figuur 15 Gebruiksfrequentie van Villo! binnen de groep regelmatige gebruikers (minstens 1x/maand) van free-floating deelfietsen en -steps (Totaal: deelfietsen = 402, deelsteps = 477)

Hieruit blijkt dat een aanzienlijk aandeel van de gebruikers van free-floating deelfietsen en -steps 'anciens' zijn van het Villo!-systeem (deelfietsen: 39%, deelsteps: 42%). We tellen vooral meer Villo!-anciens bij vrouwen. Voor deelfietsen en deelsteps gaat het hier over respectievelijk 6% en 7% meer gebruiksters.

Onderstaande grafiek toont vervolgens de verdeling van het aantal gebruikers per vervoerswijze en per ononderbroken gebruikperiode.

Aantal gebruikers per vervoerswijze en ononderbroken gebruikperiode



Figuur 16 Verdeling van de gebruikers per vervoerswijze en per ononderbroken gebruikperiode (Totaal: 2.411 respondenten)

De verdeling van de gebruikers op basis van de ononderbroken gebruiksperiode is over het algemeen gelijk voor de meeste vervoerswijzen, met een gelijkaardig aandeel van de gebruikers die er respectievelijk al meer dan 2 jaar /tussen 6 maanden en 2 jaar / en tussen 1 maand en 6 maanden gebruik van maken. Twee vervoerswijzen vormen hierop echter een uitzondering, meer bepaald de Villo!-fietsen en de deelsteps.

Wat Villo! betreft, maakt ongeveer de helft van de gebruikers er al meer dan 2 jaar ononderbroken gebruik van, wat eerder te maken kan hebben met getrouwheid aan het systeem dan wel met de vervoerswijze op zich, alsook met het feit dat deze operator in 2009 de eerste was die free-floating deelfietsen in Brussel aanbod. In het geval van de deelsteps, zien we iets meer gebruikers die er tussen 6 maanden en 2 jaar gebruik van maken, wat neerkomt op ongeveer 31% van de gebruikers. Het aandeel vrouwen dat al meer dan 2 jaar ervaring heeft met deelsteps en free-floating deelfietsen ligt lager.

De 'deelstep'-enquête van 2019 heeft aangetoond dat op het moment van de bevraging 53%, dus meer dan de helft van de respondenten, hier reeds 1 tot 6 maanden gebruik van maakte, en ongeveer een vierde ervan tussen de 6 maanden en 1 jaar.

We hebben ook een analyse gemaakt van het ervaringsniveau van de gebruikers. Hiervoor hebben we de gebruiksfrequentie en de ononderbroken gebruiksperiode voor iedere bevraagde vervoerswijze samengebracht. De tabellen op de volgende pagina zijn het resultaat van deze analyse.

Ze zijn als volgt opgemaakt: iedere lijn vertegenwoordigt een ononderbroken gebruiksperiode van de dienst in kwestie, en iedere kolom toont de gemiddelde gebruiksfrequentie ervan. Ieder vakje bevat het aantal respondenten dat overeenstemt met de ononderbroken gebruiksperiode en de gebruiksfrequentie. Een kleurcode geeft de vakjes weer met de meeste respondenten. De minst ervaren gebruikers vinden we terug rechts onderaan de tabel; de meest ervaren links bovenaan de tabel. We hebben enkel de huidige gebruikers van iedere vervoerswijze weerhouden.

Tabel 2 Ervaringsniveau van de gebruikers van gedeelde micromobiliteitsdiensten

Villo! deelfiets					
	5 maal per week of meer	1 tot 4 maal per week	1 tot 3 maal per maand	maal per maand	
Meer dan 2 jaar	108	186	143	106	 Minder gebruikmaking (maakt er pas sinds kort gebruik van)
Tussen 6 maand en 2 jaar	41	68	52	32	
Tussen 1 en 6 maand	34	79	38	33	
Minder dan 1 maand	23	16	18	23	
					 Minder gebruikmaking (maakt er zelden gebruik van)

Villo! deelfiets

	5 maal per week of meer	1 tot 4 maal per week	1 tot 3 maal per maand	maal per maand
Meer dan 2 jaar	108	186	143	106
Tussen 6 maand en 2 jaar	41	68	52	32
Tussen 1 en 6 maand	34	79	38	33
Minder dan 1 maand	23	16	18	23

eVillo! deelfiets

	5 maal per week of meer	1 tot 4 maal per week	1 tot 3 maal per maand	Minder dan 1 maal per maand
Meer dan 2 jaar	22	27	17	18
Tussen 6 maand en 2 jaar	25	26	22	13
Tussen 1 en 6 maand	33	36	32	18
Minder dan 1 maand	23	19	14	15

Free-floating deelfiets

	5 maal per week of meer	1 tot 4 maal per week	1 tot 3 maal per maand	Minder dan 1 maal per maand
Meer dan 2 jaar	47	66	96	59
Tussen 6 maand en 2 jaar	42	117	140	98
Tussen 1 en 6 maand	41	87	115	87
Minder dan 1 maand	26	32	49	51

Free-floating deelsteps

	5 maal per week of meer	1 tot 4 maal per week	1 tot 3 maal per maand	Minder dan 1 maal per maand
Meer dan 2 jaar	103	142	166	76
Tussen 6 maand en 2 jaar	108	192	188	93
Tussen 1 en 6 maand	58	120	125	69
Minder dan 1 maand	39	40	40	38

Free-floating scooter/bromfiets

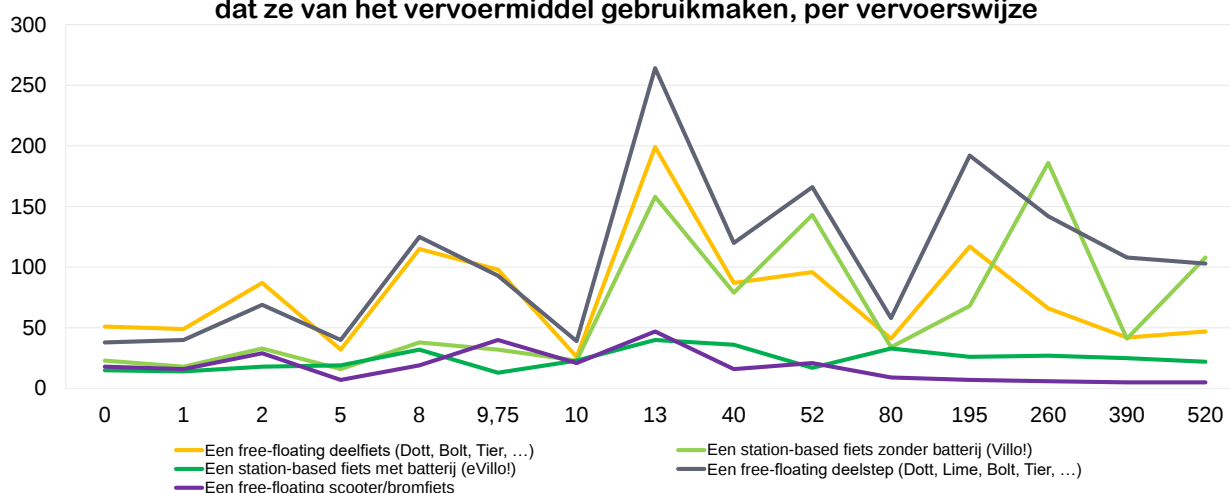
	5 maal per week of meer	1 tot 4 maal per week	1 tot 3 maal per maand	Minder dan 1 maal per maand
Meer dan 2 jaar	5	6	21	30
Tussen 6 maand en 2 jaar	5	7	17	40
Tussen 1 en 6 maand	9	16	19	29
Minder dan 1 maand	21	7	16	18

Hieruit blijkt dat de Villo!-gebruikers de meeste ervaring hebben met deeldiensten vermits een groot deel van de respondenten/Villo!-gebruikers al geruime tijd van deze dienst gebruikmaakt. De minder ervaren gebruikers vinden we terug in de groep van free-floating scooters en bromfietsen, wat kan worden verklaard door het lage aantal respondenten die voor deze vervoerswijzen werden gevonden. De gebruikers van deelfietsen en -steps vertonen gelijkaardige profielen. Ze bevinden zich in het midden van de tabel, en kunnen dus worden bestempeld als 'vrij ervaren'.

Als we dan de ononderbroken gebruikperiode en de gebruiksfrequentie vermenigvuldigen, dan verkrijgen we het gemiddeld aantal keer dat iedere gebruiker zich bedient van de vervoerswijze in kwestie.

Onderstaande grafiek toont het aantal respondenten op basis van het aantal keer dat ze van de dienst gebruikmaken.

Verdeling van de respondenten op basis van het gemiddeld aantal keer dat ze van het vervoermiddel gebruikmaken, per vervoerswijze



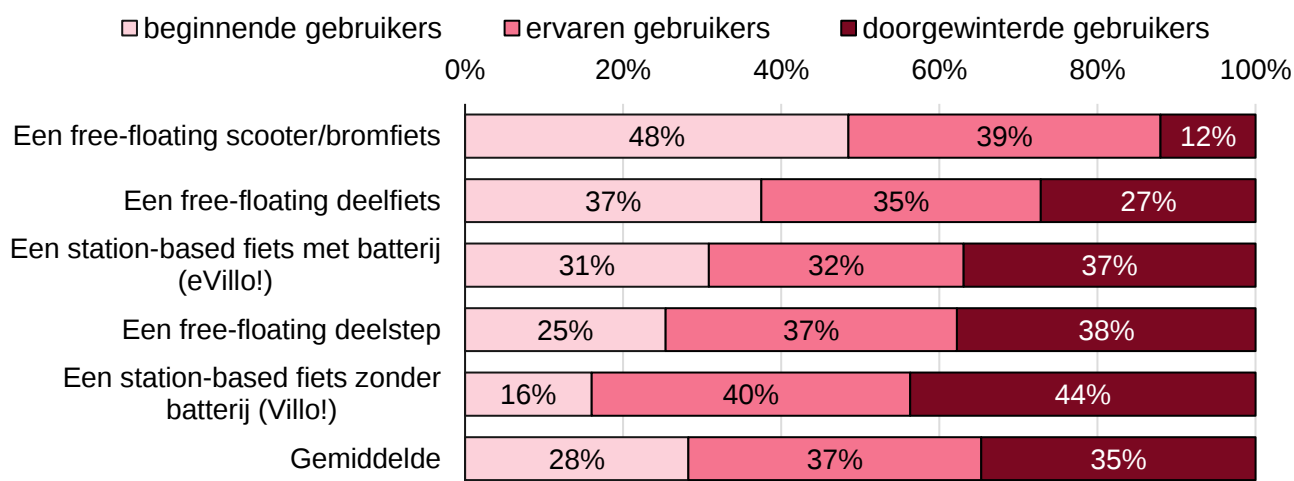
Figuur 17 Verdeling van de respondenten op basis van het gemiddeld aantal keer dat ze van het vervoermiddel gebruikmaken, per vervoerswijze

Uit deze grafiek komen twee natuurlijke scheidingen naar voren, meer bepaald vanaf 10 gebruikmakingen en vanaf 80 gebruikmakingen. Zo kunnen we de respondenten onderverdelen in drie ervaringscategorieën:

- Beginnende gebruikers: minder dan 10 gebruikmakingen
- Ervaren gebruikers: tussen 10 en 52 gebruikmakingen
- Doorgewinterde gebruikers: meer dan 52 gebruikmakingen

Omgezet in percentages, komt dat neer op 28% beginners, 37% ervaren gebruikers en 35% doorgewinterde gebruikers. Onderstaande grafiek toont het aandeel van ieder gebruikerstype per vervoerswijze. Voor iedere vervoerswijze, komt het aantal respondenten overeen met het aantal huidige gebruikers van de vervoerswijze in kwestie.

Aandeel gebruikers per ervaringsniveau



Figuur 18 Aandeel gebruikers op basis van hun ervaringsniveau

We zien hier dat de gebruikers van deelscooters over het algemeen het minst ervaring hebben, terwijl de Villo!-gebruikers heeft meest ervaring hebben.

Om de gebruikers van elkaar te onderscheiden, hanteerde de 'deelstep'-enquête van 2019 gelijkaardige scheidingslijnen - 10 en 50 gebruikmakingen - en kwam hierbij tot de volgende percentages: 42% beginnende gebruikers, 36% ervaren gebruikers en 21% doorgewinterde gebruikers.

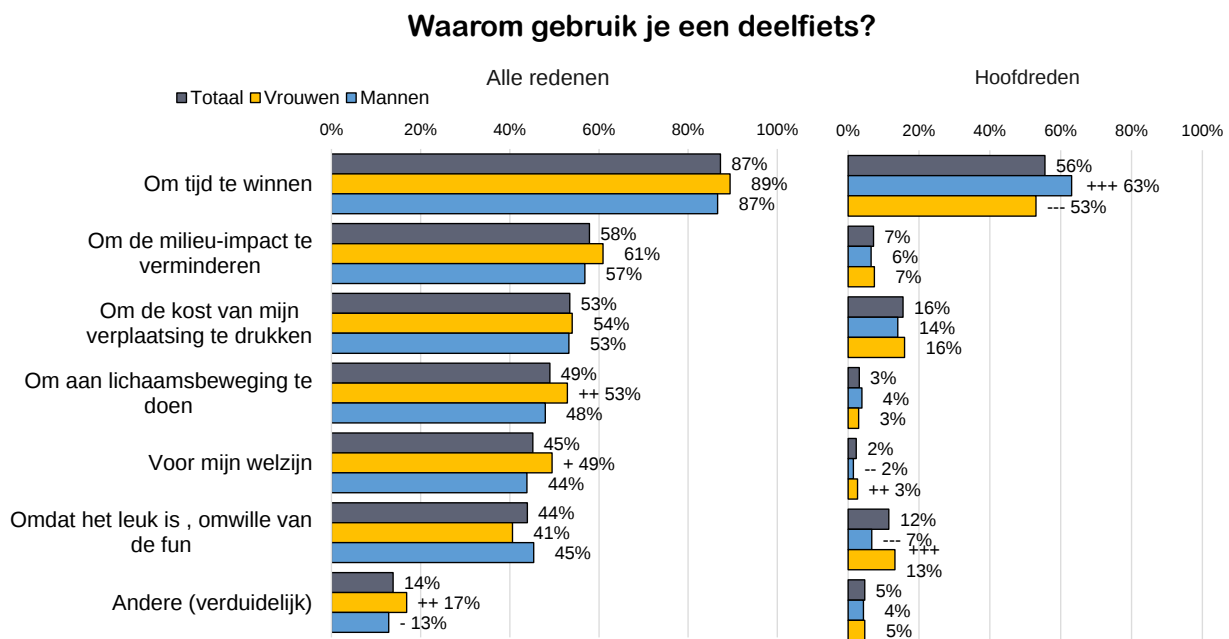
Hieruit blijkt dat de gemiddelde gebruikerservaring van de deelsteppers doorheen de tijd is toegenomen. Er zijn 17% minder beginners en 17% meer ervaren gebruikers.

