



TRAJECT

prōfacts

RAPPORT

**ENQUÊTE OVER DE BEHOEFTE VAN DE BRUSSELAARS OM
ZICH MET DE AUTO TE VERPLAATSEN**



**BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

COLOFON

Titel: Enquête over de behoefte van de Brusselaars om zich met de auto te verplaatsen (rapport)

Opdrachtgever: Brussel Mobiliteit

Supervisie: Mathias De Meyer

Datum: 18/02/2025

Contactpersonen: Martijn Dehaene (Profacts), Jonathan Haynes (Traject)

profacts



TRAJECT

PROFACTS

Pauline van Pottelsberghelaan 12
9051 Gent
+32 9 244 06 74

BTW: BE 0883.521.431

www.profacts.be

TRAJECT

Cantersteen 47
1000 Brussel
+32 2 321 12 14

BTW: BE 0448 394 475

www.traject.be

Martelaarslaan 21/401
9000 Gent
+32 9 312 34 33

INHOUDSTAFEL

INLEIDING	6
Waarom een studie over de behoefte om zich met de auto te verplaatsen en over een eigen wagen te beschikken?	6
Indeling van het rapport.....	7
1 METHODOLOGIE	8
1.1 Opzet van de vragenlijst	8
1.2 Steekproef	10
1.3 Methode dataverzameling	11
1.3.1 Rekrutering in het veld	11
1.3.2 Bevraging via panel.....	13
1.3.3 Incentive	13
1.4 Controle van de datakwaliteit	14
1.4.1 Tijdens de dataverzameling	14
1.4.2 Na de dataverzameling.....	14
1.5 Weging.....	15
1.5.1 Weging op individueel niveau.....	15
1.5.2 Weging op het niveau van huishoudens	17
1.5.3 Wegingfactoren.....	18
2 BESCHRIJVING VAN HET STAAL	19
3 DE AUTOVOORZIENING VAN DE GEZINNEN	23
3.1 Aantal wagens waarover de gezinnen beschikken.....	23
3.2 Status van het voertuig: privé-eigendom, bedrijfswagen, privéleasewagen	24
3.3 Voertuigtypes: auto's, bestelwagens.....	27
3.4 Nieuwe of tweedehandsvoertuigen	28
3.5 De kosten van autovoorziening.....	30
3.6 Motieven voor de aankoop van een auto	32
4 AUTOGEBRUIK EN 'MODAL SHIFT'-POTENTIEEL	33
4.1 Gebruiksfrequentie van de auto.....	33
4.2 Professionele verplaatsingen	36
4.2.1 Profiel van de werknemers volgens hun werkplek.....	36
4.2.2 Woon-werkverplaatsingen.....	37
4.2.3 Professionele verplaatsingen.....	40

4.3	'Modal shift'-potentieel voor regelmatige verplaatsingen.....	41
4.3.1	Woon-werkverplaatsingen.....	42
4.3.2	Professionele verplaatsingen.....	45
4.3.3	Verplaatsingen gerelateerd aan gezin en vrije tijd.....	48
5	EEN AUTOBEHOEFTE-INDICATOR VOOR REGELMATIGE VERPLAATSINGEN	52
5.1	Constructie van de indicator.....	52
5.2	De verdeling van de autobehoeft.....	53
5.2.1	Volgens geslacht.....	54
5.2.2	Volgens leeftijd.....	54
5.2.3	Volgens gezinssituatie.....	55
5.2.4	Volgens beroepsactiviteit.....	56
5.2.5	Volgens gezinsinkomen	56
5.2.6	Volgens macrozone	57
5.3	Belang en beperkingen van de indicator	58
5.4	De evolutie van de autobehoeft doorheen het leven	59
6	POTENTIEEL OM HET AANTAL VERPLAATSINGEN MET DE AUTO TE VERMINDEREN.....	61
6.1	Het reductiepotentieel volgens de verschillende sociodemografische variabelen....	61
6.1.1	Volgens geslacht.....	62
6.1.1	Volgens leeftijd.....	62
6.1.1	Volgens gezinssituatie.....	63
6.1.1	Volgens beroepsactiviteit.....	63
6.1.2	Volgens gezinsinkomen	64
6.1.3	Volgens macrozone	65
7	AUTODELEN	66
7.1	Carpooling onder vrienden en familie.....	66
7.2	Informeel autodelen	69
7.3	Formeel autodelen.....	71
7.3.1	Gebruiksfrequentie.....	71
7.3.2	Belang en belemmeringen in verband met deelauto's	71
8	DE AUTO VOOR VAKANTIES	72
8.1	De auto als vervoersmiddel voor vakanties	72
8.2	Het formaat van de auto's om mee op vakantie te gaan	74

9	PARKEREN	76
9.1	Parkeerfaciliteiten nabij huis.....	76
9.1.1	Privéparkeerplaatsen.....	76
9.1.2	Parkeerkaarten voor bewoners	78
9.1.3	Parkeerkaarten voor mensen met een beperking.....	80
9.2	Parkeren op straat	81
9.2.1	Frequentie van het parkeren op straat.....	81
9.2.2	Motieven om op straat te parkeren.....	82
9.2.3	Problemen om op straat te parkeren.....	83
9.3	Impact van parkeermaatregelen.....	85
9.4	Parkeren voor het werk.....	87
9.4.1	Parkeren in het kader van woon-werkverplaatsingen.....	87
9.4.2	Parkeren in het kader van professionele verplaatsingen	87
9.4.3	Professionele parkeerkaarten	87
10	'OPENHEID' TEGENOVER DEMOTORISERING.....	90
10.1	Volledige demotorisering (gezinnen met één enkele auto)	90
10.2	Gedeeltelijke demotorisering (gezinnen met 2 auto's of meer).....	92
10.3	Demotorisering bij stijgende kosten voor autobezit en -gebruik.....	93
10.3.1	Gezinnen met één enkele auto (in privébezit)	93
10.3.2	Gezinnen met 2 of meer auto's (waarvan minstens één in privébezit)	95
10.4	Vervanging van een bedrijfswagen door een privéauto	95
11	INSTEMMING MET ENKELE PRINCIPES VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSBELEID.....	97
12	SLOTBEMERKINGEN	104

INLEIDING

Waarom een studie over de behoefte om zich met de auto te verplaatsen en over een eigen wagen te beschikken?

Om de complexe verhoudingen tussen individuen en gezinnen enerzijds en hun privéauto('s) anderzijds te benaderen, is het belangrijk om de volgende drie dimensies te beschouwen: het bezit van één of meerdere auto('s), de modaliteitskeuze/het gebruik van de auto en de autobehoeft. Deze drie dimensies overlappen elkaar slechts gedeeltelijk (FIG 1).

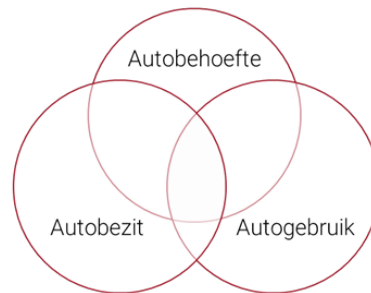


FIG 1

Drie dimensies die huishoudens verbinden met motorvoertuigen

De administratieve gegevens (vergelijking van gegevens van de DIV, BELCOTAX, DEMOBEL ter beschikking gesteld door Statbel) zorgen ervoor dat de karakteristieken van de gemotoriseerde gezinnen en de autovoorziening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedetailleerd bestudeerd kunnen worden. Een diepgaande analyse van deze gegevens werd uitgevoerd in een specifiek rapport. We kunnen ook verwijzen naar verschillende recente werken van het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (Ermans et al.). De enquêtes over het verplaatsingsgedrag (BELDAM 2010, OVG 2022) bieden dan weer een gedetailleerd overzicht van het gebruik door de Brusselaars van verschillende verplaatsingsmodi, en in het bijzonder van de wagen (motieven, tijdstippen, duur van de trajecten etc.).

