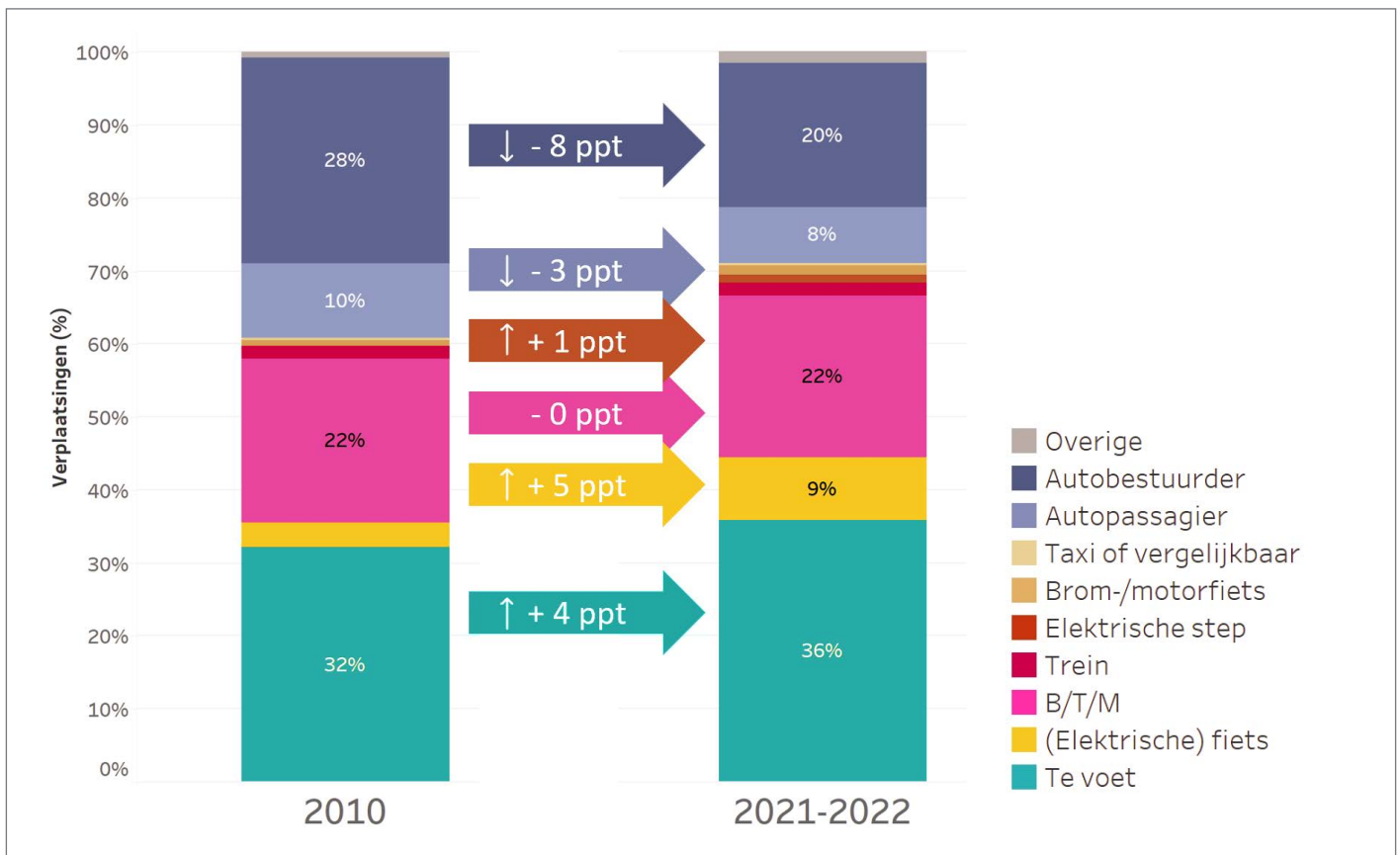


> Korneel Debaene, Attaché - Organiserende overheid van de mobiliteit - Brussel Mobiliteit

# NIEUW ONDERZOEK TOONT EVOLUERENDE REISPATRONEN VAN DE BRUSSELAARS: INZICHTEN UIT HET ONDERZOEK VERPLAATSIENSGEDRAG (OVG)

Een recent grootschalig onderzoek uitgevoerd door Brussel Mobiliteit heeft significante veranderingen in de voorkeuren en gewoonten op het gebied van mobiliteit onder de inwoners van Brussel aangetoond. De opvallendste bevinding is een modal shift weg van de auto naar voornamelijk te voet en fiets, terwijl het openbaar vervoer sterk blijft en de opkomst van (gedeelde) micromobiliteit bevestigd wordt.