3.2 Bepalende factoren om gebruik te maken van deelfietsen en deelsteps

De respondenten werden bevraagd naar de belangrijkste redenen waarom ze een deelfiets of deelstep gebruiken. Er werd hen gevraagd om de antwoorden te rangschikken naar volgorde van belangrijkheid. Onderstaande grafieken tonen voor ieder voorgesteld antwoord:

- Links, het aandeel respondenten dat dit antwoord had aangeduid, ongeacht de volgorde van belangrijkheid,
- Rechts, het aandeel respondenten dat dit antwoord als eerste had aangegeven.

We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruikmaken van een (free-floating, Villo!- of eVillo!-) deelfiets.



Figuur 19 Bepalende factoren voor gebruikmaking van een deelfiets

(Totaal: 1.838 respondenten, Vrouwen: 463 respondenten, Mannen: 1.350 respondenten)

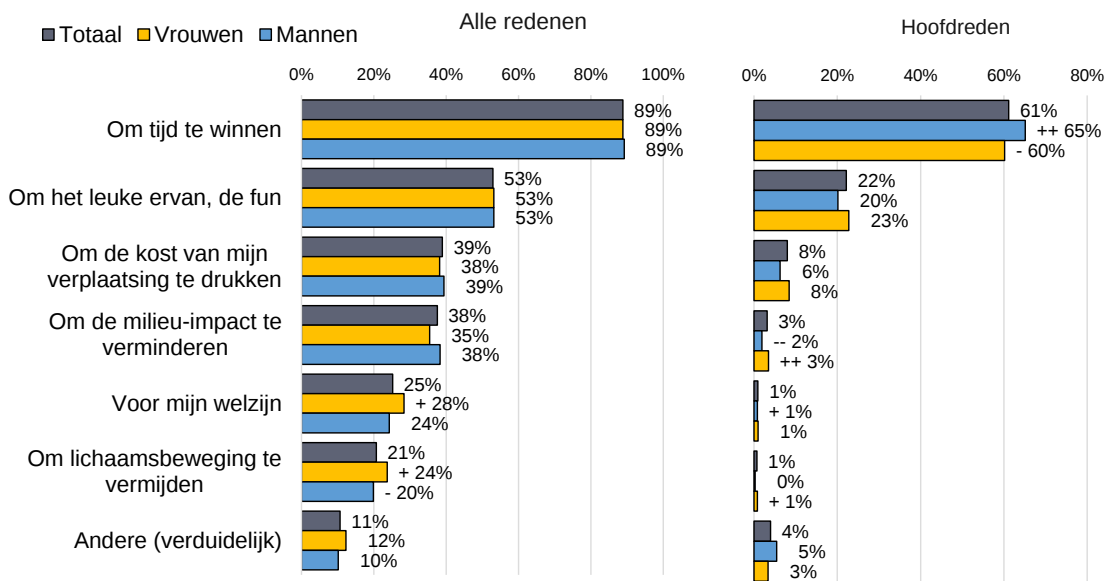
De reden die het vaakst wordt aangehaald, is tijdswinst. Bijna 90% van de respondenten heeft dit antwoord aangeduid, en in meer dan de helft van de gevallen stond dit antwoord op nummer 1. Dat de reistijd geldt als een van de sterke troeven van deelfietsen, bleek ook al uit de Mobiliteitsbarometer die Brussel Mobiliteit in 2021 heeft gehouden. De impact op het milieu en de verplaatsingskosten komen op de tweede en derde plaats. De vrouwen uit de steekproef bedienen zich vaker van een deelfiets dan de mannen om aan lichaamsbeweging te doen, hun welzijn te verhogen en tijd te winnen (uitsluitend hoofdrede).

In de rubriek 'Overige', werden de volgende antwoorden het vaakst vermeld:

- voor de praktische kant ervan (altijd beschikbaar, de fiets om het even waar kunnen oppikken en achterlaten) - 77 vermeldingen;
- als alternatief voor het openbaar vervoer (al naar gelang de dienstregelingen, de beschikbaarheid, bij stakingen,) - 49 vermeldingen;
- om geen gebruik te moeten maken van de eigen fiets (onder meer uit angst voor diefstal) - 39 vermeldingen;
- bij gebrek aan een eigen fiets - 18 vermeldingen - of bij gebrek aan een parkeerplaats in Brussel - 11 vermeldingen.

Onderstaande grafiek toont vervolgens de factoren die de respondenten ertoe aanzetten om een deelstep te gebruiken. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruik maken van een deelstep.

Welke zijn alle redenen waarom u een deelstep gebruikt?



Figuur 20 Bepalende factoren voor gebruikmaking van een deelstep
(Totaal: 1.597 respondenten, Vrouwen: 367 respondenten, Mannen: 1.212 respondenten)

Net zoals bij de deelfietsen komt ook hier de reistijd naar voren als de belangrijkste factor die het gebruik van deze vervoerswijze bepaalt. Deze reden werd door 89% van de respondenten aangegeven, en in 61% van de gevallen was dit de hoofdrede. De tweede reden die het vaakst werd aangegeven is het aspect 'fun'. Dit werd door ongeveer een op de twee respondenten aangehaald en in 22% van de gevallen was dit de belangrijkste reden om te stappen. In vergelijking tot de bevroegde mannen, bedienen de vrouwen uit de steekproef zich vaker van een deelfiets dan de mannen om niet te moeten fietsen/stappen, hun welzijn te verhogen en tijd te winnen.

In de rubriek 'Overige', werden de volgende redenen het vaakst vermeld:

- als vervoermiddel wanneer het MIVB-aanbod niet beschikbaar is ('s nachts of tijdens stakingen) - 31 vermeldingen;
- flexibiliteit (de step om het even wanneer kunnen oppikken en achterlaten) - 31 vermeldingen.

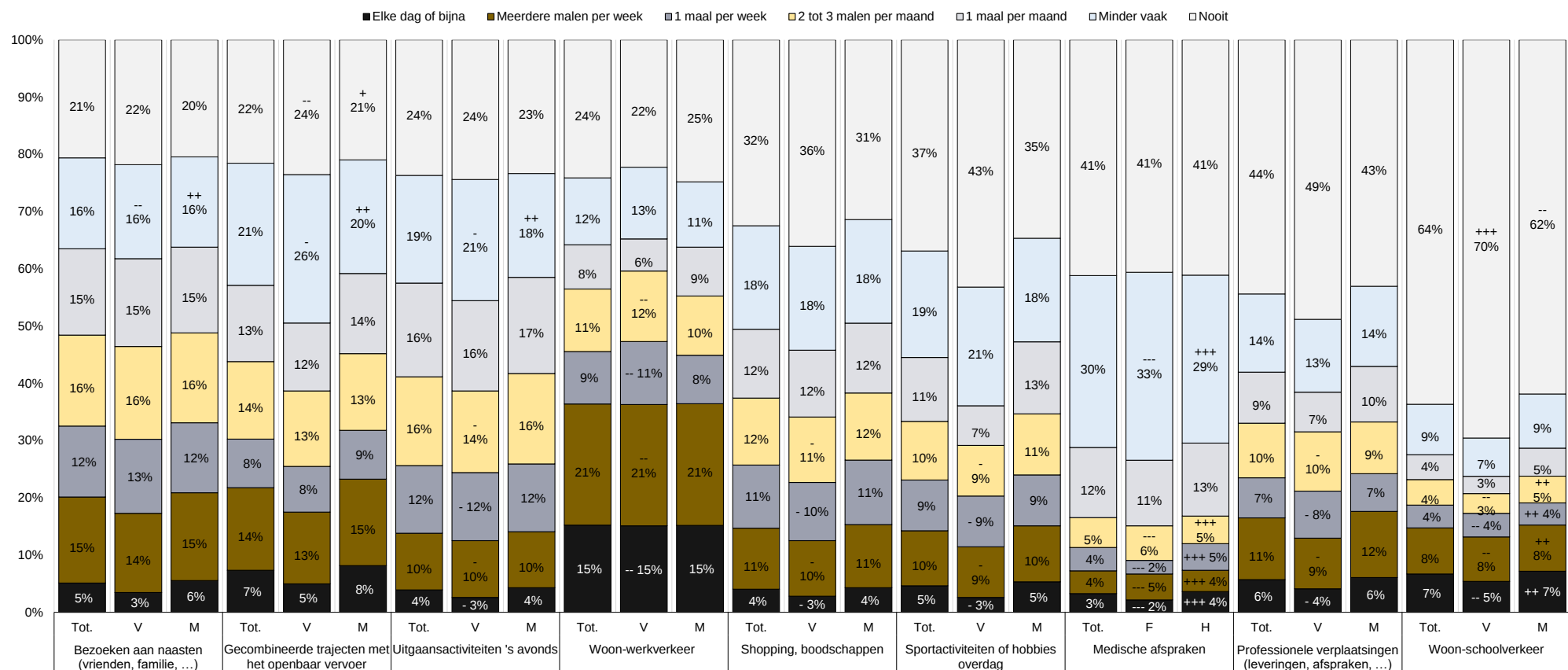
Ook in de 'deelstep'-enquête van 2019 en de Mobiliteitsbarometer 2021 kwam de reistijd naar voren als de belangrijkste bepalende factor voor gebruikmaking van de step. Wat de deelsteps betreft, gaf de enquête uit 2019 de drie volgende redenen aan als belangrijkste factoren om gebruik te blijven maken van dit vervoermiddel: tijdswinst ter vervanging van een of meerdere andere vervoerswijzen (51%); tijdswinst in combinatie met een of meerdere andere vervoerswijzen (40%), en het aspect 'fun' (34%). 27% van de respondenten vermeldde ook dat hij/zij op die manier luchtvervuiling wil tegengaan; 13% ervan wil door te deelstappen zijn/haar verplaatsingskosten verminderen.

Ook uit de enquête die de aanbieder van deelscooters Felyx in 2021 heeft gehouden, kwam 'tijdswinst' naar voren als de belangrijkste bepalende factor om gebruik te maken van de deelscooter. Ongeveer 50% van de respondenten had dit als hoofdrede opgegeven.

3.3 Motieven om gebruik te maken van deelfietsen en deelsteps

De volgende grafiek toont het aantal verplaatsingen van de huidige gebruikers van deelfietsen op basis van het verplaatsingsmotief, opgesplitst per gebruiksfrequentie en gender van de respondent. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruik maken van een deelfiets.

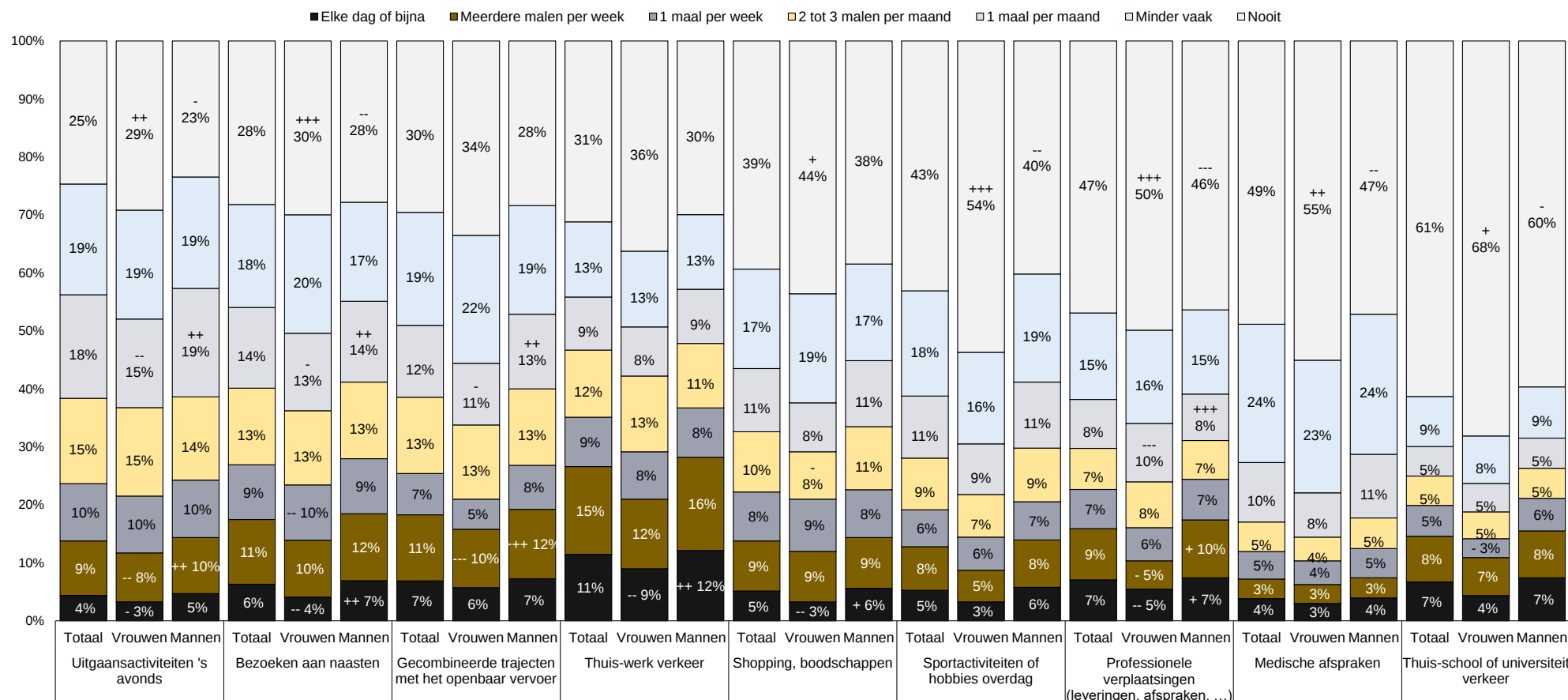
Aantal verplaatsingen met de deelfiets per verplaatsingsmotief per gender en per gebruiksfrequentie



Figuur 21 Aantal verplaatsingen met de deelfiets per verplaatsingsmotief per gender en per gebruiksfrequentie (Totaal: 1.838 respondenten)

De volgende grafiek bevat dezelfde informatie maar dan voor de huidige gebruikers van deelsteps.