De administratieve gegevens en de enquêtes over het verplaatsingsgedrag laten echter niet toe om de derde dimensie, namelijk de behoefte om zich met de auto te verplaatsen en over een eigen wagen te beschikken, rechtstreeks en exhaustief te behandelen. Iemand kan immers eigenaar van een wagen zijn zonder er echt behoefte aan te hebben. Een intensief gebruik van de wagen impliceert ook niet noodzakelijk een reële behoefte om zich met de wagen te verplaatsen. Toch vormt de behoefte aan een voertuig een essentiële dimensie bij de beoordeling van de impact van maatregelen die het autobezit en -gebruik in de stad willen reguleren.

Het behandelen van de kwestie van de 'automobile behoefte' is geen gemakkelijke opgave, aangezien het hier gaat om een fenomeen dat niet direct waarneembaar is. Een behoefte vertaalt zich niet steeds in een effectieve verplaatsing. Bovendien gaat het om een multidimensionele aangelegenheid, die verband houdt met de complexiteit van het dagelijkse levenspatroon van mensen en hun aanpassingsvermogen, die sterk verschillen van persoon tot persoon en van situatie tot situatie.

Om bij te dragen aan het begrip van de autobehoeft in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben we een gerichte enquête uitgevoerd onder 1.900 Brusselse automobilisten. Meer bepaald hebben we proberen te peilen naar de capaciteit van de respondenten om hun regelmatige verplaatsingen anders te maken dan met de auto. We hebben ook gepoogd om die factoren te begrijpen die maken dat deze capaciteit toegenomen of verminderd is, met name in functie van de 'aard van de verplaatsingen'¹.

Daarnaast hebben we ook andere factoren onderzocht die helpen om de autobehoeft te verklaren: het gemeenschappelijk gebruik van de auto (carpooling, uitlenen van de auto aan vrienden en familie etc.) en het gebruik van de auto voor vakanties.

¹ Mattioli, G., Anable, J. & Vrotsou, K. (2016). Car dependent practices: Findings from a sequence pattern mining study of UK time use data. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 89, 56-72. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.04.010>

Naast de autobehoeftte in strikte zin werden in de enquête ook de parkeergewoontes van de respondenten en hun behoefte aan parkeermogelijkheid op de openbare weg onderzocht. Dat is immers een belangrijke aanverwante kwestie waarvoor er weinig enquêtegegevens bestaan.

Tot slot hebben we ook gepeild naar de houding van de Brusselse automobilisten ten aanzien van de autokosten en hun standpunt in verband met enkele grote principes binnen de regionale mobiliteitspolitiek.

Indeling van het rapport

(1) In een eerste hoofdstuk, **methodologie**, stellen we kort de vragenlijst, de selectiecriteria voor de doelgroep, het verloop van de enquêtécampagne (rekruteringsmethodes) en de manier waarop we de resultaten gewogen hebben voor, opdat ze zo goed mogelijk met het profiel van de beoogde Brusselse bevolking zouden overeenstemmen.

(2) In het tweede hoofdstuk stellen we beknopt de **specifieke kenmerken van de steekproef** voor die representatief is voor de Brusselse bevolking met minstens één auto, en vooral waarin die zich onderscheidt van de totale bevolking.

(3) We beschrijven daarna de **autovoorziening** van ons staal (aantal beschikbare voertuigen, bedrijfs- en privéwagens, bestelwagens etc.).

(4) In het vierde hoofdstuk behandelen we de frequentie van het **autogebruik** en het **'modal shift'-potentieel** (het vermogen dus van de respondenten om hun regelmatige verplaatsingen met andere vervoersmiddelen te maken dan met de auto).

(5) In het vijfde hoofdstuk trachten we een algemene **indicator** op te stellen voor de autobehoeftte voor regelmatige verplaatsingen (door de intensiteit van het autogebruik en het 'modal shift'-potentieel te combineren).

(6) Vervolgens evalueren we de verplaatsingen die effectief met de auto gebeuren, maar die ook makkelijk met een ander vervoersmiddel zouden kunnen. Met andere woorden: we stellen het **potentieel om de verplaatsingen met de auto te verminderen** voor.

(7) Naast de autobehoeftte in het gezin speelt de auto ook een rol binnen de sociale netwerken die zich buiten het kerngezin uitstrekken. Binnen deze context heeft het zevende hoofdstuk aandacht voor **autodelen: het informeel uitlenen van voertuigen en carpooling onder vrienden en familie**.

(8) Het achtste hoofdstuk gaat in op het **gebruik van de auto voor vakanties**, een ander belangrijk thema om de behoefte aan een eigen wagen te begrijpen.

(9) Het negende hoofdstuk gaat over het **parkeren**: het geeft een overzicht van de parkeermogelijkheden waarover de Brusselaar beschikt (privégarages, parkeerkaarten), van het gebruik van de openbare weg om te parkeren (frequentie, problemen etc.) en de impact van de parkeerkosten op het parkeren en verplaatsen in de praktijk.

Ten slotte onderzoeken we (10) de 'openheid' van de Brusselse automobilisten ten aanzien van een leven zonder auto en (11) hun standpunt ten opzichte van bepaalde grote principes van de huidige regionale mobiliteitspolitiek.

1 METHODOLOGIE

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de **technische opzet en uitvoering van het onderzoek**:

- De opbouw van de vragenlijst
- De opbouw van de steekproef
- De methode voor de dataverzameling
- De datakwaliteit
- De weging.

1.1 Opzet van de vragenlijst

Voor het opstellen van de vragenlijst (zie bijlage) hebben we de volgende recente onderzoeken geraadpleegd om enerzijds inspiratie op te doen om het onderwerp autoafhankelijkheid op een relevante manier te benaderen en anderzijds vergelijkingen met deze andere bronnen en eventuele extrapolaties mogelijk te maken:

- Het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG 2021-22) (populatie: individuen en huishoudens in het BHG);
- De enquête naar inkomsten en levensomstandigheden (SILC 2022) (populatie: Belgische individuen en huishoudens);
- Gezondheidsenquête Sciensano (2018) (bevolking: Belgische individuen en huishoudens);
- De enquête van Eva Van Eenoo over autoafhankelijkheid in Vlaanderen (2022)².

Telkens wanneer een vraag ontleend is aan een van deze enquêtes, vermelden we de referentie in de bijgevoegde vragenlijst.

Tegelijkertijd hielden we een workshop met verschillende belanghebbenden (Brussel Mobiliteit, de Parkeeragentschap van het BHG, het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad en Leefmilieu Brussel). De resultaten van deze discussie hielpen ook om de vragenlijst te ontwikkelen. In het bijzonder kwam naar voren dat het essentieel was om de enquête te richten op de redenen voor autoafhankelijkheid in plaats van op beleid of maatregelen die het autogebruik of -bezit zouden kunnen beïnvloeden. In feite zou de enquête idealiter het beleid structureel moeten ondersteunen door een beter inzicht te krijgen in de behoefte van Brusselaars om zich met de auto te verplaatsen en een privévoertuig te bezitten. Focussen op het effect van specifieke maatregelen (zoals de LEZ, kilometerheffing, parkeertarieven, enz.) zou gegevens hebben opgeleverd die relevant waren op korte termijn en beperkt tot een precies veld. Het bleek veel relevanter om de onderliggende structurele dynamiek bloot te leggen.

De uiteindelijke vragenlijst bestond uit 11 onderdelen. Deze worden hieronder kort toegelicht.

- DEEL 1. Screening

In dit onderdeel werden vooreerst de criteria bevraagd om te mogen deelnemen aan de bevraging, namelijk 1) wonen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2) een rijbewijs B hebben en 3) binnen het huishouden beschikken over een auto of bestelwagen. We gaan verder in dit rapport in op het bepalen van deze doelgroep.