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), dat gedurende één jaar liep van oktober 2021 tot oktober 2022, heeft diepgaand inzicht verschaft in het dagelijkse reisgedrag van de Brusselse bevolking en de voortdurend veranderende mobiliteit van de stad. Bij een steekproef van 2685 willekeurig gekozen individuen vanaf 6 jaar oud werden uitgebreide gegevens over dagelijkse reispatronen verzameld: deelnemers werden gevraagd om een verplaatsingsdagboek bij te houden, waarin gedurende 24u voor elke verplaatsing informatie werd bijgehouden, zoals het doel van de verplaatsing, de gebruikte vervoerswijzen, afgelegde afstanden en meer. Een verplaatsingsdagboek is essentieel om de zogenaamde modal split te kunnen berekenen, dit is de globale percentages "marktaandeel" van de verschillende vervoerswijzen. Dit verplaatsingsdagboek vormt dan ook de ruggengraat van het onderzoek, en wordt aangevuld met twee vragenlijsten over de kenmerken van de respondent en zijn gezin, het bezit van voertuigen en abonnementen en dergelijke meer.



> Modal split in 2021-2022 in vergelijking met 2010

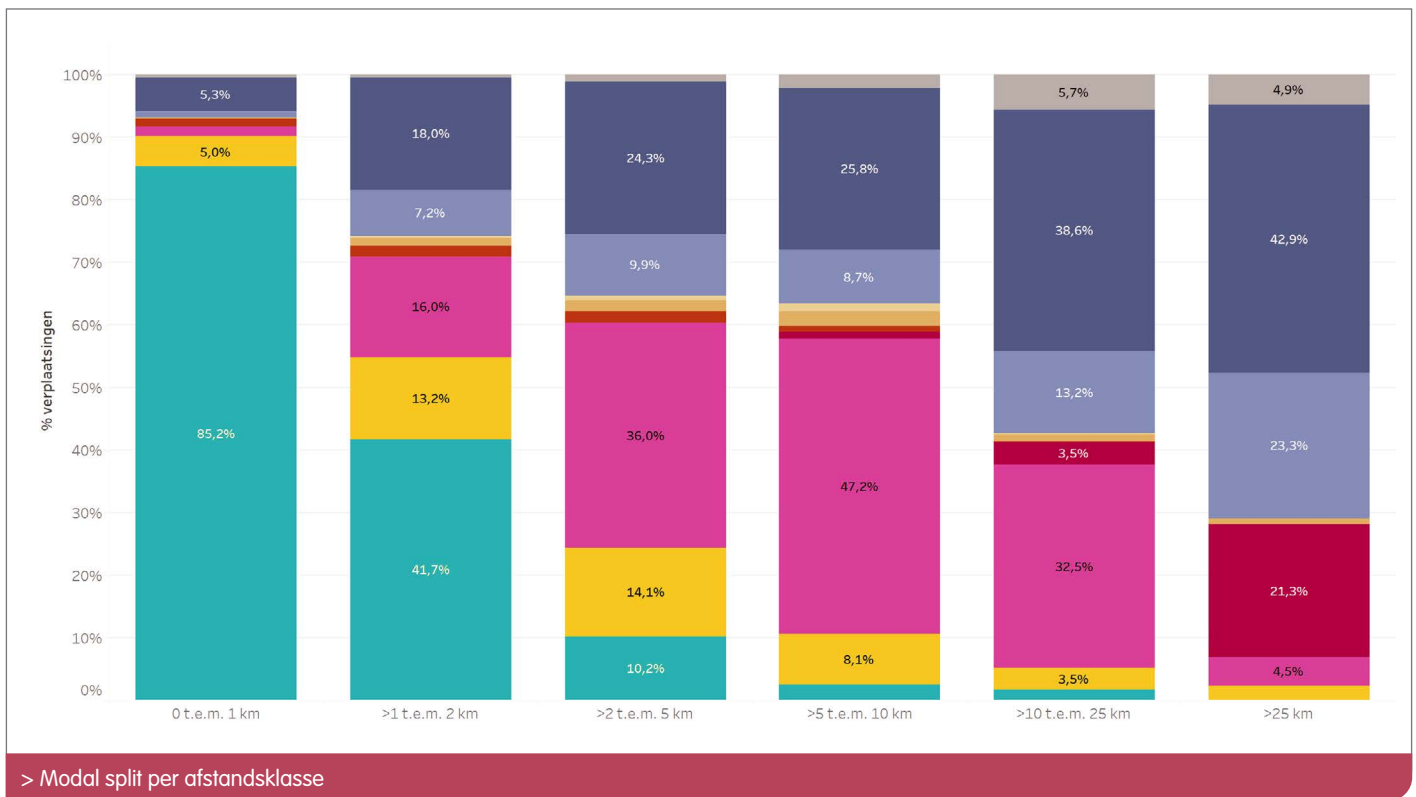
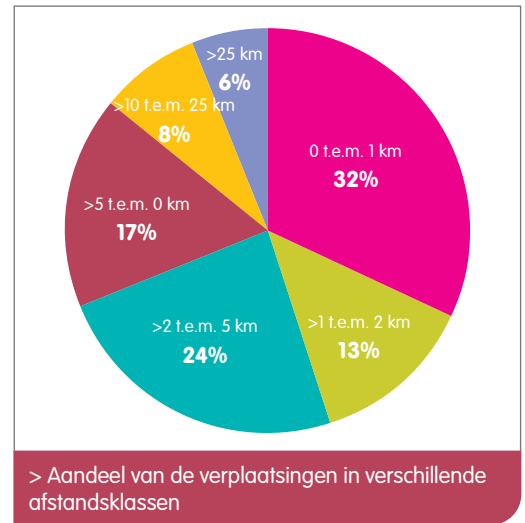
Zeer opmerkelijk is het feit dat zo'n hoog en groeiend aandeel van onze dagelijkse verplaatsingen te voet zijn. Daarnaast springt de aanzienlijke toename van fiets als vervoersmiddel in het oog, waarbij nu 9% van alle ritten per fiets wordt afgelegd. In vergelijking met het vorige vergelijkbare onderzoek, genaamd Beldam en uitgevoerd in 2010, bedroeg het modale aandeel van fietsen destijds slechts 3,5%. Nochtans is het bezit van fietsen niet significant gestegen sinds 2010 – 47% van de gezinnen bezit momenteel minstens 1 fiets. Er is wel een partiële omslag waarbij ondertussen 11% van de gezinnen een elektrische fiets bezit, maar globaal genomen lijkt de stijging van het fietsgebruik dus eerder toe te schrijven aan verbeterde fietsinfrastructuur, succesvolle sensibiliseringscampagnes en een verhoogde veiligheid.