Aantal verplaatsingen met de deelstep per verplaatsingsmotief per gender en per gebruiksfrequentie



Figuur 22 Aantal verplaatsingen met de deelstep per verplaatsingsmotief per gender en per gebruiksfrequentie (Totaal: 1.597 respondenten)

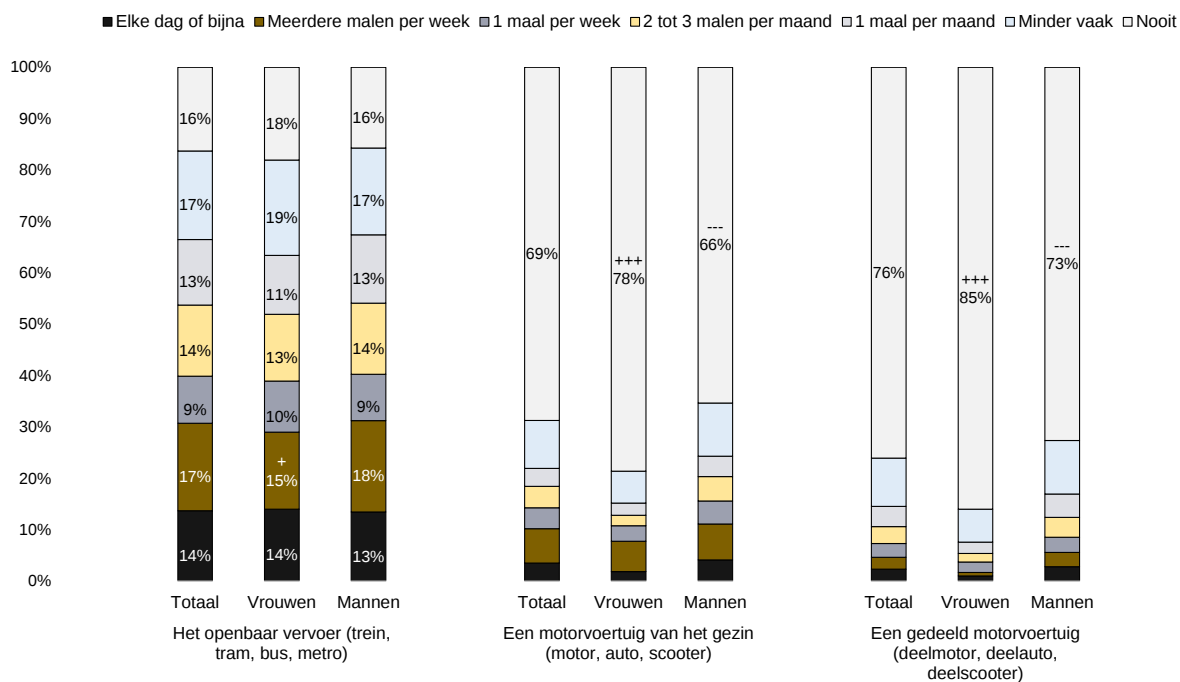
De deelfietsen en deelsteps worden het vaakst gebruikt voor het woon-werkverkeer, in combinatie met het openbaar vervoer, alsook voor het woon-schoolverkeer en de beroepsmatige verplaatsingen. Voor de steps liggen de trends helemaal in de lijn van de resultaten van de enquête van Brussel Mobiliteit uit 2019. Dat is vooral het geval voor het aandeel gebruikers dat *de deelstep* nooit gebruikt in combinatie met het OV. In 2019 ging het hier om 33% van de respondenten, waarbij enkel de steppers werden weerhouden die minstens een keer per maand gebruikmaakten van een deelstep. De mannen uit de steekproef maakten meer gebruik

van een deelfiets of deelstep om familie en vrienden te bezoeken of uit te gaan, of in combinatie met het OV. Ze verplaatsten zich ook vaker met een deelfiets voor een medische afspraak en met een deelstep voor een professionele afspraak.

3.4 Combinatie met andere vervoerswijzen

Onderstaande grafiek toont de frequentie waarmee de huidige deelfietsers en -steppers dit vervoermiddel combineren met andere vervoerswijzen, waaronder het openbaar vervoer, een gemotoriseerd gezinsvoertuig of een ander gemotoriseerd deelvoertuig. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruikmaken van een deelfiets, deelstep of deelscooter.

Gebruiksfrequentie van deelfietsen en deelsteps in combinatie met andere vervoerswijzen, opgesplitst per gender



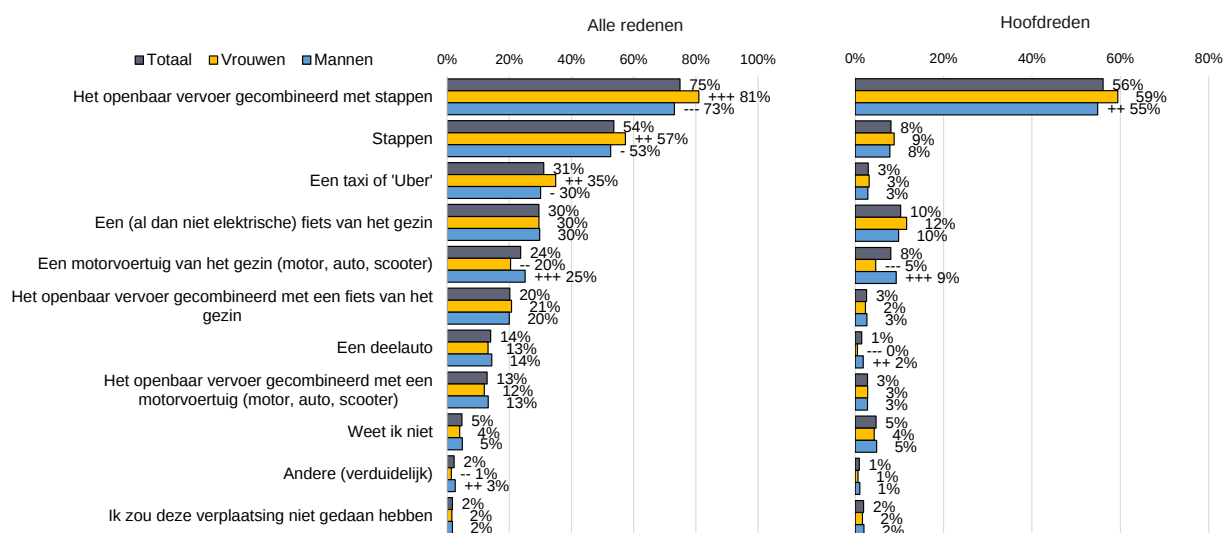
Figuur 23 Gebruiksfrequentie van deelfietsen en deelsteps in combinatie met andere vervoerswijzen, opgesplitst per gender (Totaal: 2.321 respondenten)

Hieruit kunnen we opmaken dat de diensten van gedeelde micromobiliteit vooral gebruikt worden in combinatie met het openbaar vervoer, en in slechts zeer beperkte gevallen met andere vervoerswijzen. Ongeveer 40% en 70% van de respondenten maakt respectievelijk 1 keer per week en 1 keer per maand de combinatie deelvoertuig/openbaar vervoer. 14% van de respondenten geeft aan dat ze nooit gedeelde micromobiliteit gebruiken in combinatie met het openbaar vervoer of een gemotoriseerd voertuig, wat neerkomt op ongeveer een op zes gebruikers. Van alle bevraagde personen, maken de vrouwen uit de steekproef minder vaak de combinatie gedeelde micromobiliteit/gemotoriseerd voertuig. Het verschil bedraagt ongeveer 10% in vergelijking met de totale populatie.

3.5 Vervanging van een andere vervoerswijze en getrouwheid aan een specifieke deeldienst

De gebruikers van gedeelde micromobiliteit werden hierbij gevraagd naar welke vervoerswijze ze zouden overschakelen indien in eerste instantie geen enkele dienst van gedeelde micromobiliteit, en in tweede instantie geen enkele dienst voor deelsteps beschikbaar zou zijn. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruik maken van een deelfiets, deelstep of deelscooter.

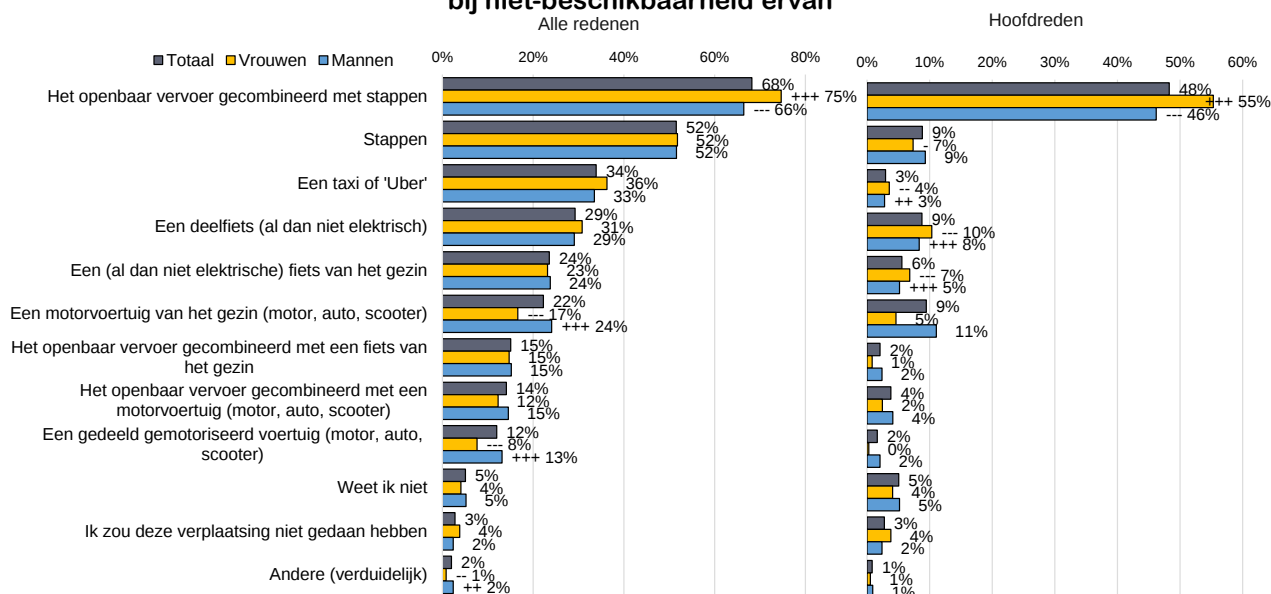
Voorkeurvervoermiddel ter vervanging van de diensten voor gedeelde micromobiliteit bij niet-beschikbaarheid ervan



Figuur 24 Voorkeurvervoermiddel ter vervanging van de diensten voor gedeelde micromobiliteit bij niet-beschikbaarheid ervan (Totaal: 2.321)

Hieruit blijkt dat bij niet-beschikbaarheid van de huidige diensten voor gedeelde micromobiliteit, 28% van de respondenten voornamelijk zou overschakelen naar het openbaar vervoer in combinatie met stappen; 56% ervan haalt dit aan als eerste mogelijkheid. De vrouwen uit de steekproef zouden eerder kiezen voor de combinatie openbaar vervoer/stappen, terwijl de mannen eerder gebruik zouden maken van een gemotoriseerd gezinsvoertuig. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruik maken van een deelstep.

Voorkeurvervoermiddel ter vervanging van de diensten voor deelsteps bij niet-beschikbaarheid ervan



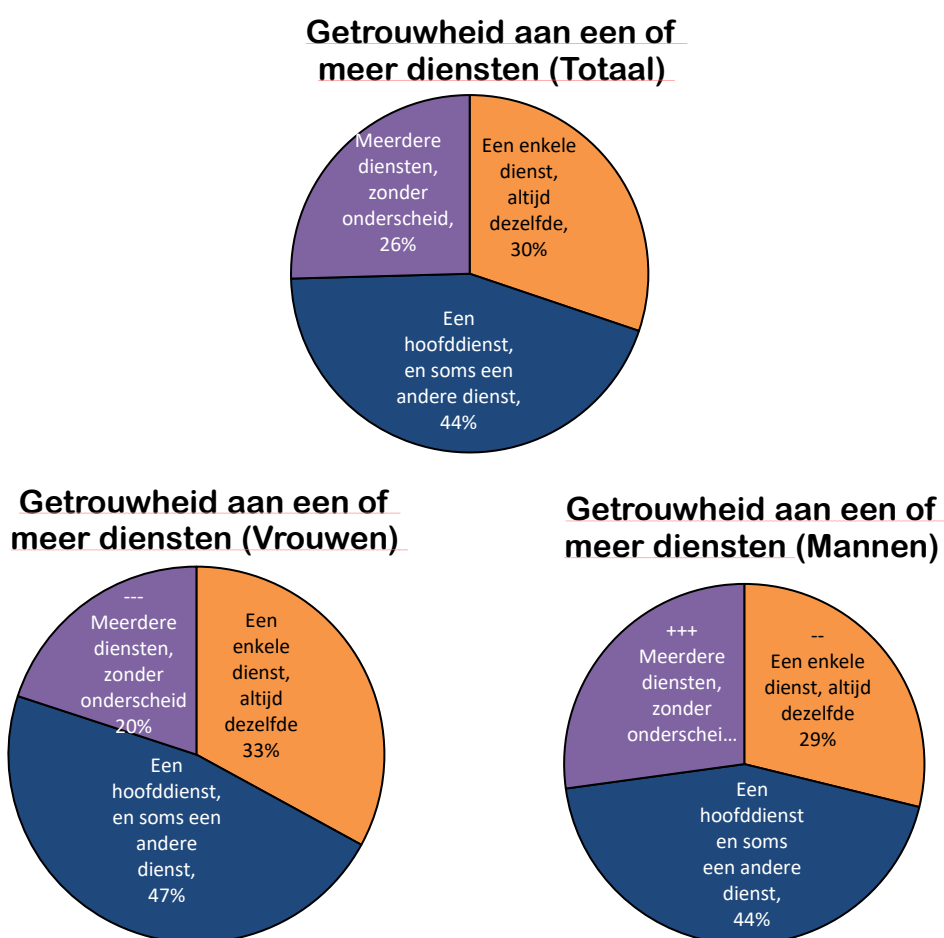
Figuur 25 Voorkeurvervoermiddel ter vervanging van de diensten voor deelsteps bij niet-beschikbaarheid ervan (Totaal: 1.597 respondenten)

Net zoals in de vorige grafiek, is het ook hier de combinatie openbaar vervoer/stappen die het vaakst naar voren komt als vervanging voor een deelstep indien deze dienst niet beschikbaar zou zijn. Deze oplossing werd door 68% van de respondenten gekozen, en bij 48% ervan was het de voorkeuroplossing. De deelfiets en de gezinsfiets komen op de vierde en de vijfde plaats, na stappen en voertuigen met chauffeur. Ook in dit geval zouden de vrouwen uit de steekproef eerder kiezen voor de combinatie openbaar vervoer/stappen, en de mannen eerder gebruikmaken van een gemotoriseerd voertuig.