Vervolgens kon de respondent ook kiezen welke type incentive hij/zij wenste te ontvangen (€20 op de eigen bankrekening, schenking aan een goed doel of geen incentive).

² Van Eenoo, Eva; Fransen, Koos; Boussauw, Kobe (2022) Perceived car dependence and multimodality in urban areas in Flanders (Belgium), *European Journal of Transport & Infrastructure Research*, 2022, 22(1), p. 42

Als laatste volgde een toelichting over het gebruik en de verwerking van de data (o.a. persoonsgegevens) en werd de toestemming van de respondent hiervoor gevraagd.

- DEEL 2. Socio-demografische kenmerken van de respondent en zijn/haar gezin

In dit onderdeel werden vragen gesteld over de respondent zelf (bv. leeftijd, gender, werksituatie, etc.) en over zijn/haar huishouden (huishoudtype, aantal kinderen, inkomen van het gezin, etc.)

Eveneens werd er naar het adres van de respondent gevraagd. Dit was noodzakelijk om de bereikbaarheid van diensten en winkels te kunnen objectiveren, net als de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. De postcode en de straat werden exact bevraagd. Voor het huisnummer moest een interval aangeduid worden door de respondent. Door middel van het adres kon de respondent ingedeeld worden in de correcte statistische sector.

De vragen in dit onderdeel werden op die manier gesteld om de link met andere onderzoeken (zoals bv. OVG 2021-22) te kunnen maximaliseren.

- DEEL 3. Mobiliteitsbeperking en verplaatsingen voor gezondheidszorg

De respondent werd in dit onderdeel gevraagd of hij permanente moeilijkheden heeft met fietsen of het gebruiken van het openbaar vervoer (bv. door ouderdom, een beperking of andere reden). Verder werd er ook gevraagd of er mensen zijn in het huishouden die deze moeilijkheden ervaren en of de respondent minstens éénmaal per week zorgen toedient aan een persoon buiten het gezin. Indien de laatste vraag positief beantwoord werd, werd er ook gevraagd waar die persoon woont.

- DEEL 4. Rijbewijs en autobezit

In dit onderdeel werden vragen gesteld rond het rijbewijs (leeftijd op het moment van behalen) en de auto('s) die ter beschikking is/zijn in het huishouden (aantal, auto of bestelwagen, leeftijd, eigen wagen/bedrijfswagen/privéleasing, brandstof, etc.). Verder werden er ook vragen gesteld over hoe vaak de respondent per week de wagen of andere vervoersmiddelen gebruikt en wat de invloed was van bepaalde levensgebeurtenissen (beginnen studeren, beginnen werken, geboorte eerste kind, etc.) op het autobezit van de respondent.

- DEEL 5. Verplaatsingsgewoonten

Er werd in dit onderdeel onder andere verder gegaan op de beroepsactiviteiten van de respondent (moment van werk (in de dag), werkuren, verplaatsingsgewoontes naar en van het werk, etc.). Verder werd de respondent ook bevraagd over hoe vaak hij het voorbije jaar de fiets, het openbaar vervoer of de auto als passagier gebruikt heeft. Eveneens werd er gepeild naar de mate waarin bepaalde levensgebeurtenissen (beginnen studeren, beginnen werken, gaan samenwonen, kinderen krijgen, etc.) het autogebruik van de respondent beïnvloed hebben.

- DEEL 6. Carpoolen, collectief autogebruik, autodelen en particulieren die voertuigen uitlenen

Hier werd de respondent bevraagd over eventueel carpoolen of autodelen. Indien de respondent dit negatief beantwoordde werd ook gevraagd waarom hij/zij geen gebruik maakt van deze mogelijkheden. Verder werd ook het uitlenen van de wagen onder bekenden bevraagd.

- DEEL 7. Parkeren

In dit onderdeel werd het bezit van een eventuele garage of privéparkeerplaats bevraagd, net als het bezit van een eventuele parkeerkaart (zoals een parkeerkaart voor mensen met een handicap of een bewonerskaart). Eveneens werd het parkeren in de eigen straat, het op straat parkeren in de buurt van de werkplek en parkeren op straat voor aan het werk gerelateerde verplaatsingen bevraagd.

- DEEL 8. Modal-shiftpotentieel voor regelmatige verplaatsingen

Dit onderdeel focuste op het modal-shiftpotentieel door voor regelmatige verplaatsingen de mogelijkheid tot het gebruiken van de fiets of het openbaar vervoer te bevragen. Wanneer de respondent aangaf dat de fiets of het openbaar vervoer onmogelijk was voor deze verplaatsing dan werd er gevraagd naar de reden hiervoor. Wanneer de respondent echter aangaf dat dit geen probleem was, dan werd gevraagd waarom de respondent voor de auto kiest voor deze

verplaatsingen aangezien ze met de fiets of het openbaar vervoer gemaakt kunnen worden. Deze regelmatige verplaatsingen gingen over werkverplaatsingen, verplaatsingen gelinkt aan het huishouden³ (zoals het ophalen van eventuele kinderen en boodschappen doen), vrije tijd (zoals sporten, naar de cinema gaan, etc.).

- DEEL 9. Reizen met de auto

In dit onderdeel kreeg de respondent vragen over verplaatsingen in het kader van vakantie. Er werd geïnformeerd of de respondent de voorbije 12 maanden op vakantie geweest was en indien niet om welke reden dit was. Voor deze vraag werd inspiratie gehaald uit de SILC-bevraging. In dit onderzoek kwam naar voren dat zich een week vakantie buitenshuis kunnen veroorloven een goede indicator is voor financiële draagkracht. Vervolgens werd ook de link tussen wagengebruik en vakantie bevestigd.

- DEEL 10. Meningen over afstand nemen van de auto en over het mobiliteitsbeleid

De respondent kreeg in dit onderdeel vragen over zijn vermogen om zich te verplaatsen zonder wagen en in welke scenario's hij overweegt afstand te doen van een eigen wagen. Deze vragen werden, in tegenstelling tot in DEEL 8, algemeen gesteld zonder te verwijzen naar een specifiek verplaatsingsmotief.

Eveneens werden stellingen voorgelegd rond de positie van de auto in de stad en de maatregelen om deze te beperken (bv. 'autoverkeer vervuult de lucht in onze buurten' en 'de regering moet meer fietspaden aanleggen, zelfs als dat betekent dat er parkeerplaatsen moeten verdwijnen').

- DEEL 11 Eventuele opmerkingen en conclusie

In dit laatste onderdeel had de respondent de kans om opmerkingen achter te laten en werd, als er gekozen was voor een incentive op de eigen bankrekening, het rekeningnummer gevraagd waarop de bedanking gestort mocht worden.

1.2 Steekproef

De enquête was gericht naar inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die in het bezit zijn van een rijbewijs B en een auto of bestelwagen in het huishouden hebben:

- 1) Men dient woonachtig te zijn in 1 van de 19 Brusselse gemeentes: de beslissing om de enquête te beperken tot de Brusselaars en geen pendelaars te bevragen, vloeit enerzijds voort uit het besef dat de dynamiek die bij deze twee groepen automobilisten speelt, erg verschillend kan zijn. Anderzijds komt deze keuze ook voort uit een budgettaire overweging: door ons te beperken tot de Brusselaars konden we het aantal personen dat behoorde tot die specifieke doelgroepen die ons interesseren in het kader van deze studie verhogen (zie verder).
- 2) Men dient in het bezit te zijn van een rijbewijs en een wagen of een bestelwagen ter beschikking te hebben binnen het huishouden: we hebben ervoor gekozen ons te richten op "autobestuurders", omdat dit ons in staat stelt onze steekproef te ondervragen over hun werkelijke autobezit en -gebruik. Dit is de basis waarop we het potentieel voor modal shift beoordelen. Deze keuze betekent echter dat we de latente behoefte van mensen en huishoudens die om financiële redenen geen auto bezitten, niet kunnen analyseren. Als we naar FIG 1 verwijzen, bestrijken we dus niet de volledige cirkel van "autobehefte", maar alleen het gebied waar die cirkel snijdt met de cirkels die staan voor autobezit en -gebruik.