Daar tegenover staat de auto die veel minder gebruikt wordt dan vroeger. Voor de vermindering van het autogebruik zijn meerdere redenen. Ten eerste constateren we sinds jaren een dalende trend van het autobezit, waarbij momenteel slechts 46% van de Brusselse gezinnen een auto bezit. Anderzijds gebruiken zelfs gezinnen met een auto hun auto minder dan vroeger – het modale aandeel van de auto bij personen met een auto in het gezin is momenteel 41%, waar dit vroeger 52% was.




Brusselse huishoudens kiezen dus steeds vaker voor alternatieve vervoerswijzen, wat resulteert in een lager modaal aandeel van auto's. Dit wijst op een beweging naar een meer duurzame en multimodale benadering van mobiliteit. Deelsystemen lijken hier ook niet meer uit weg te denken, met 5% van de Brusselse gezinnen die een abonnement/registratie voor autodelen heeft, en wel 8% van de Brusselaars een registratie voor een deelstep-applicatie heeft (vs 5% die een eigen elektrische step bezit). Het gebruik van de elektrische step heeft zich gevestigd op een modaal aandeel van 1,2%, reeds equivalent aan bromfietsen/motors vandaag, en ongeveer het niveau van de fiets 20 jaar geleden.

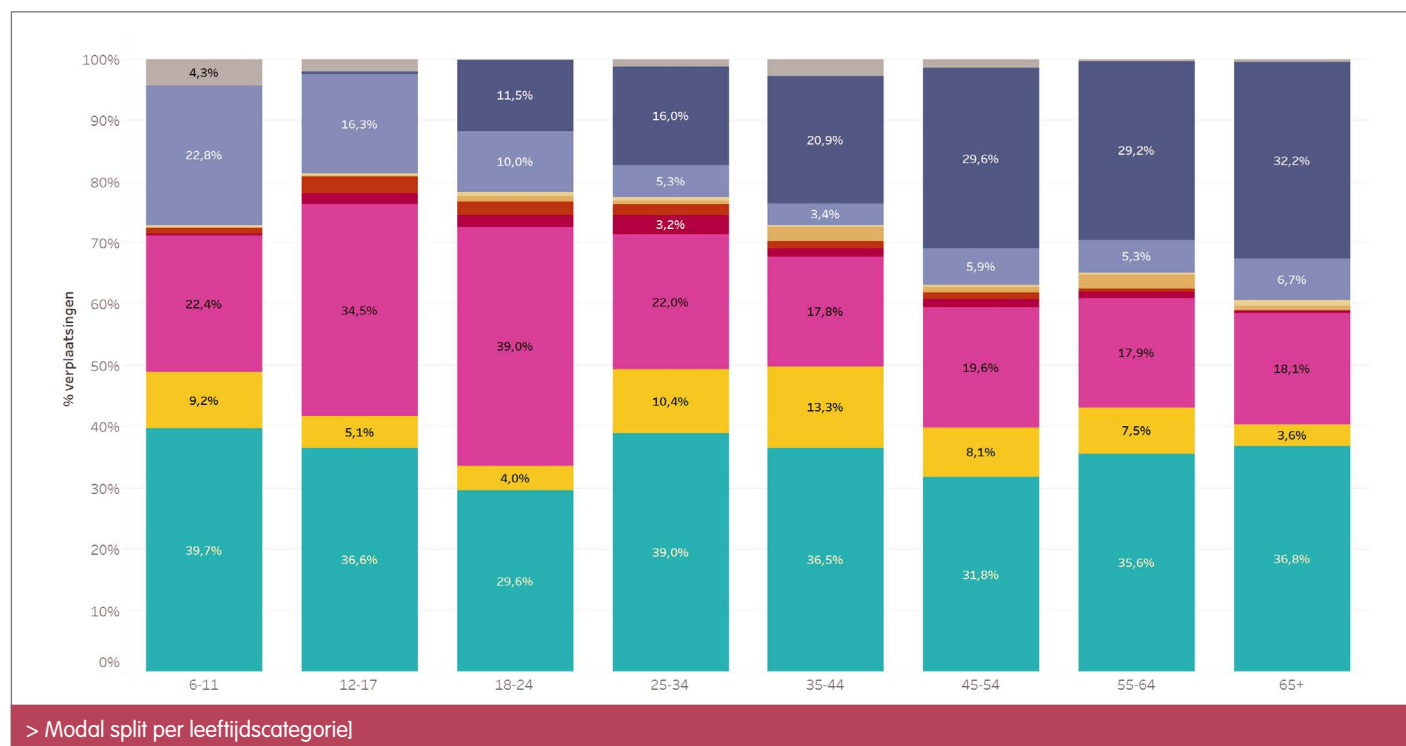
Een ander fascinerend aspect van de OVG-resultaten is de gemiddelde afstand die per verplaatsing wordt afgelegd. Het OVG toont aan dat zeer veel van onze dagelijkse verplaatsingen erg kort is. Wel 1/3e van alle verplaatsingen zijn niet langer dan 1 km, en tot 86% van alle verplaatsingen blijven binnen de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor deze interne verplaatsingen is de gemiddelde afstand 3,3 km, wat de sterk lokale aard van dagelijkse verplaatsingen binnen de stad benadrukt.