Ook in de 'deelstep'-enquête van 2019 werden stappen en de combinatie openbaar vervoer/stappen het vaakst vermeld als vervanging voor de step. Ter vergelijking vermelden we nog dat het Fietsobservatorium 2022 aantoont dat bij niet-beschikbaarheid van deelfietsen, de gebruikers in de eerste plaats zouden overschakelen naar het openbaar vervoer, en in de tweede plaats zouden gaan stappen. Op een steekproef van 446 individuen, ging het hier om respectievelijk 65% en 18% van de respondenten. Deze trends liggen dus in de lijn van onze bevindingen.

3.6 Getrouwheid van de gebruikers aan een of meerdere diensten van gedeelde micromobiliteit

Vervolgens kregen de deelnemers aan de enquête vragen voorgelegd over hun getrouwheid aan diensten van micromobiliteit om zo te weten te komen of ze altijd terugvallen op dezelfde dienstverlening, of eerder de neiging hebben om van dienst te veranderen, zonder hieraan gehecht te zijn. Onderstaande grafiek toont de verdeling van de antwoorden die de bevraagde personen op deze vragen hebben gegeven. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruikmaken van een free-floating dienst voor micromobiliteit.

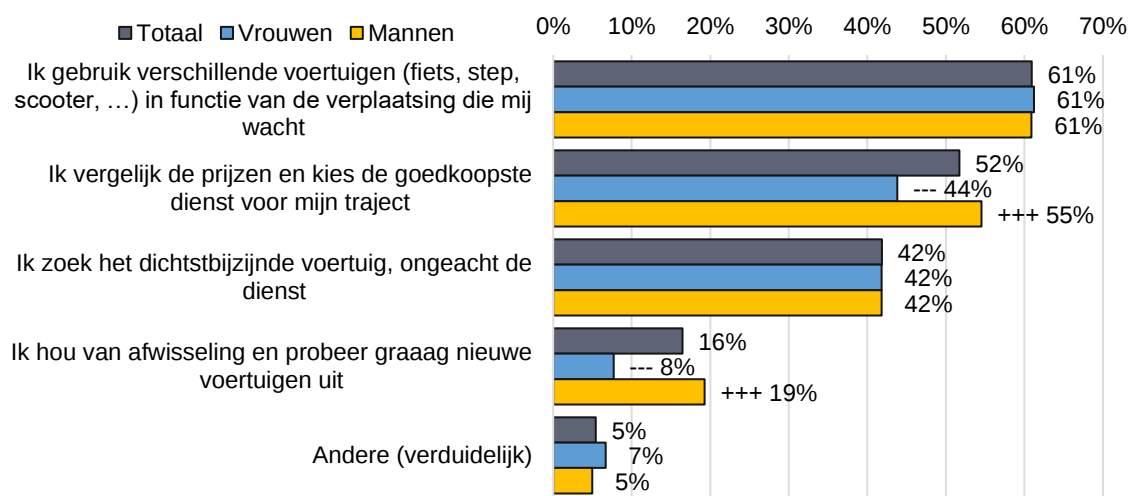


Figuur 26 Getrouwheid van de respondenten aan diensten voor micromobiliteit (Totaal : 1.852)

44% van alle respondenten, dus het merendeel ervan, geeft aan een niet-exclusieve voorkeur te hebben voor een bepaalde dienst. Ongeveer een derde van de respondenten maakt altijd gebruik van dezelfde dienst, terwijl ongeveer een vierde ervan meerdere diensten zonder onderscheid door elkaar gebruikt. Vrouwen blijken eerder geneigd dan mannen om exclusief gebruik te maken van een bepaalde dienst.

Om dit aspect verder uit te diepen, werd aan de respondenten die gebruikmaken van meerdere verschillende diensten gevraagd waarom ze dit doen. Onderstaande grafiek geeft de verdeling weer van de antwoorden op deze vraag. We hebben hierbij enkel de respondenten weerhouden die momenteel gebruikmaken van meerdere free-floating diensten voor micromobiliteit.

Waarom gebruikt u meerdere diensten voor gedeelde mobiliteit?



Figuur 27 Bepalende factoren voor gebruikmaking van meerdere diensten voor gedeelde micromobiliteit (Totaal: 1.293 respondenten, meerdere antwoorden mogelijk)

Er zijn meerdere redenen waarom respondenten switchen tussen verschillende diensten. We hebben de belangrijkste hiervan opgelijst:

- De nabijheid van het vervoermiddel (61%)
- Het type voertuig, afhankelijk van de verplaatsing (52%)
- De prijs van de dienst (43%)

Mannen zijn trouwens meer geneigd om het gebruikte vervoermiddel af te stemmen op hun verplaatsing, en gaan ook meer switchen tussen diensten of nieuwe diensten uitproberen.

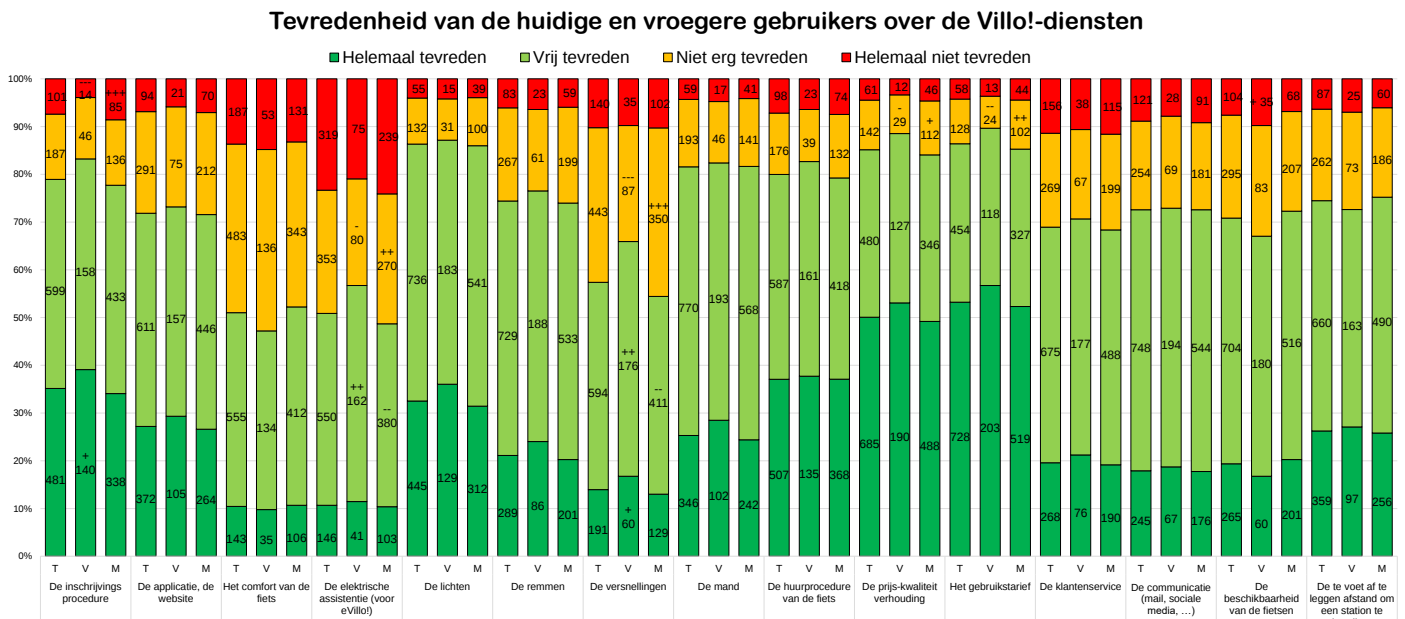
Tussentijdse samenvatting - Gebruik van gedeelde micromobiliteit

- De **vaakst gebruikte vervoerswijzen** zijn de **free-floating deelstep** en de **gezinsfiets**. Een derde van de respondenten zijn regelmatige gebruikers.
- De **deelstep** en de **Villo!-fietsen** zijn de vervoerswijzen waarvan de respondenten het meest occasioneel gebruikmaken; voor de step is dat 33% van de respondenten, voor de Villo!-fiets 29%. De andere vervoermiddelen die vaak occasioneel worden gebruikt, zijn de gezinsfiets en de eVillo!-fiets; ongeveer 20% van de respondenten gebruikt ze af en toe.
- De **helft van de Villo!-gebruikers maakt al meer dan 2 jaar gebruik van deze dienst**. Het merendeel van steppers maakt minstens 6 maanden en maximum 2 jaar gebruik van een deelstep.
- De **fiets en de deelstep** worden voornamelijk gebruikt om **tijd te winnen**. De kostprijs van de verplaatsing komt op de derde plaats, na de milieu-impact voor de deelfiets en het aspect 'fun' voor de deelstep.
- Indien **deelvoertuigen met een andere vervoerswijze worden gecombineerd, dan is dat vooral met het openbaar vervoer**, dat de voorkeur krijgt indien gedeelde micromobiliteit zou verdwijnen.
- 44% van de respondenten, dus het merendeel ervan, is geneigd om niet-exclusief gebruik te maken van een of meer diensten; 30% van de deelnemers aan de enquête gebruiken uitsluitend een dienst.
- Bij de **keuze van de dienst** op het moment van de verplaatsing, geven vooral de **nabijheid van het toestel**, het **type** toestel en de **prijs** van de dienst de doorslag.

4 FOCUS OP DE VILLO!-DIENSTEN

4.1 Tevredenheid van de huidige en vroegere gebruikers over de Villo!-diensten

De deelnemers kregen meerdere vragen voorgelegd die specifiek betrekking hadden op de Villo!- en eVillo!-diensten om zo beter inzicht te krijgen in de manier waarop ze het systeem ervaren. Onderstaande grafiek toont dus de tevredenheid van de respondenten die ooit een Villo! of eVillo!-fiets hebben gebruikt en doet dit aan de hand van een reeks criteria.

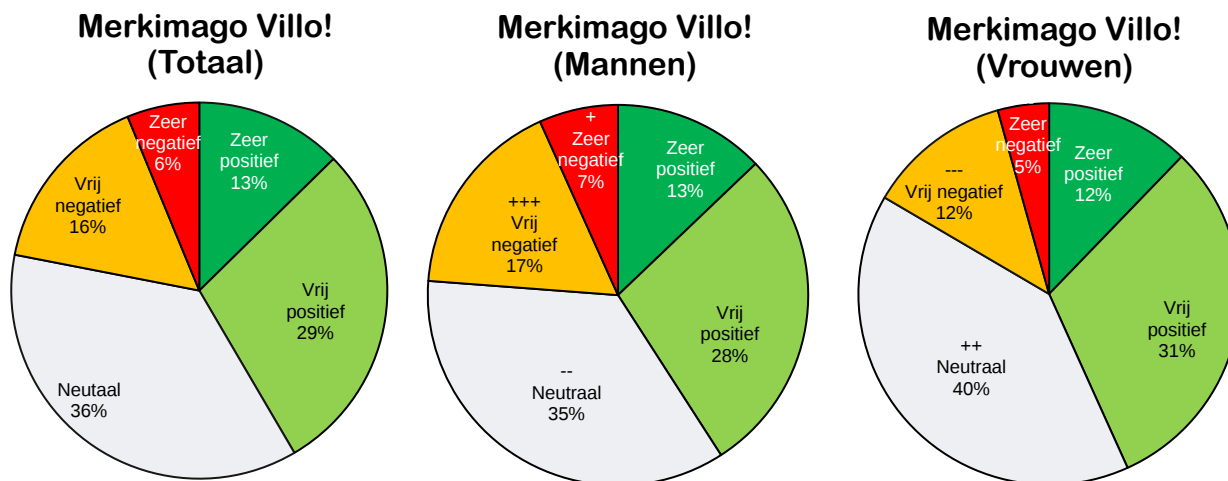


Figuur 28 Tevredenheid van de huidige en vroegere gebruikers over de Villo!-diensten (totaal: 1.368 respondenten)

Voor alle criteria samen, geven de respondenten een gemiddelde tevredenheidsscore van 73%. De sterkste troeven van het systeem zijn de prijs-kwaliteitverhouding en het gebruikstarief, waar ongeveer 50% van de gebruikers zeer tevreden over is. De meeste criteria behalen een tevredenheidsscore van om en bij de 70%. Enkel het comfortniveau van de fietsen en de elektrische ondersteuning van de eVillo!-fietsen doen het minder goed en blijven steken op een tevredenheidsscore van ongeveer 50%. In vergelijking met de rest van de steekproef, blijken de mannen uit de steekproef over het algemeen minder tevreden over de inschrijvingsprocedures, de elektrische ondersteuning en de versnellingen van de fietsen, de gebruikstarieven en de prijs-kwaliteitsverhouding.