Bij het analyseren van de resultaten is het belangrijk om rekening te houden met de specifieke aard van het onderzochte publiek.

Binnen deze totale populatie was het eveneens de bedoeling om aandacht te hebben voor een 6-tal **nichegroepen** die volgens de literatuurstudie potentieel een zwaardere impact kunnen ervaren van verschillende auto-regulerende maatregelen, zijnde:

³ Zie "mobiel huishoudelijk werk" volgens Gilow, M. (2015). Verplaatsingen van vrouwen en onveiligheidsgevoel in Brussel: percepties en strategieën. Brussels Studies (<http://journals.openedition.org/brussels/1276> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/brussels.1276>)

- Ouders en huishoudens met kinderen
- Mensen met een onregelmatig uurrooster
- Mensen met een beperking en minder mobiele mensen
- Ouderen
- Mensen en huishoudens met een laag inkomen
- Mensen en huishoudens die op plaatsen wonen met een lage bedieningsgraad van het openbaar vervoer

Het is niet eenvoudig om precies het minimumaantal respondenten per doelgroep te bepalen dat nodig is om statistisch relevante analyses uit te voeren, aangezien dit ook afhangt van de verdeling van de antwoorden (klassieke berekeningen van foutmarges gaan uit van een normale verdeling, maar dit is uiteraard niet de realiteit voor elke groep). Uiteindelijk streefden we naar een minimum van N=50 per subgroep.

Op die manier hebben we de steekproef “bottom-up” vormgegeven. Op basis van de administratieve data en andere onderzoeken kon worden afgeleid dat een totale steekproefgrootte van **N=1800** zou moeten resulteren in een min. van N=50 per subgroep.

1.3 Methode dataverzameling

In ons denken over de methode voor de dataverzameling hebben we rekening gehouden met **de volgende 4 factoren**:

- We willen dat de steekproef een maximale representativiteit heeft voor de Brusselse populatie.
- Het feit dat de geïdentificeerde nichegroepen voldoende aanwezig dienen te zijn (op het niveau van het BHG).
- Het idee dat de lengte van de vragenlijst vraagt om de enquête online te laten invullen door een meerderheid van respondent (aangezien de topiclijst (zie boven) behoorlijk lang is).
- Tot slot: we willen een methode die tegelijk ook snelheid kan maken.

Met deze criteria in het achterhoofd werd er gekozen voor **twee verschillende (maar complementaire) methoden voor de dataverzameling**: (1) rekrutering in het veld en (2) via online panels. De bedoeling was om via de eerste weg N=1000 respondenten te bevragen en via de tweede weg N=800. De combinatie van beide methodes biedt voordelen aangezien ze elkaars potentiële tekortkomingen kunnen corrigeren. Zo was de verwachting, die ook werd bevestigd, dat online panels meer zouden focussen op respondenten uit de hogere sociaaleconomische klassen. Via de rekrutering in het veld werd dan weer verwacht dat er bv. meer oude wagens zouden voorkomen.

We kozen ervoor om **geen respondenten te werven via een online campagne**, omdat een dergelijke aanpak tot representativiteitsproblemen zou hebben geleid:

- Enerzijds omdat algemeen wordt aangenomen dat online werving een publiek aantrekt met een hogere sociaaleconomische status (met name qua opleidingsniveau);
- Anderzijds omdat verspreiding via sociale netwerken het risico zou hebben gelopen dat individuen die bepaalde belangengroepen steunen de enquête zouden verspreiden onder mensen die dezelfde meningen delen als zij, of de enquête zelf meerdere keren zouden beantwoorden. Dit risico is bijzonder groot voor een onderwerp dat zo gevoelig ligt als de kwestie van auto's in de stad.

De vragenlijst werd vertaald in **drie talen**: Nederlands, Frans en Engels.

De enquêtecampagne liep van **18/10/2023 tot 16/01/2024**. Tijdens deze periode vulden N=1915 respondenten de vragenlijst volledig in (vergeleken met de doelsteekproef van N=1800). Na het opschonen van de gegevens werden **N=1887** respondenten opgenomen in de gegevensverwerking.

1.3.1 REKRUTERING IN HET VELD

Rekrutering in veld gebeurde op verschillende locaties waar respondenten werden aangesproken door rekruteerders om deel te nemen aan het onderzoek. Deze locaties werden gekozen op basis van 3

criteria: (a) de kans om mensen te rekruteren die tot de vooraf gedefinieerde populatie behoren, (b) het bekomen van een goede geografische spreiding over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en (c) de kans maximaliseren om mensen uit de verschillende nichegroepen te rekruteren.

Op die manier werd de volgende lijst van locaties samengesteld. **Enerzijds vinden we hier autokeuringsstations terug anderzijds plaatsen waar veel mensen met de wagen naartoe komen (zoals grote shoppings⁴):**

- Autokeuring Schaarbeek
- Autokeuring Anderlecht
- Autokeuring Haren
- Basilix Shoppingcenter (Berchem)
- Hypermarket Carrefour Oudergem
- Decathlon Evere
- Colruyt Anderlecht
- Brugmann ziekenhuis (Jette)
- Ikea Anderlecht
- Cora Woluwe
- Brico Schaarbeek
- Hypermarkt Carrefour Drogenbos (deze winkel ligt vlakbij de gewestgrens en trekt veel Brusselaars aan)

Autokeuringscentra werden gekozen omdat iedereen met een auto om de zoveel tijd moet langsgaan (4 jaar na de eerste inschrijving en vervolgens elk jaar of elke 2 jaar). Op deze manier kon een diverse groep Brusselaars bereikt worden. De andere locaties werden gekozen omwille van hun situering binnen Brussel. Deze locaties liggen voldoende verspreid binnen Brussel over de verschillende Brusselse gemeentes en worden door veel Brusselaars met een wagen bezocht. Door de spreiding van de verschillende locaties werden autogebruikers uit Brussel met een diverse sociaaleconomische achtergrond bereikt.

Er waren drie manieren om deel te nemen:

- Voor de meerderheid was het de bedoeling dat het e-mailadres werd genoteerd en dat men de enquête later online kon invullen. Aan alle gerekruteerde e-mailadressen werd de dag zelf de enquête bezorgd via een unieke link.
- Bij de autokeuringsstations kreeg de respondent ook de mogelijkheid om via een unieke QR-code de enquête te raadplegen en in te vullen gezien er op deze locaties vaak enige wachttijd is. Dankzij de QR-code konden respondenten al beginnen met invullen in de wachtrij.
- Tot slot werd voor een minderheid ook de mogelijkheid voorzien om via CAPI (Computer Assisted Personal Interviewing) te antwoorden waarbij de rekruteerder de respondent interviewt aan de hand van een vragenlijst en dus assisteert bij het invullen van de bevraging. Dit werd vooral voorzien om de bevraging zo toegankelijk mogelijk te maken voor ouderen en minder digitaal onderlegde mensen.

Zoals hierboven beschreven werd er beslist om geen werving te doen via een online campagne om oververtegenwoordiging door belangengroepen te voorkomen en alle meningen voldoende aan bod te laten komen. Om dezelfde reden **werd er gewerkt met unieke links** die slechts éénmaal konden ingevuld worden voor mensen die hun e-mailadres opgaven. Voor de mensen die via de QR-code hebben ingevuld werd er een unieke toegangscode voorzien.

⁴ Deze locaties werden op voorhand verwittigd. Slechts een beperkt aantal locaties (zoals Dockx Brussels) weigerde hun deelname aan dit onderzoek.

Finaal werden de volgende aantallen behaald:

	Doel	Ingevuld (voor data cleaning)
Unieke link	900	276 ⁵
QR-code		738
CAPI	100	99
Totaal	1000	1113

Als we gaan kijken naar de verdeling tussen de autokeuringsstations en de andere locaties, dan kunnen we zeggen dat 3 op de 4 respondenten op de eerste locatie zijn gerekruteerd en 1 op 4 op de tweede .