Het spreekt vanzelf dat de afstand van een verplaatsing een grote invloed heeft op het gekozen vervoersmiddel. Zo is 85% van de verplaatsingen onder de 1 km te voet, komt de fiets in de buurt van 15% tussen 1-5 km, en is het openbaar vervoer de eerste keuze tussen de 2-10 km met 41%. Vanaf 2 km wint de auto aan belang, en vanaf 10 km is auto nog zeer dominant met 58%. De trein is nauwelijks aanwezig in de kortere afstanden, en vormt voor intra-brusselse verplaatsingen een enorm onderbenut potentieel in vergelijking met het modaal aandeel van bus/tram/metro én in vergelijking met de verplaatsingen vanaf 25 km waar trein een modaal aandeel van meer dan 20% bereikt.

Er zijn uiteraard nog veel andere factoren die de keuze van vervoersmiddel beïnvloeden. Om er nog eentje uit te lichten kunnen we kijken naar de modal split per leeftijdscategorie. Het valt op dat alle leeftijdsgroepen, inclusief 65+, veel stappen. Daarenboven wordt best wat gefietst tot de voorlaatste leeftijdscategorie. Fietsen hebben nog een enorm potentieel bij de jongere generaties, die momenteel overtuigd voor het openbaar vervoer kiezen. De auto tenslotte blijft beperkt onder jongeren én jonge volwassenen, met slechts vanaf 45 jaar een aandeel van meer dan 25%.

Wat de toekomst brengt? Eén ding is zeker, dat is dat de opvolging van dichtbij verzekerd wordt - de volgende editie van het OVG is al in uitvoering en gebeurt sinds september 2023 op continue wijze en zal jaarlijkse updates kunnen bieden over de veranderende dynamiek van de mobiliteit in Brussel. Het OVG wordt zo een essentieel instrument om de dynamische wereld van Brusselse stedelijke mobiliteit te begrijpen en erop te anticiperen. 



### > Meer info

Voor meer cijfers kan u terecht op het good move observatorium <https://data.mobility.brussels/home/nl/observatorium/verplaatsingsgedrag/> waar de rapporten alsook samenvatting van het OVG beschikbaar zijn.