4.2 Merkimago van de Villo!-diensten bij alle gebruikers

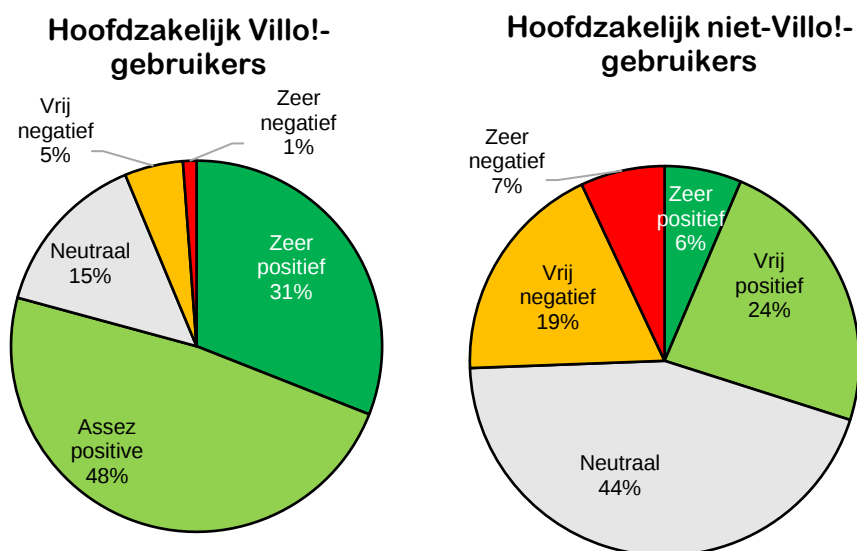
Vervolgens kregen de deelnemers aan de enquête vragen voorgelegd over hun perceptie van het merkimago van de Villo!-diensten. Onderstaande grafiek geeft de verdeling weer van de antwoorden op deze vraag.



Figuur 29 Perceptie van het merkimago van de Villo!-diensten door de respondenten (2.411 respondenten)

Over het algemeen hebben de respondenten - 42% ervan - een positief beeld van Villo! als merk. 35% staat er neutraal tegenover en 22% negatief. Vrouwen hebben bovendien een iets betere perceptie van de dienstverlening.

Onderstaande grafiek herneemt dezelfde vraag, maar maakt een onderscheid tussen de gebruikers die zich voornamelijk bedienen van Villo! (n=255) en de gebruikers die hoofdzakelijk gebruik maken van andere diensten dan Villo! (n=672).

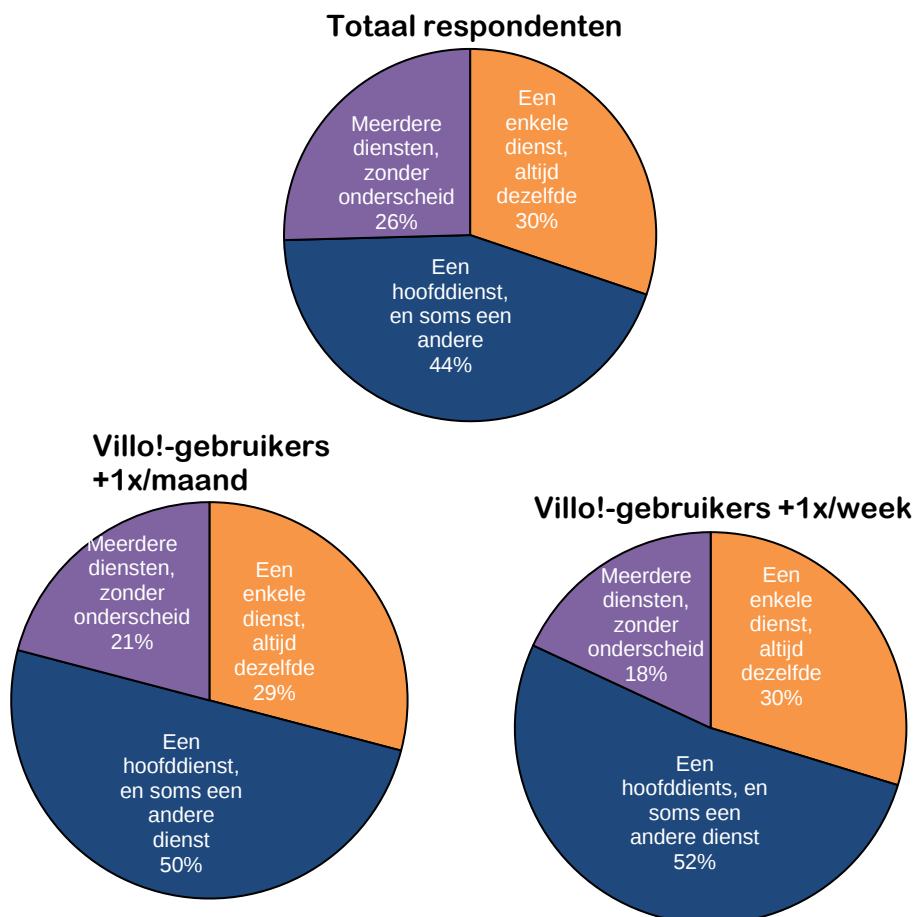


Figuur 30 Perceptie van het merkimago van de Villo!-diensten per type gebruiker

Hieruit blijkt dat de gebruikers die hoofdzakelijk gebruik maken van Villo! zeer positief staan tegenover het merk. 79% ervan geeft een positieve beoordeling. Bij de gebruikers die meestal van andere deeldiensten gebruikmaken, is de houding tegenover het merk neutraal, met evenveel positieve als negatieve beoordelingen.

4.3 Getrouwheid van de respondenten aan de Villo!-diensten

De volgende grafiek toont de getrouwheid van de Villo!-gebruikers. We zijn hierbij uitgegaan van het antwoord van alle respondenten die ooit hebben gebruikgemaakt van een free-floating gedeelde micromobiliteitsdienst, en hebben hierop een filter toegepast om een onderscheid te kunnen maken tussen de respondenten die Villo! minstens een keer per maand gebruiken en de respondenten die dit minstens een keer per week doen.



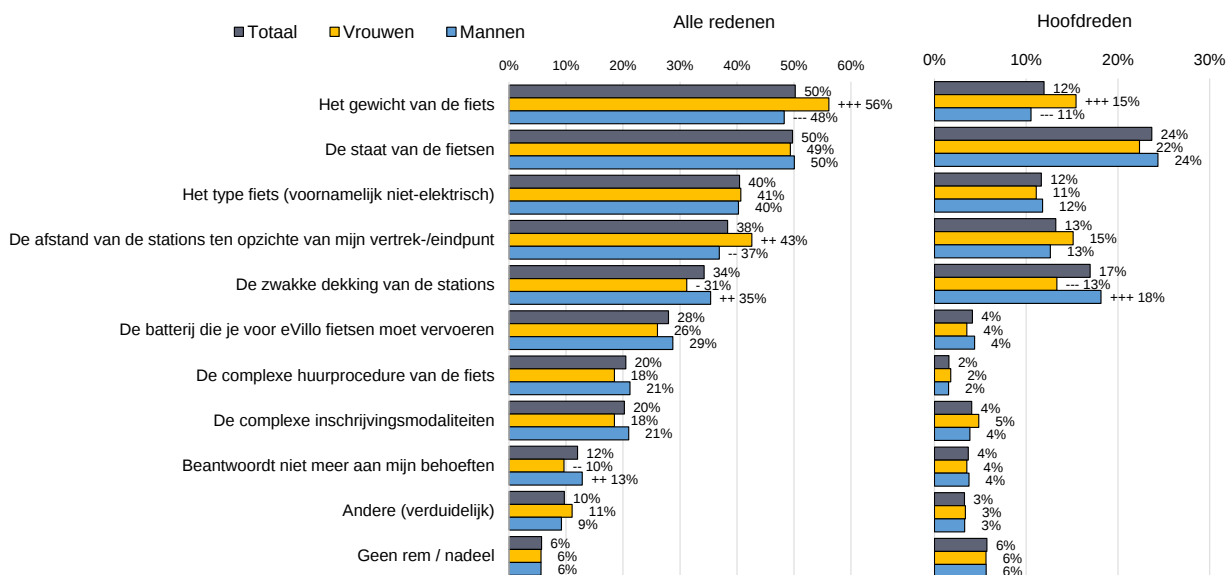
Figuur 31 Getrouwheid van de respondenten aan de Villo!-diensten (Totaal: 1.852 respondenten)

Zowel de occasionele als de regelmatige Villo!-gebruikers blijken meer geneigd te zijn om vooral deze dienst te gebruiken, maar niet in aanzienlijk hogere mate dan de gebruikers van andere vervoerswijzen in de rest van de steekproef. Zo heeft 52% van de respondenten die zich meer dan een keer per week bedienen van een Villo!-fiets, aangegeven dat ze voornamelijk deze dienst gebruiken en soms andere diensten, wat 8% hoger ligt dan de totale steekproef.

4.4 Belangrijkste struikelblokken en nadelen die gekoppeld zijn aan het gebruik van Villo!-fietsen

Alle respondenten werden tot slot bevraagd over de belangrijkste nadelen van deze dienst. De deelnemers aan de enquête hebben alle voorgestelde aspecten gerangschikt naar volgorde van belangrijkheid. Onderstaande grafiek toont links het aandeel respondenten dat ieder item heeft geselecteerd, ongeacht de orde van belangrijkheid, en rechts het aandeel respondenten dat het item in kwestie op de eerste plaats heeft gezet.

Belangrijkste nadelen of struikelblokken voor gebruikmaking van Villo!-fietsen



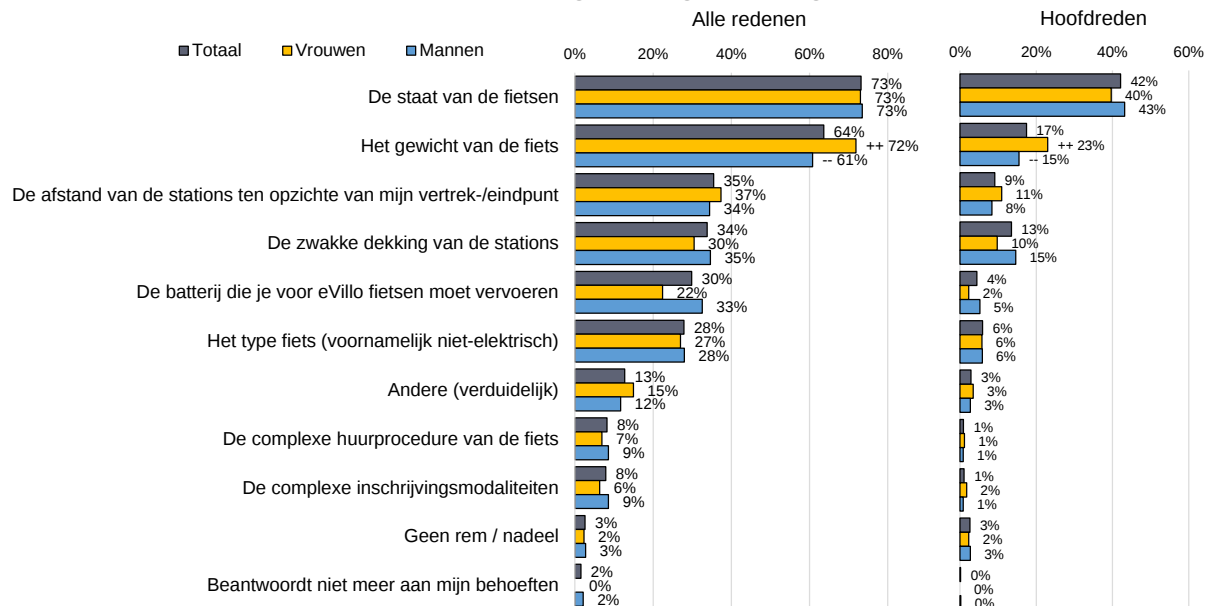
Figuur 32 Belangrijkste nadelen of struikelblokken voor gebruikmaking van Villo!-fietsen (Totaal: 2.411 respondenten)

De belangrijkste zwakheden van het systeem die de deelnemers aan de enquête aan het licht hebben gebracht, zijn het gewicht en de staat van de fietsen, alsook het type fiets dat wordt aangeboden en dat over het algemeen niet-elektrisch is. Andere zwakke punten zijn de aanzienlijke afstand van de Villo!-stations ten opzichte van het vertrek- of eindpunt, alsook de lage dichtheid van de standplaatsen. Vooral de vrouwen uit de steekproef zijn gevoelig voor het aspect 'gewicht' van de fiets en de afstand tot de stations (respectievelijk +6% en +5% ten opzichte van het totaal aantal respondenten).

De nadelen die het vaakst worden aangehaald als struikelblok om gebruik te maken van de Villo!-fietsen, zijn de staat van de fietsen en de lage dichtheid van de standplaatsen (respectievelijk 24% en 17% van de antwoorden). Het gewicht en het type fiets zijn over het algemeen de aspecten die het meest worden aangehaald als struikelblok voor het gebruik ervan, maar ze vormen niet het belangrijkste obstakel. Deze twee struikelblokken worden vermeld door een op twee respondenten, maar slechts een op zes respondenten beschouwt ze als de belangrijkste obstakels. Bij de antwoorden in de rubriek 'Overige', vermelden de respondenten het vaakst het geringe aantal beschikbare plaatsen om de fiets te stallen bij aankomst (46 vermeldingen), het aantal beschikbare fietsen in bepaalde stations (40 vermeldingen), de autonomie en het vermogen van de batterij van de elektrische fietsen (18 vermeldingen) en de onmogelijkheid om bij problemen de klantendienst te bereiken buiten de kantooruren (17 vermeldingen).

De laatste grafiek in de reeks geeft de resultaten weer op dezelfde vraag, maar dan met toepassing van een filter op de regelmatige Villo!- en eVillo!-gebruikers, dit zijn dus de personen die zich minstens een keer per week van een Villo!-fiets bedienen.