1.3.2 BEVRAGING VIA PANEL

Een brutosteekproef die representatief is voor het geslacht en de leeftijd van de Brusselse bevolking werd ondervraagd via panels⁶. Respondenten met een rijbewijs en een auto in hun huishouden werden uitgenodigd om deel te nemen aan de enquête. Het streefdoel was om een netto steekproef van N=800 respondenten op deze manier te bevragen. Uiteindelijk werden er netto **N=802⁷ respondenten** via deze methode bevroegd.

Beide rekruteringsmethodes hebben elk hun eigen accenten. Omdat het echter van in het begin de bedoeling was om de beide methodes samen te leggen tot 1 volwaardige steekproef, gaan we hier niet verder in op deze verschillen. In het algemeen complementeren de resultaten van de panels en de resultaten die verkregen werden via de rekrutering in het veld elkaar mooi. Ze corrigeren elkaars tekortkomingen en zorgen samen voor een representatieve steekproef waar slechts licht op gewogen moet worden (zie onderdeel weging).

1.3.3 INCENTIVE

Als stimulans om deel te nemen aan het onderzoek werd gebruik gemaakt van een incentive. Respondenten die deelnemen via een panel worden sowieso beloond door middel van een puntensysteem dat omgezet kan worden in een geldbedrag. Mensen die op locatie gerekruteerd werden kregen de optie om te kiezen voor een incentive van €20 op de eigen bankrekening of om deze €20 te schenken aan een goed doel. Eveneens konden ze bij deze vraag kiezen om geen van beide te doen. De goede doelen die voorgesteld werden waren 'Stichting tegen Kanker,' 'Koning Boudewijnfonds,' en 'Rode Kruis (België)'.

We kozen voor een incentive omdat dit de participatiegraad in het algemeen verhoogd. Verder zijn **groepen met een laag inkomen of een laag opleidingsniveau vaak ondervertegenwoordigd** in overheidsonderzoek. Door het gebruik van een incentive hebben we geprobeerd om de personen uit deze groepen te overtuigen om toch deel te nemen aan het onderzoek.

Eveneens was het een redelijk uitgebreide en complexe vragenlijst en trachten we respondenten via een incentive te stimuleren om de bevraging volledig in te vullen.

⁵ In totaal werden 1.523 e-mailadressen verzameld. De conversieratio was daarmee 18%, een orde van grootte die vergelijkbaar is met andere enquêtes die P.rofacts met een vergelijkbare methodologie heeft uitgevoerd.

⁶ De panels die hiervoor werden gebruikt zijn enerzijds het eigen Profacts panel en anderzijds Dynata en PanelInzicht. Zowel voor ons eigen panel als voor het Dynata- & PanelInzicht-panel worden heel strenge eisen naar datakwaliteit nagestreefd en dit op 2 niveaus: ten eerste wanneer een respondent zich inschrijft voor het panel (= identiteitscheck) en ten tweede, op enquêteniveau (daar worden strenge controles toegepast naar data cleaning ivm. speeders, straightliner check, redherring, etc.).

⁷ Ook dit is het getal voor datacleaning.

In de tabel hieronder kan teruggevonden worden hoeveel respondenten voor een incentive kozen.

	Aantal respondenten
Eigen bankrekening	759
Rode Kruis (België)	116
Stichting tegen Kanker	134
Koning Boudewijnstichting	54
Totaal	1063
Geen incentive	50 ⁸

1.4 Controle van de datakwaliteit

1.4.1 TIJDENS DE DATAVERZAMELING

Tijdens de dataverzameling werden **enkele datachecks gedaan** op de respondenten die aangegeven hadden een incentive te wensen op hun eigen bankrekening en de mensen die deelgenomen hadden via een panel omdat zij enkel uitbetaald werden wanneer hun data voldoende kwalitatief was:

- **Speeders:** Om de minimumsnelheid te bepalen werd aan het begin van de dataverzameling gekeken naar wat een logische invultijd was voor de bevraging. Hiervoor werd de invultijd van de eerste 83 respondenten gebruikt. De gemiddelde invultijd bleek echter geen goede parameter omwille van de grote standaardafwijking; daarom werd geopteerd voor de mediaan. Als minimumsnelheid werd uiteindelijk de helft van de mediaan genomen (8 minuten en 35 seconden). Wie sneller dan deze snelheid door de vragenlijst ging, werd 'geflagd'. Deze respondenten kregen geen incentive en hun data werd niet gebruikt bij de dataverwerking.
- **Consistentie van de antwoorden:** Er werd gekeken naar hoe oud mensen aangaven te zijn en op welke leeftijd ze hun rijbewijs gehaald hadden. Als ze aangaven hun rijbewijs op een latere leeftijd gehaald te hebben dan hun huidige leeftijd dat werden ze ook 'geflagd'. Dezelfde procedure voor incentives en dataverwerking werd gebruikt als bij speeders.
- **Automerik:** Het automerk dat respondenten opgaven als het merk van hun auto werd automatisch via AI gecheckt. De antwoorden die hier 'geflagd' werden, werden nogmaals met de hand gecontroleerd. In alle gevallen ging het om schrijffouten en werden de antwoorden van deze respondenten verder meegenomen in de dataverwerking. Eveneens ontvingen deze respondenten hun incentive.
- **Controle van de open antwoorden:** Bij twee vragen in de vragenlijst (Q108 en Q119) moest de respondent expliciet aangeven dat hij een extra opmerking wou achterlaten en dus een open tekstvak wenste. Indien de respondent in het voorziene tekstvak vervolgens onlogische zaken invulde werd de respondent niet meegenomen in de dataverwerking omdat we niet zeker konden zijn van de datakwaliteit van de andere antwoorden.

1.4.2 NA DE DATAVERZAMELING

Na de dataverzameling werd de data van de respondenten die een schenking aan het goede doel gekozen hadden of aangaven geen incentive te wensen eveneens gecontroleerd aan de hand van de hierboven beschreven parameters. De data van respondenten die één of meerdere 'flags' hadden werd niet verder meegenomen in de dataverwerking en hun eventueel gekozen schenking aan het goede doel werd niet uitgevoerd.

Verder nam één respondent contact met ons op met de vraag om de verzamelde data te verwijderen.

In de uiteindelijk dataverwerking werden **N=1887 respondenten meegenomen**.

⁸ Van hen kozen er 32 aan het begin van de vragenlijst voor om op hun bankrekening 20 euro te krijgen, maar wilden hun gegevens aan het eind van de vragenlijst niet doorgeven.

1.5 Weging

We vergeleken onze steekproef met het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG, 2021-22) en de administratieve data (kruising DIV, DEMOBEL en BELCOTAX). De steekproef bleek hierbij erg goed aan te sluiten bij de verwachtingen.

Aangezien er toch enkele verschillen zijn tussen de steekproef en de populatie **is er besloten een weging toe te passen om zo dicht mogelijk bij de realiteit te komen**. Net als bij OVG 6 werd er gewogen op niveau van het individu en op het niveau van het huishouden om zowel uitspraken te kunnen doen op individueel niveau als op huishoudniveau.

Voor de weging op individueel niveau hebben we ons gebaseerd op de resultaten van OVG, Dit is een enquête:

- waarvan de wervingscampagne dicht bij de huidige enquête ligt;
- de steekproef werd getrokken uit een willekeurige selectie van de Brusselse bevolking via het Rijksregister;
- waarvan de resultaten werden aangepast (gewogen) met behulp van administratieve gegevens.