Belangrijkste nadelen of struikelblokken voor gebruikmaking van Villo!-fietsen, uitsluitend regelmatige Villo!-gebruikers



Figuur 33 Belangrijkste nadelen of struikelblokken voor gebruikmaking van Villo!-fietsen, uitsluitend regelmatige Villo!-gebruikers
(Totaal: 660 respondenten, Vrouwen: 174 respondenten, Mannen: 479 respondenten)

Voor de regelmatige Villo!-gebruikers vormen de staat en het gewicht van de fiets de grootste struikelblokken. Deze vaststelling geldt voor alle gebruikers, maar is bij hen wel iets nadrukkelijker aanwezig.

Tussentijdse samenvatting - Focus op de Villo!-dienstverlening

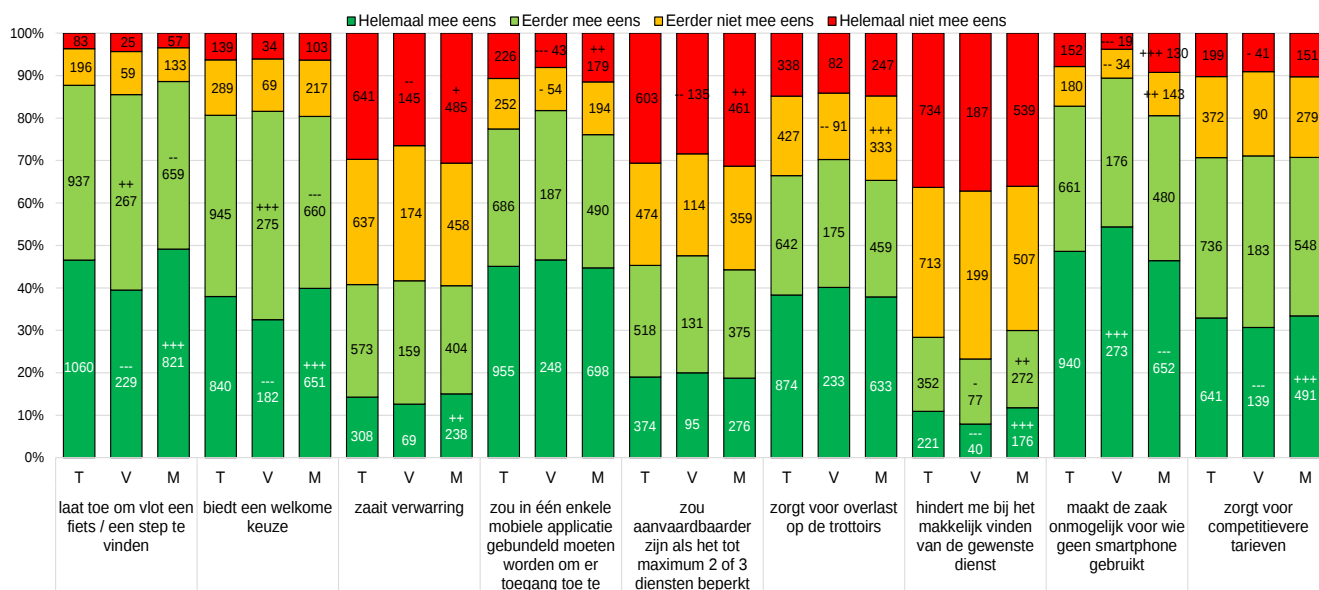
- Het Villo!-systeem scoort over het algemeen zeer goed wat betreft tevredenheid. 73% van de huidige en vroegere gebruikers ervan zijn tevreden, en dat heeft vooral te maken met de goede **prijs-kwaliteitverhouding** van de dienst.
- Ook qua **merkimage** doet Villo! het zeer goed bij de respondenten die uitsluitend gebruikmaken van het Villo!-systeem, maar de **algemene steekproef** staat er **neutraal** tegenover, en de balans weegt lichtjes door in de negatieve richting.
- De Villo!-gebruikers blijken meer geneigd om eerder deze dienst te gebruiken dan wel de andere deeldiensten, maar dat wil niet noodzakelijkerwijze zeggen dat ze Villo! op een meer exclusieve wijze zouden gebruiken dan de totale steekproef.

5 VERWACHTINGEN MET BETREKKING TOT DE VERDERE ONTWIKKELING VAN HET AANBOD AAN GEDEELDE MICROMOBILITEIT NAAR DE TOEKOMST TOE

Tot slot kregen de deelnemers aan de enquête nog een reeks vragen voorgelegd die peilen naar hun verwachtingen en behoeftes met betrekking tot de verdere ontwikkeling van gedeelde micromobiliteit in Brussel.

Er werd hen eerst gevraagd om aan te geven in hoeverre ze akkoord konden gaan met een reeks stellingen rond het item 'verscheidenheid van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit in Brussel'. Deze vraag werd gesteld aan alle deelnemers aan de enquête. Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de antwoorden op deze vragen.

De verscheidenheid van het gedeelde micromobilitétsaanbod in Brussel...



Figuur 34 Mate waarin respondenten akkoord gaan met een reeks stellingen rond het item 'verscheidenheid van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit in Brussel (Totaal: 2.411 respondenten)

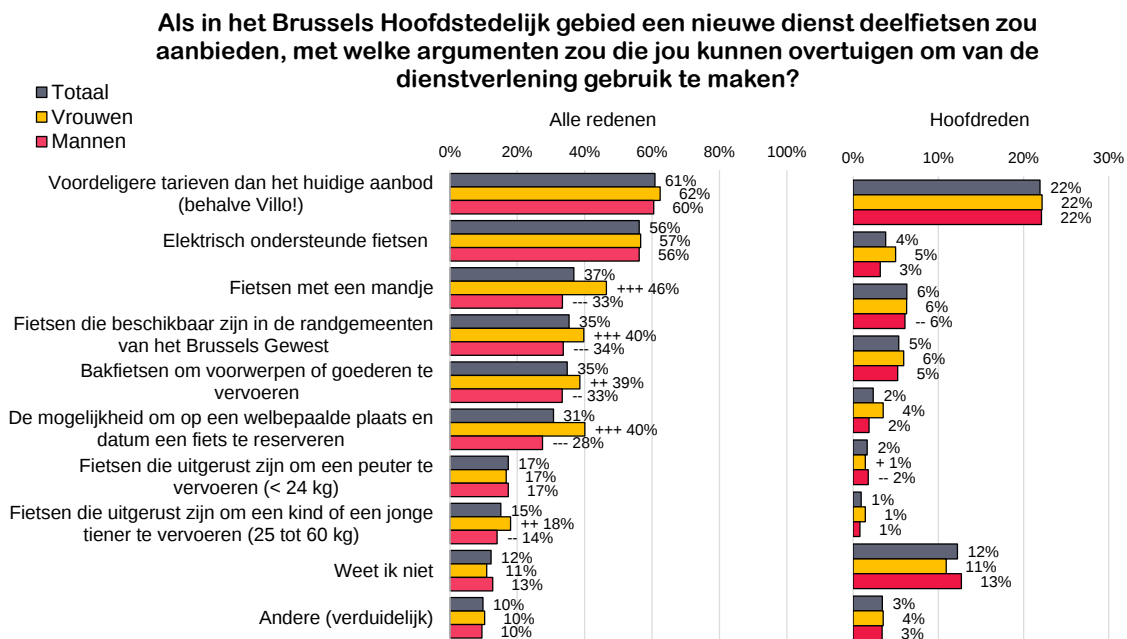
De stellingen waarmee de respondenten het meest akkoord gingen, geven aan dat het aanbod aan micromobiliteit in Brussel:

- Toelaat om gemakkelijk een fiets of step te vinden (~ 90% akkoord)
- Een goede keuze biedt (~80% akkoord)
- Toegankelijk zou moeten zijn via een enkel mobiele app (~80% akkoord)
- Te veel plaats inneemt op de trottoirs (~70% akkoord)
- Het onmogelijk maakt voor mensen zonder smartphone om er gebruik van te maken (~80% akkoord)

De perceptie van het aanbod aan micromobiliteit in Brussel is over het algemeen positief, wat lijkt steek te houden vermits de steekproef van de enquête uitsluitend was samengesteld uit gebruikers van gedeelde micromobiliteit. De plaatsinname op de trottoirs, de toegang voor mensen zonder smartphone en de integratie van alle systemen in een enkele mobiele app blijken echter aspecten die voor verbetering vatbaar zijn. De respondenten zijn het over het algemeen niet eens met de stelling dat de verscheidenheid van het aanbod aanleiding kan geven tot verwarring of hinder bij gebruikmaking van de gedeelde micromobiliteit. 60 tot 70% gaat niet akkoord met deze stellingen. De mannen uit de steekproef zijn het over het algemeen iets minder eens met de stelling dat het aanbod verwarring veroorzaakt, dat het zou moeten worden samengebracht in een enkele app, en dat het

meer aanvaard zou worden indien het aantal operatoren zou worden beperkt tot een of twee, en dat het aanbod te veel plaats inneemt op de trottoirs.

De deelnemers aan de enquête werden vervolgens bevraagd over de argumenten die een nieuw deelfietsensysteem zou moeten voorleggen om hen ertoe aan te zetten om er gebruik van te maken. Onderstaande grafiek geeft de antwoorden op deze vraag weer, met links het aandeel respondenten dat de optie heeft geselecteerd, ongeacht de volgorde van belangrijkheid, en rechts het aandeel respondenten dat de optie heeft geselecteerd als belangrijkste argument.

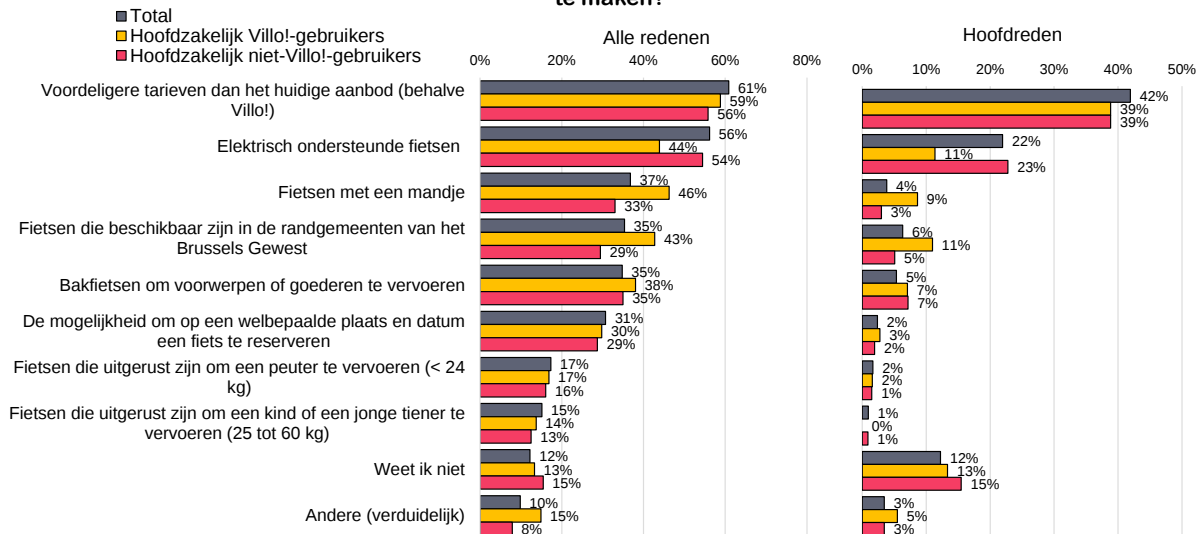


Figuur 35 Argumenten die een nieuw deelfietsensysteem zou moeten voorleggen om de gebruiker aan te zetten om er gebruik van te maken, op basis van het gender (Totaal: 2.411 respondenten)

De argumenten die op dit vlak het vaakst worden aangehaald, hebben betrekking op gunstiger tarieven dan die van het huidige Villo!-systeem, alsook het bieden van elektrisch ondersteunde fietsen. Deze twee argumenten werden ook het vaakst geselecteerd als hoofdrede. De vrouwen uit de steekproef zijn meer vatbaar voor argumenten zoals fietsen uitgerust met een mandje, beschikbaarheid van fietsen in de buurgemeenten, de mogelijkheid om bakfietsen te huren of een fiets te reserveren, en fietsen die zijn uitgerust met een kinderzitje of de mogelijkheid vertonen om een jong kind te vervoeren. In de antwoorden die werden gegeven in de rubriek 'Overige', zijn er een aantal argumenten die regelmatig terugkomen. De argumenten die het vaakst worden aangehaald, hebben betrekking op kwaliteitsvollere en beter onderhouden fietsen (69 vermeldingen) en meer fietsen en stations (73 vermeldingen).

In onderstaande grafiek hebben we de antwoorden van alle gebruikers naast die van de Villo!-hoofdgebruikers en de niet-Villo!-hoofdgebruikers geplaatst.

Als in het Brussels Hoofdstedelijk gebied een nieuwe dienst deelfietsen zou aanbieden, met welke argumenten zou die jou kunnen overtuigen om van de dienstverlening gebruik te maken?

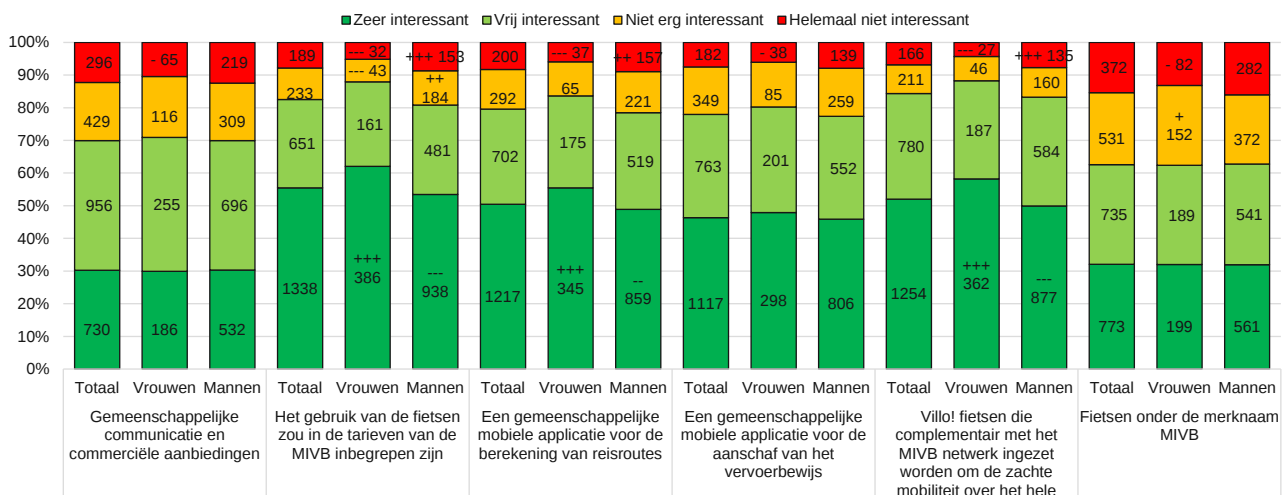


Figuur 36 Argumenten die een nieuw deelfietsensysteem zou moeten voorleggen om de respondenten ertoe aan te zetten om er gebruik van te maken, op basis van het type gebruiker (Totaal: 2.411 respondenten)

De volgorde van belangrijkheid van de verschillende argumenten is dezelfde voor alle doelpopulaties. Toch stellen we vast dat een fietsmandje en een kinderzitje om een jong kind te vervoeren dat minder dan 24 kg weegt, iets belangrijker blijkt door te wegen voor de Villo!-gebruikers. Het verschil ligt 2% hoger ten opzichte van alle respondenten.

De laatste vraag over dit onderwerp had betrekking op eventuele maatregelen die kunnen worden ingevoerd met het oog op een betere combinatie Villo!/MIVB-dienstverlening. Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de antwoorden op deze vraag.

Als men deelfietsen in Villo! stations zou aanbieden in combinatie met het openbaar vervoer van de MIVB, in welke mate zou je dan onderstaande voorstellen interessant vinden?



Figuur 37 Beoordelingen van de respondenten over de voorstellen voor maatregelen voor betere combinatie Villo!/MIVB (Totaal: 2.411 respondenten)

Het merendeel van de voorstellen werd in ongeveer 50% en 30% van de gevallen respectievelijk beschouwd als zijnde 'zeer interessant' en 'vrij interessant'. Dit wijst op het potentieel van een combinatie tussen de dienstverleningen van Villo! en de MIVB. Er zijn twee argumenten waarover de meningen meer uiteen liepen, meer bepaald:

- Gemeenschappelijke communicatie en commercieel aanbod
- Fietsen met de merknaam MIVB

De respondenten blijken dus algemeen open te staan voor en geïnteresseerd te zijn in alle voorgestelde maatregelen met betrekking tot een gecombineerd Villo!-/MIVB-aanbod. De mannen uit de steekproef zijn het iets minder eens met het voorstel om het gebruik van fietsen in de MIVB-tarieven op te nemen, om een gemeenschappelijke app te ontwikkelen voor het berekenen van de trajecten, en om een fietsaanbod uit te rollen als extra dienstverlening binnen het MIVB-netwerk. Uit de enquête van Felyx gehouden in 2021, bleken de belangrijkste criteria om een respondent ertoe aan te zetten om het gebruik van deelbromfietsen uit te proberen, de prijs en de veiligheid waren.

Tussentijdse samenvatting - Verwachtingen met betrekking tot de verdere ontwikkeling van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit naar de toekomst toe

- **De respondenten zijn over het algemeen tevreden over de verscheidenheid van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit** in Brussel, dat niet wordt ervaren als zijnde verwarrend.
- De vaakst aangehaalde argumenten die een eventueel **nieuw deelfietssysteem** in Brussel zou moeten aanbrengen, hebben betrekking op **gunstiger tarieven dan die van het huidige Villo!-systeem**, alsook het aanbieden van **elektrisch ondersteunde fietsen**.
- Alle respondenten staan open voor alle voorstellen die de synergie tussen het Villo!-systeem en de MIVB-dienstverlening zou versterken.

6 ALGEMENE SAMENVATTING

Tabel 3 Herneming van de tussentijdse samenvatting per onderdeel

Profiel van de gebruikers	• Het overgrote deel van de respondenten zijn mannen (73%), jonger dan 35 jaar (55%); • Als we enkel kijken naar de gebruikers die zich uitsluitend met een bepaald vervoermiddel verplaatsen, dan ligt het aandeel vrouwen dat gebruikmaakt van deelfietsen, en dan vooral van elektrisch ondersteunde deelfietsen, hoger, met 32% voor Villo!, 43% voor eVillo! en 57% voor free-floatingfietsen. • Van alle respondenten die hoofdzakelijk een specifiek hoofdvervoermiddel gebruiken, zijn de min 35-jarigen het duidelijkst vertegenwoordigd in de groep die gebruikmaakt van de deelstep, meer bepaald 61% tegenover 44% of minder voor alle andere vervoerswijzen. • Het overgrote deel van de respondenten - 85% - woont in Brussel, en dan voornamelijk in de centrumgemeenten van het BHG zoals Elsene, Brussel-Stad en Schaarbeek. • 40% van de respondenten, dus meer dan een derde, is bediende of ambtenaar; ongeveer 70% van deze steekproef werkt voltijds. 55% van de respondenten, meer dan de helft dus, heeft een diploma hoger onderwijs van het lange type. • Binnen de steekproef ligt het percentage personen met een rijbewijs over het algemeen boven het Brusselse gemiddelde. In het geval van deze enquête bedraagt dit aandeel 81% tegenover 64% in de BELDAM-enquête van 2010.
Gebruik van gedeelde micromobiliteit	• De vaakst gebruikte vervoerswijzen zijn de free-floating deelstep en de gezinsfiets. Een derde van de respondenten zijn regelmatige gebruikers. • De deelstep en de Villo!-fietsen zijn de vervoerswijzen waarvan de respondenten het meest occasioneel gebruik maken; voor de step is dat 33% van de respondenten, voor de Villo!-fiets 29%. De andere vervoermiddelen die vaak occasioneel worden gebruikt, zijn de gezinsfiets en de eVillo!-fiets; ongeveer 20% van de respondenten gebruikt ze af en toe. • De helft van de Villo!-gebruikers maakt al meer dan 2 jaar gebruik van deze dienst. Het merendeel van steppers maakt minstens 6 maanden en maximum 2 jaar gebruik van een deelstep. • De fiets en de deelstep worden voornamelijk gebruikt om tijd te winnen. De kostprijs van de verplaatsing komt op de derde plaats, na de milieu-impact voor de deelfiets en het aspect 'fun' voor de deelstep. • Indien deelvoertuigen met een andere vervoerswijze worden gecombineerd, dan is dat vooral met het openbaar vervoer, dat de voorkeur krijgt indien gedeelde micromobiliteit zou verdwijnen. • 44% van de respondenten, dus het merendeel ervan, is geneigd om niet-exclusief gebruik te maken van een of meer diensten; 30% van de deelnemers aan de enquête gebruiken uitsluitend een dienst. • Bij de keuze van de dienst op het moment van de verplaatsing, zijn vooral de nabijheid van het toestel, het type toestel en de prijs van de dienst doorslaggevend.
Focus op de Villo!-dienstverlening	• Het Villo!-systeem scoort over het algemeen zeer goed wat betreft tevredenheid. 73% van de huidige en vroegere gebruikers ervan zijn tevreden, en dat heeft vooral te maken met de goede prijs-kwaliteitverhouding van de dienst. • Ook qua merkimago doet Villo! het zeer goed bij de respondenten die uitsluitend gebruikmaken van het Villo!-systeem, maar de algemene steekproef staat er neutraal tegenover, en de balans weegt lichtjes door in de negatieve richting. • De Villo!-gebruikers blijken meer geneigd om eerder deze dienst te gebruiken dan wel de andere deeldiensten, maar dat wil niet noodzakelijkerwijze zeggen dat ze Villo! op een meer exclusieve wijze zouden gebruiken dan de totale steekproef. • De belangrijkste zwaktes van het Villo!-systeem zijn volgens de respondenten het gewicht, de staat en het type van de fietsen, alsook de afstand tot de stations.

Verwachtingen met betrekking tot de verdere ontwikkeling van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit naar de toekomst toe	• De respondenten zijn over het algemeen tevreden over de verscheidenheid van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit in Brussel, dat niet wordt ervaren als zijnde verwarrend. • De vaakst aangehaalde argumenten die een eventueel nieuw deelfietssysteem in Brussel zou moeten aanbrengen, hebben betrekking op gunstiger tarieven dan die van het huidige Villo!-systeem, alsook het bieden van elektrisch ondersteunde fietsen. • Alle respondenten staan open voor alle voorstellen die de synergie tussen het Villo!-systeem en de MIVB-dienstverlening zou versterken.
---	--

Deze eerste bevraging over de gebruikers van micromobiliteit heeft toegelaten om een stand van zaken op te maken met betrekking tot de bepalende factoren en de struikelblokken die meespelen bij het gebruik van gedeelde micromobiliteit en het Villo!-systeem. Aan de hand van deze enquête konden ook de meningen van de gebruikers rond eventuele verbeteringen van de huidige diensten worden verzameld met een toekomstgericht doel.

De eerste bevindingen die uit de bevraging naar voren komen, hebben betrekking op het profiel van de gebruikers van gedeelde micromobiliteit. Het blijkt hier vooral te gaan om jonge mannen die in de stad wonen, werknemer zijn en hogere studies hebben gedaan. De meest gebruikte vervoerswijzen binnen de steekproef zijn de gezinsfiets, de deelstep en de deelfietsen. De Villo!- en eVillo!-fietsen, en de eigen steps en scooters vertonen een groter aandeel 'anciens' dan de overige vervoerswijzen. Hun aandeel bedraagt tussen de 24 en 33% tegenover ongeveer 10% voor de gebruikers van de overige vervoerswijzen.

We stellen ook vast dat de gebruikers van free-floating deelfietsen en -steps minder vaak een rijbewijs hebben. Indien gedeelde micromobiliteit wordt gecombineerd met andere vervoerswijzen, dan gebeurt dit bijna uitsluitend met het openbaar vervoer. Slechts 14% van de respondenten geeft aan nooit gedeelde micromobiliteitsdiensten te combineren met een andere vervoerswijze.

Tijds winst blijkt de meest bepalende factor om gebruik te maken van het aanbod aan gedeelde micromobiliteit. Bij de deelfietsen geldt het milieueffect als tweede doorslaggevende factor, bij de steps is dat het aspect 'fun'. Voor beide vervoerswijzen geldt de kostprijs als derde factor. Bij de deelsteps, neemt het milieueffect de vierde plaats in.

De Villo!-gebruikers zijn over het algemeen zeer tevreden over het systeem. 60% van de respondenten maakt er al meer dan 2 jaar gebruik van. Het gewicht, de remmen, het type fiets en de lage dichtheid van de stations blijken de belangrijkste nadelen en struikelblokken verbonden aan het gebruik van het Villo!-systeem.

Met het oog op de toekomst, staan de respondenten over het algemeen open voor de voorstellen van een gecombineerd Villo!-/MIVB-aanbod. De verscheidenheid aan actoren die gedeelde micromobiliteit aanbieden, wordt als positief beschouwd. De plaats die ze innemen op de trottoirs wordt iets minder geapprecieerd.

Er volgt in de loop van 2023 nog een bevraging specifiek gericht op niet-gebruikers van gedeelde micromobiliteitsdiensten. Deze geldt als aanvulling op de resultaten van deze enquête die peilde naar de gebruikers, hun redenen om gedeelde micromobiliteit te gebruiken en de hefbomen die moeten worden opgezet om mensen aan te zetten om te veranderen van vervoerswijze.

7 BIJLAGE

7.1 Vragenlijst

A1 Hoe vaak heb je in de loop van de 12 voorbije maanden de volgende vervoermiddelen gebruikt om je in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verplaatsen?

	5 maal per week of meer	1 tot 4 maal per week	1 tot 3 maal per maand	Minder dan 1 maal per maand	Ik maakte er vroeger gebruik van, maar nu niet meer	Heb ik nooit gebruikt
Een al dan niet elektrische fiets van het gezin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een free-floating deelfiets (Dott, Bolt, Tier, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een station-based fiets zonder batterij (Villo!)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een station-based fiets met batterij (eVillo!)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een step van het gezin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een free-floating deelstep (Dott, Lime, Bolt, Tier, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een persoonlijke scooter/bromfiets	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een free-floating scooter/bromfiets	☐	☐	☐	☐	☐	☐

A2 Hoelang gebruik je voor je verplaatsingen het gedeelde micromobiliteitsaanbod?

	Minder dan 1 maand	Tussen 1 en 6 maand	Tussen 6 maand en 2 jaar	Meer dan 2 jaar
Een free-floating deelfiets (Dott, Bolt, Tier, ...)	☐	☐	☐	☐
Een station-based fiets zonder batterij (Villo!)	☐	☐	☐	☐
Een station-based fiets met batterij (eVillo!)	☐	☐	☐	☐
Een free-floating deelstep (Dott, Lime, Bolt, Tier, ...)	☐	☐	☐	☐
Een free-floating scooter/bromfiets	☐	☐	☐	☐

A3 Waarom gebruik je een deelfiets?

Overloop alle redenen en selecteer ze in volgorde van belangrijkheid (de belangrijkste op, de 2de belangrijkste, enzovoort).

(7 réponses maximum)

- ☐ 1 Omdat het leuk is, omwille van de fun
- ☐ 2 Om de kost van mijn verplaatsing te drukken
- ☐ 3 Om tijd te winnen
- ☐ 4 Om de milieu-impact te verminderen
- ☐ 5 Voor mijn welzijn
- ☐ 6 Om aan lichaamsbeweging te doen
- ☐ 7 Andere (verduidelijk)

A4 Welke zijn alle redenen waarom u een deelstep gebruikt?

Overloop alle redenen hieronder en selecteer de belangrijkste in 1, dan de 2e belangrijkste, enzovoort.