Om de streefcijfers voor de verschillende subgroepen te bepalen, hebben we gekeken naar de respondenten van het OVG die voldeden aan de voorwaarden voor deelname aan onze enquête (d.w.z., ter herinnering, het bezit van een rijbewijs B en de aanwezigheid van een auto in het huishouden). Het OVG is een essentiële bron voor weging op individueel niveau, aangezien de administratieve gegevens waarover we beschikken geen informatie bevatten over het al dan niet hebben van een rijbewijs. Dit criterium is echter essentieel omdat het de doelpopulatie van de enquête definieert.

Voor de weging op het niveau van de huishoudens gebruikten we administratieve gegevens, meer bepaald een kruising van de DIV, DEMOBEL en BELCOTAX-databanken. Voor de weging op huishoudniveau was het niet nodig om rekening te houden met het bezit van een rijbewijs, aangezien we ervan uit kunnen gaan dat in elk huishouden met een auto (of bestelwagen) minstens één persoon een rijbewijs heeft.

Tot slot moet worden opgemerkt dat we een iteratieve weging hebben toegepast (Random Iterative Method). Deze methode is het meest geschikt wanneer de kruisverdelingen tussen de doelvariabelen onvoldoende bekend zijn. We hebben voor deze methode gekozen omdat we een groot aantal variabelen voor de weging hebben geselecteerd (zie hieronder).

1.5.1 WEGING OP INDIVIDUEEL NIVEAU

MACROZONE: Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de steekproef de diversiteit van de Brusselse geografie op een correcte manier weerspiegelt. De geografie bepaalt immers in sterke mate de nood aan autobezit en de behoefte naar autogebruik. Het grondgebied van het Brussels Gewest wordt gekenmerkt door sterke sociaaleconomische verschillen en verschillende niveaus van toegankelijkheid naar het openbaar vervoer.

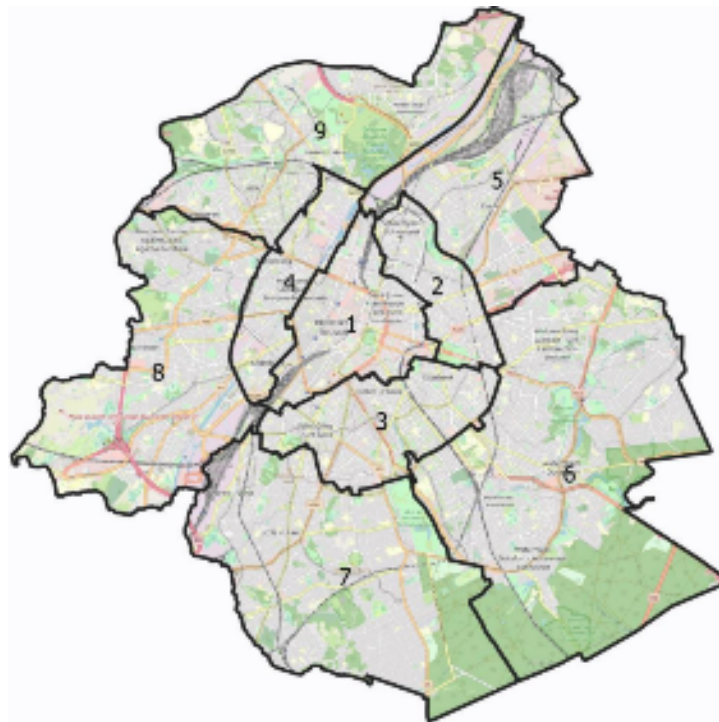
We zien dat gebieden met lagere sociaaleconomische indexen iets minder goed vertegenwoordigd zijn in de brutosteekproef. Dit geldt met name voor macrozone 4 ten westen van het kanaal, die zich uitstrekt van Kuregem tot Bockstael (zie kader hieronder).

Macrozone	Enquête autobehoeftte	OVG
1	9,20%	7,92%
2	6,70%	7,72%
3	12,90%	12,10%
4	4,30%	7,20%
5	9,10%	7,79%
6	24,00%	19,99%
7	9,70%	11,03%

8	12,90%	13,61%
9	11,10%	12,64%

Definitie: Macrozones

De macrozones zijn door Brussel Mobiliteit opgebouwd uit statistische sectoren en vormen een opdeling van het gewest in 9 zones die zo homogeen mogelijk zijn samengesteld wat betreft socio-demografische kenmerken en bereikbaarheid. Onderstaande kaart toont naar welke zones zal worden verwezen met de nummers 1-9.



GESLACHT: De relatie tot de auto is o.a. afhankelijk van de genderverdeling van rollen en taken binnen een huishouden. We stellen vast dat er sprake is van een lichte oververtegenwoordiging van mannen in onze steekproef. Ook hiervoor werd gecorrigeerd.

Geslacht	Enquête autobehoeft	OVG
Man	58,51%	54,99%
Vrouw	41,23%	44,81%
Ander	0,26%	0,20%

LEEFTIJD: De sociaal-economische indicatoren van individuen variëren sterk afhankelijk van hun leeftijd, evenals hun mobiliteitsbehoeften. Het grootste verschil waarop voor deze variabele werd gecorrigeerd t.o.v. de populatie zit in deze steekproef op het niveau van de oudste leeftijdscategorie. Dit is op zich normaal als we de link maken met de methode voor de dataverzameling: (a) ouderen verplaatsen zich minder waardoor we ze minder zijn tegengekomen in de “in the field recruitment” en (b) ouderen zullen de technische keuring van hun voertuig ook wat vaker uitbesteden aan iemand anders.

Leeftijd	Enquête autobehoeft	OVG
18-24	7,21%	7,30%
25-44	44,25%	41,47%
45-64	34,23%	33,45%
65+	14,31%	17,79%

AANTAL WAGENS IN HET HUISHOUDEN: Het aantal voertuigen in een huishouden is een indirecte proxy voor de koopkracht binnen een huishouden. Het is daarenboven gemakkelijker om de 2^{de} of de 3^{de} wagen in het gezin weg te doen t.o.v. de enige auto in het huishouden.

De steekproef en de populatie komen hier vrij goed overeen.

Aantal wagens in het huishouden	Enquête autobehoeft	OVG
1	76,06%	74,93%
2	21,08%	21,16%
2+	2,86%	3,90%

1.5.2 WEGING OP HET NIVEAU VAN HUISHOUDENS

MACROZONE :

Macrozones	Enquête autobehoeft	Administratieve data
1	9,20%	6,80%
2	6,70%	6,80%
3	12,90%	11,60%
4	4,30%	6,20%
5	9,10%	7,70%
6	24,00%	19,30%
7	9,70%	12%
8	12,90%	16,10%
9	11,10%	13,40%

TYPE HUISHOUDEN: Het type huishouden is een factor die de sociaal-economische toestand van een huishouden bepaalt, alsook de mobiliteitsbehoeften.

We hebben ervoor gekozen om alleen te wegen op de binaire variabele 'koppel/niet-koppel' in plaats van op alle mogelijke soorten huishoudens. Deze keuze hebben we gemaakt omdat de zelfclassificatie van individuen in administratieve categorieën niet altijd even duidelijk is (bv. wonen studenten bij hun ouders of alleen? Wat met mensen die co-housen: wonen zij alleen of niet? In geval van een gescheiden voogdij over de kinderen: wonen zij met kinderen in het huishouden of niet?). De variabele 'leven als koppel vs. niet' lijkt daarentegen vrij voor de hand liggend en niet voor dubbelzinnigheid vatbaar.

Type huishouden	Enquête autobehoeft	Administratieve data
Koppel	59,48%	56,89%
Niet-koppel	40,52%	43,11%

AANTAL KINDEREN IN HET GEZIN: Het aantal kinderen en hun respectievelijke leeftijd zijn belangrijke determinanten van autobezit en autogebruik. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de steekproef de werkelijke situatie weergeeft.