(7 réponses maximum)

- ☐ 1 Om het leuke ervan, de fun
- ☐ 2 Om de kost van mijn verplaatsing te drukken
- ☐ 3 Om tijd te winnen
- ☐ 4 Om de milieu-impact te verminderen

- ☐ 5 Voor mijn welzijn
☐ 6 Om lichaamsbeweging te vermijden
☐ 7 Andere (verduidelijk)

A5 Hoe vaak gebruik je een deelfiets voor elk van de volgende redenen?

	Elke dag of bijna	Meerder e malen per week	1 maal per week	2 tot 3 malen per maand	1 maal per maand	Minder vaak	Nooit
Woon-werkverkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Woon-schoolverkeer / Woon- universiteitverkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Professionele verplaatsingen (leveringen, afspraken, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bezoeken aan naasten (vrienden, familie, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Shopping, boodschappen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Medische afspraken	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sportactiviteiten of hobbies overdag	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Uitgaansactiviteiten 's avonds (sport, bioscoop, discotheek, restaurant, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gecombineerde trajecten met het openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

A6 Hoe vaak gebruikt u een deelstep voor elk van de volgende redenen?

	Elke dag of bijna	Meerdere malen per week	1 maal per week	2 tot 3 malen per maand	1 maal per maand	Minder vaak	Nooit
Thuis-werk verkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Thuis-school of universiteit verkeer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Professionele verplaatsingen (leveringen, afspraken, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bezoeken aan naasten (vrienden, familie, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Shopping, boodschappen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Medische afspraken	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sportactiviteiten of hobbies overdag	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Uitgaansactiviteiten 's avonds (sport, bioscoop, discotheek, restaurant, ...)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Gecombineerde trajecten met het openbaar vervoer	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

A7 Hoe vaak combineer je jouw verplaatsingen met de deelfiets of -step met de volgende andere vervoermiddelen?

	Elke dag of bijna	Meerdere malen per week	1 maal per week	2 tot 3 malen per maand	1 maal per maand	Minder vaak	Nooit
Het openbaar vervoer (trein, tram, bus, metro)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een motorvoertuig van het gezin (motor, auto, scooter)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een gedeeld motorvoertuig (deelmotor, deelauto, deelscooter)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

B1 Er bestaan momenteel verschillende gedeelde micromobiliteitsdiensten (Dott, Lime, Villo!, enz.) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In welke mate ben je het eens met de volgende beweringen over dit meervoudig aanbod?

De verscheidenheid van het gedeelde micromobiliteitsaanbod in Brussel...

	Helemaal mee eens	Eerder eens	meer niet	Eerder niet mee eens	Helemaal niet eens	Geen mening
laat toe om vlot een fiets / een step te vinden	☐	☐		☐	☐	☐
biedt een welkome keuze	☐	☐		☐	☐	☐
zaait verwarring	☐	☐		☐	☐	☐
zou in één enkele mobiele applicatie gebundeld moeten worden om er toegang toe te krijgen	☐	☐		☐	☐	☐
zou aanvaardbaarder zijn als het tot maximum 2 of 3 diensten beperkt zou worden	☐	☐		☐	☐	☐
zorgt voor overlast op de trottoirs	☐	☐		☐	☐	☐
hindert me bij het makkelijk vinden van de gewenste dienst	☐	☐		☐	☐	☐
maakt de zaak onmogelijk voor wie geen smartphone gebruikt	☐	☐		☐	☐	☐
zorgt voor competitievere tarieven	☐	☐		☐	☐	☐

B2 Welke van de gedeelde micromobiliteitsdiensten in Brussel gebruikt u in het algemeen?

- ☐ 1 Eén enkele dienst, altijd dezelfde
- ☐ 2 Eén dienst in het bijzonder en soms een andere dienst
- ☐ 3 Meerdere diensten, zonder onderscheid

B3 Om welke redenen gebruikt u meerdere gedeelde micromobiliteitsdiensten in Brussel?

Meerdere antwoorden mogelijk.

(5 réponses maximum)

- ☐ 1 Ik gebruik verschillende voertuigen (fiets, step, scooter, ...) in functie van de verplaatsing die mij wacht
- ☐ 2 Ik vergelijk de prijzen en kies de goedkoopste dienst voor mijn traject
- ☐ 3 Ik zoek het dichtstbijzijnde voertuig, ongeacht de dienst
- ☐ 4 Ik hou van afwisseling en probeer graag nieuwe voertuigen uit
- ☐ 5 Andere (verduidelijk)

B4 Als in het Brussels Hoofdstedelijk gebied een nieuwe dienst deelfietsen zou aanbieden, met welke argumenten zou die jou kunnen overtuigen om van de dienstverlening gebruik te maken?

Overloop alle argumenten en selecteer ze in volgorde van belangrijkheid (het belangrijkste op 1, het 2de belangrijkste, enzovoort.)

(9 réponses maximum)

- ☐ 1 Voordeligere tarieven dan het huidige aanbod (behalve Villo!)
- ☐ 2 Elektrisch ondersteunde fietsen
- ☐ 3 Fietsen met een mandje
- ☐ 4 Fietsen die beschikbaar zijn in de randgemeenten van het Brussels Gewest
- ☐ 5 Fietsen die uitgerust zijn om een peuter te vervoeren (< 24 kg)
- ☐ 6 Fietsen die uitgerust zijn om een kind of een jonge tiener te vervoeren (25 tot 60 kg)
- ☐ 7 Bakfietsen om voorwerpen of goederen te vervoeren
- ☐ 8 De mogelijkheid om op een welbepaalde plaats en datum een fiets te reserveren
- ☐ 9 Andere (verduidelijk)
- ☐ 10 Weet ik niet

C1 Als deelstepdiensten onbeschikbaar zouden zijn, met welk(e) ander(e) vervoermiddel(en) zou u dan de verplaatsingen doen die u vandaag met de deelstep uitvoert?

Overloop alle alternatieven hieronder en selecteer het alternatief dat u als 1e zou gebruiken, dan het 2e, enzovoort.

(10 réponses maximum)

- ☐ 1 Het openbaar vervoer gecombineerd met stappen
- ☐ 2 Het openbaar vervoer gecombineerd met een motorvoertuig (motor, auto, scooter)
- ☐ 3 Het openbaar vervoer gecombineerd met een fiets van het gezin
- ☐ 4 Een motorvoertuig van het gezin (motor, auto, scooter)
- ☐ 5 Een gedeeld gemotoriseerd voertuig (motor, auto, scooter)
- ☐ 6 Stappen
- ☐ 7 Een (al dan niet elektrische) fiets van het gezin
- ☐ 8 Een deelfiets (al dan niet elektrisch)
- ☐ 9 Een taxi of 'Uber'
- ☐ 10 Andere (verduidelijk)
- ☐ 11 Ik zou deze verplaatsing niet gedaan hebben
- ☐ 12 Weet ik niet

C2 Als alle gedeelde micromobiliteitsdiensten onbeschikbaar zouden zijn, met welk(e) ander(e) vervoermiddel(en) zou u dan de verplaatsingen doen die u vandaag met de deelfiets, -step of -scooter uitvoert?

Overloop alle alternatieven hieronder en selecteer het alternatief dat u als 1e zou gebruiken, dan het 2e, enzovoort.

(9 réponses maximum)

- ☐ 1 Het openbaar vervoer gecombineerd met stappen
- ☐ 2 Het openbaar vervoer gecombineerd met een motorvoertuig (motor, auto, scooter)
- ☐ 3 Het openbaar vervoer gecombineerd met een fiets van het gezin
- ☐ 4 Een motorvoertuig van het gezin (motor, auto, scooter)
- ☐ 5 Een deelauto
- ☐ 6 Stappen
- ☐ 7 Een (al dan niet elektrische) fiets van het gezin
- ☐ 8 Een taxi of 'Uber'
- ☐ 9 Andere (verduidelijk)
- ☐ 10 Ik zou deze verplaatsing niet gedaan hebben
- ☐ 11 Weet ik niet

D1 In welke mate ben je tevreden met het gebruik van station-based (Villo!) deelfietsen met betrekking tot volgende criteria?

	Helemaal tevreden	Vrij tevreden	Niet tevreden	erg	Helemaal niet tevreden
De inschrijvingsprocedure	☐	☐	☐		☐
De applicatie, de website	☐	☐	☐		☐
Het comfort van de fiets	☐	☐	☐		☐
De elektrische assistentie (voor eVillo!)	☐	☐	☐		☐
De lichten	☐	☐	☐		☐
De remmen	☐	☐	☐		☐
De versnellingen	☐	☐	☐		☐
De mand	☐	☐	☐		☐
De huurprocedure van de fiets	☐	☐	☐		☐
De prijs-kwaliteit verhouding	☐	☐	☐		☐

Het gebruikstarief	☐	☐	☐	☐
De klantenservice	☐	☐	☐	☐
De communicatie (mail, sociale media, ...)	☐	☐	☐	☐
De beschikbaarheid van de fietsen	☐	☐	☐	☐
De te voet af te leggen afstand om een station te bereiken	☐	☐	☐	☐

D2 Welk beeld heb je vandaag van het merk Villo!?

- ☐ 1 Heel positief
- ☐ 2 Vrij positief
- ☐ 3 Neutraal
- ☐ 4 Vrij negatief
- ☐ 5 Zeer negatief

D3 Welke zijn volgens jou de 3 belangrijkste nadelen bij het gebruik van station-based (Villo!) deelfietsen?

Overloop alle argumenten en selecteer ze in volgorde van belangrijkheid (het belangrijkste op 1, het 2de belangrijkste, enzovoort.) .

(10 réponses maximum)

- ☐ 1 De zwakke dekking van de stations
- ☐ 2 De afstand van de stations ten opzichte van mijn vertrek-/eindpunt
- ☐ 3 De staat van de fietsen
- ☐ 4 Het type fiets (voornamelijk niet-elektrisch)
- ☐ 5 De batterij die je voor eVillo fietsen moet vervoeren
- ☐ 6 De complexe inschrijvingsmodaliteiten
- ☐ 7 De complexe huurprocedure van de fiets
- ☐ 8 Het gewicht van de fiets
- ☐ 9 Beantwoordt niet meer aan mijn behoeften
- ☐ 10 Andere (verduidelijk)
- ☐ 11 Geen rem / nadeel

D4 Als men deelfietsen in Villo! stations zou aanbieden in combinatie met het openbaar vervoer van de MIVB, in welke mate zou je dan onderstaande voorstellen interessant vinden?

	Zeer interessant	Vrij interessant	Niet interessant	erg	Helemaal niet interessant
Gemeenschappelijke communicatie en commerciële aanbiedingen	☐	☐	☐		☐
Het gebruik van de fietsen zou in de tarieven van de MIVB inbegrepen zijn	☐	☐	☐		☐
Een gemeenschappelijke mobiele applicatie voor de berekening van reisroutes	☐	☐	☐		☐
Een gemeenschappelijke mobiele applicatie voor de aanschaf van het vervoerbewijs	☐	☐	☐		☐
Villo! fietsen die complementair met het MIVB netwerk ingezet worden om de zachte mobiliteit over het hele gebied te vergemakkelijken	☐	☐	☐		☐
Fietsen onder de merknaam MIVB	☐	☐	☐		☐

E1 Ben je...?

- ☐ 1 Een vrouw
- ☐ 2 Een man
- ☐ 3 Ander

E2 Wat is jouw geboortejaar?

(>1920 - <2012)

E3 Oefen je momenteel voltijds of deeltijds een beroep uit?

- ☐ 1 Ja, voltijds
- ☐ 2 Ja, deeltijds
- ☐ 3 Neen, ik ben met (vervroegd) pensioen
- ☐ 4 Neen, ik ben werkloos of zonder werk
- ☐ 5 Neen, ik ben student
- ☐ 6 Neen, ik oefen geen beroepsactiviteit uit

E4 Wat is jouw huidige beroepssituatie?

- ☐ 1 Vrij beroep (dokter(es), advoca(a)t(e), architect(e), ...)
- ☐ 2 Ambachtsman/-vrouw, handelaar(ster), freelancer, zelfstandige
- ☐ 3 Bedrijfsleider, lid van de algemene directie
- ☐ 4 Hoger of middenkader
- ☐ 5 Bediende, ambtena(a)r(es)
- ☐ 6 Arbeid(st)er
- ☐ 7 Andere beroepsactiviteit

E5 Wat is het studieniveau dat u momenteel volgt?

- ☐ 1 Humaniora
- ☐ 2 Niet-universitair hoger onderwijs
- ☐ 3 Universitaire hoger onderwijs
- ☐ 4 Ander

E6 Wat is het hoogste diploma dat je behaald hebt?

- ☐ 1 Geen
- ☐ 2 Basis- of lager secundair onderwijs
- ☐ 3 Hoger secundair onderwijs
- ☐ 4 Hoger onderwijs korte type (Bachelor, Kandidatuur)
- ☐ 5 Hoger onderwijs lange type (Master, Licentiaat, Doctoraat)
- ☐ 6 Ander

E8 Bezit je van een rijbewijs voor een motorvoertuig (motor, auto, ...)?

- ☐ 1 Ja
- ☐ 2 Neen

E7 Wat is de postcode van je hoofdverblijfplaats in België?

(doit être 1000 entre 9999)

E9 Wat is de belangrijkste reden voor jouw reis naar België?

- ☐ 1 Om beroepsredenen
- ☐ 2 Voor mijn studies
- ☐ 3 Om te shoppen
- ☐ 4 Om te bezoeken, toerisme
- ☐ 5 Om naasten te bezoeken (familie, vrienden, ...)

- ☐ 6 Om medische redenen
- ☐ 7 Andere (verduidelijk)

E10 Brussel Mobiliteit overweegt om in het kader van deze enquête rond gedeelde micromobiliteit een tweede fase uit te voeren, in de vorm van kleine discussiegroepen. Zou je geïnteresseerd zijn om (een vergoeding voor je deelname) aan een van deze discussiegroepen mee te doen?

- ☐ 1 Jazeker
- ☐ 2 Ja, waarschijnlijk
- ☐ 3 Neen, waarschijnlijk niet
- ☐ 4 Neen, zeker niet

E11 Wat is het e-mailadres waarop we je kunnen uitnodigen deze groepsdiscussies?