Aantal kinderen in het gezin	Enquête autobehoeft	Administratieve data
<i>Kinderen t.e.m. 3 jaar oud</i>		
Nee	88,45%	89,39%
Ja	11,55%	10,61%
<i>Kinderen tussen 4 en 11 jaar</i>		
Nee	75,95%	77,01%
Ja	24,05%	22,99%
<i>Kinderen tussen 12 en 18 jaar</i>		
Nee	87,39%	84,47%
Ja	12,61%	15,53%

AANTAL WAGENS IN HET HUISHOUDEN:

Aantal wagens in het gezin	Enquête autobehoeft	Administratieve data
1	76,06%	79,80%
2	21,08%	16,80%
2+	2,86%	3,40%

1.5.3 WEGINGFACTOREN

Het doel van de weging is om de gewogen verdelingen van de steekproef in overeenstemming te brengen met de verdeling van de populatie voor de bovengenoemde variabelen. In dit geval zijn de minimale en maximale wegingswaarden als volgt:

- Op individueel niveau is de minimale wegingsfactor 0,6 en de maximale wegingsfactor 2,5 ;
- Op het niveau van het huishouden is de minimale wegingsfactor 0,5 en de maximale wegingsfactor 1,9.

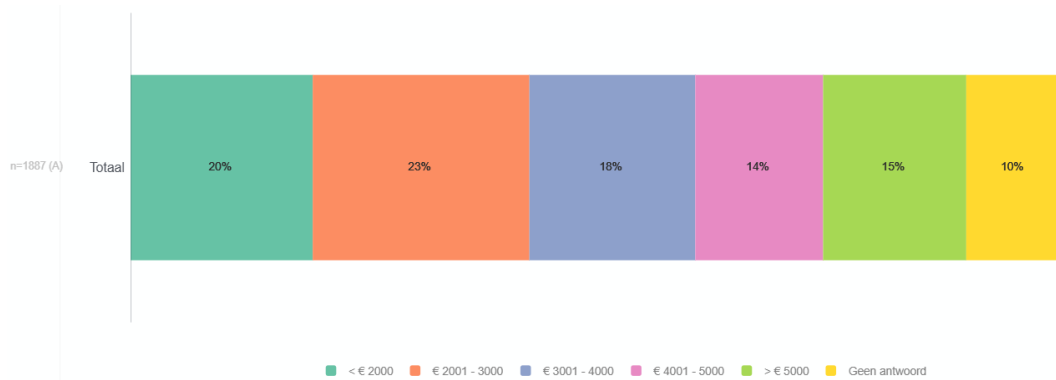
Dit zijn zeer acceptabele waarden, aangezien we over het algemeen streven naar wegingsfactoren van minder dan 3.

2 BESCHRIJVING VAN HET STAAL

In dit hoofdstuk beschrijven we de 'sociologie' van het staal van de enquête. Hier willen we (wanneer dit mogelijk is, afhankelijk van de beschikbare gegevens) de specificiteit van dit staal benadrukken door het te vergelijken met de globale Brusselse bevolking. Het staal vertoont in dit geval sociodemografische kenmerken die sterk afwijken van de algemene bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze afwijking vloeit voort uit de focus van de enquête op Brusselaars die houder zijn van een rijbewijs B en binnen hun gezin minstens over één voertuig beschikken (auto of bestelwagen).

Hieronder ziet u de verdeling van enkele 'grote' variabelen van het staal waarvoor we niet beschikken over een nauwkeurig en betrouwbaar vergelijkingspunt voor de Brusselse bevolking in haar geheel:

- De grote meerderheid van de respondenten koos ervoor om de vragenlijst in het Frans te beantwoorden (90%), 6% antwoordde in het Nederlands en 4% in het Engels;
- Het staal omvat een groot aandeel (69%) houders van een diploma hoger onderwijs (hogeschool of universiteit);
- De verschillende inkomensschijven zijn goed vertegenwoordigd in het staal. Hierbij merken we op dat 10% van de ondervraagden deze vraag niet beantwoord heeft.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q19. Wat is gemiddeld het totale maandelijkse netto-inkomen van uw gezin?

Behoeften van Brusselaars

FIG 2

"Wat is gemiddeld het totale maandelijkse netto-inkomen van uw gezin?"

- Iets meer dan twee derde van de ondervraagden (69%) behoort tot de actieve bevolking, de grote meerderheid van hen werkt minstens 4/5 (63% van de ondervraagden). Bij de inactieven is bijna de helft met pensioen of prepensioen (47%), 17% is werkzoekend, 15% is arbeidsongeschikt, 13% zijn studenten en 9% is voltijds huisman/huisvrouw;
- Van de actieve respondenten bevat het staal een groot aandeel bedienden: 71% (openbare en private sector samen). 16% van de actieve respondenten waren zelfstandigen en 13% werkte als arbeider.

Hieronder volgt de verdeling van enkele 'grote' variabelen van het staal waarvoor we een vergelijkingspunt hebben met de algemene bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- Het aandeel mannen (55%) is hoger in het staal dan in de Brusselse bevolking (49%). En niet zonder reden: mannen zijn vaker dan vrouwen eigenaar van een voertuig (of beschikken vaker over een salariswagen) en zijn vaker houder van een rijbewijs;
- De verschillende leeftijdsschalen zijn ongeveer gelijkmatig verdeeld (FIG 3). Toch zien we een ondervertegenwoordiging van de 18- tot 24-jarigen (7% van de respondenten tegenover 11% van de Brusselse bevolking), en een oververtegenwoordiging van de hoogste leeftijdsschalen in het staal (18% van >65 jaar en 16% van '55-64 jaar' tegenover respectievelijk 16% en 13% op niveau van de gehele Brusselse bevolking). Jongeren hebben over het algemeen minder toegang tot een auto en zijn minder vaak houder van een rijbewijs.

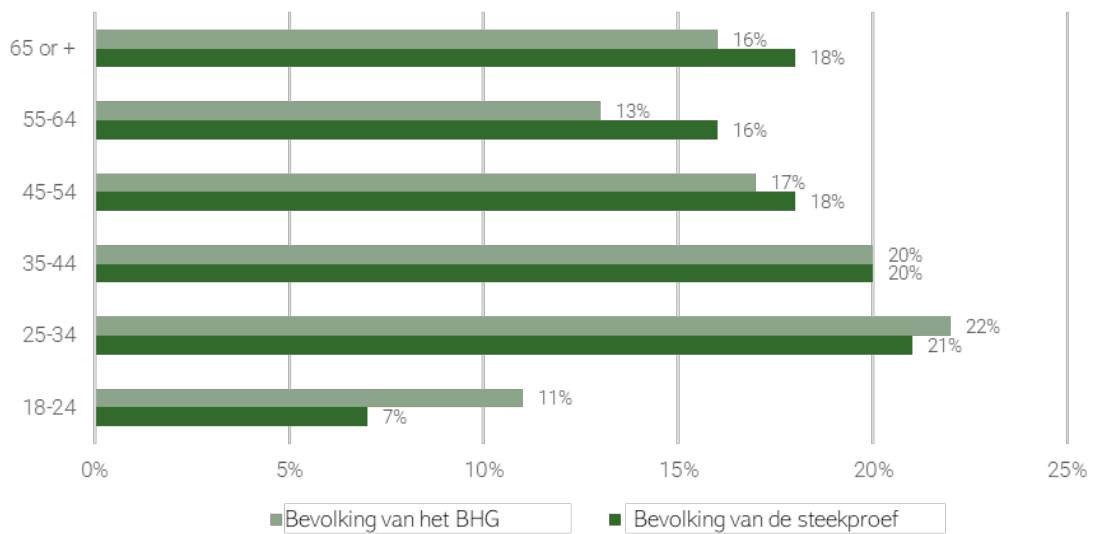


FIG 3

Vergelijking van de verdeling van leeftijdsgroepen binnen de steekproef en binnen de populatie als geheel

- Wat de verdeling van de verschillende gezinstypes betreft, verschilt ons staal sterk van de algemene bevolking (FIG 4). De alleenstaanden zijn aanzienlijk minder talrijk in het staal (22%) dan in de Brusselse bevolking (47%). Omgekeerd zijn de koppels met kinderen oververtegenwoordigd in het staal (35%) in verhouding tot de algemene bevolking van het Gewest (23%). Hetzelfde geldt voor koppels zonder thuiswonend kind (22% in het staal tegenover 14% in BHG). Hierbij moeten we opmerken dat de respondenten van de enquête ook konden antwoorden dat ze met andere volwassenen of met hun ouders samenwonen, antwoordmodaliteiten die niet zijn opgenomen in de administratieve gegevens. De vergelijking is dus niet perfect voor wat de variabele 'gezinstype' betreft, maar laat niettemin toe om de belangrijkste breuklijnen tussen het staal van de enquête en de algemene bevolking van het Brussels Gewest te accentueren.

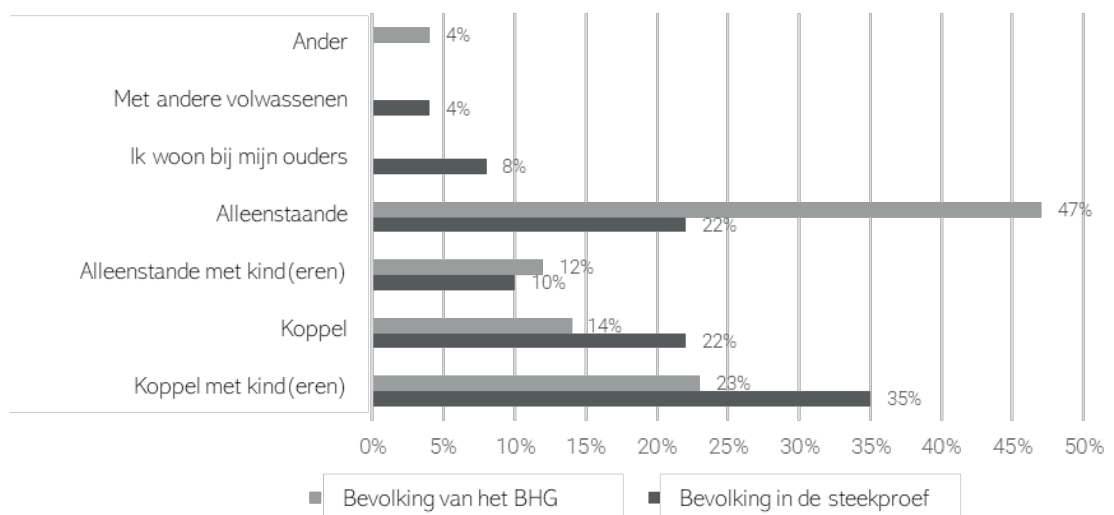


FIG 4

Vergelijking van de verdeling van gezinssituaties in de steekproef en in de Brusselse bevolking als geheel

- De ruimtelijke spreiding van de respondenten van het staal verschilt van die van het geheel van alle inwoners van het Brussels Gewest. Zo zien we een oververtegenwoordiging van macrozone 6 (die *grasso modo* overeenkomt met Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Oudergem) binnen het staal van de enquête (19%) tegenover de algemene bevolking (16%). Hetzelfde geldt voor de andere macrozones in de tweede kroon (5, 7, 8 en 9). Omgekeerd zijn de centraler gelegen

wijken (macrozone 1, 2, 3 en 4) ondervertegenwoordigd in verhouding tot hun demografisch gewicht als we de hele bevolking bekijken. Dit is vooral het geval in macrozone 1 (die 6,7% vertegenwoordigt van de personen die in het staal van de enquête werden meegerekend tegenover 11% in de algemene bevolking). Deze verschillen bevestigen de analyse van de administratieve gegevens: de motoriseringsgraad is laag in het stadscentrum en verhoogt naarmate men verder weg van het centrum gaat, voornamelijk in het zuidoosten van het Gewest.

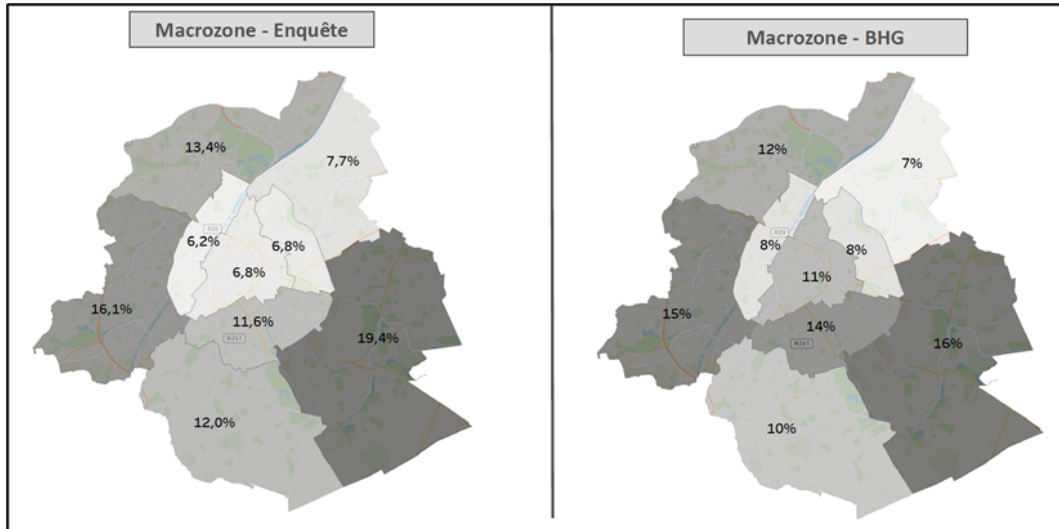


FIG 5

Vergelijking van de verdeling van de bevolking per macrozone: steekproef versus bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Op een volgend niveau kunnen we opmerken dat er belangrijke geografische verschillen bestaan binnen het staal van de enquête (net als binnen de algemene bevolking trouwens) als we kijken naar het inkomen van de gezinnen. Ter illustratie: het aandeel van de gezinnen in ons staal die over een inkomen van meer dan 4.000 euro beschikken, is veel hoger in de macrozones in het zuidoosten van het Gewest. In macrozone 4 (die een groot deel van de 'arme sikkels' beslaat) vinden we dan weer het kleinste aandeel gezinnen met een hoog inkomen.

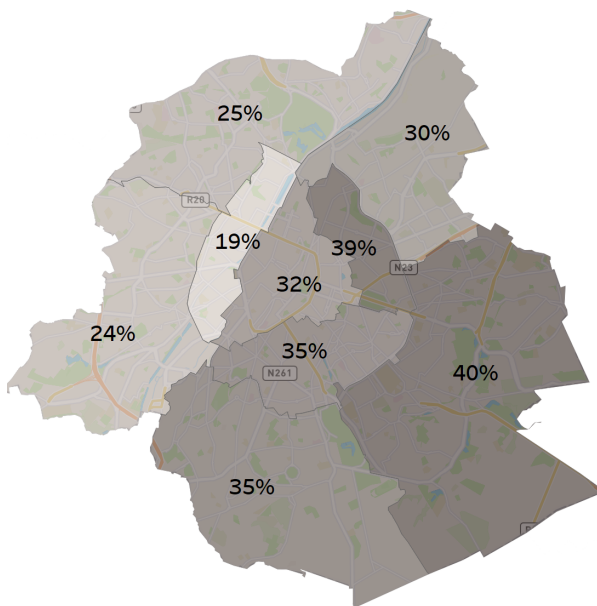


FIG 6

Aandeel huishoudens met een inkomen boven €4000 (uitgesplitst volgens macrozones)

Op grond van de spreiding in het staal van de verschillende variabelen hieronder blijkt dat de Brusselse populatie van 'automobilisten' (hier gedefinieerd als de inwoners van het Gewest die een rijbewijs hebben en binnen het gezin over een auto beschikken) (veel) vaker dan de algemene bevolking bestaat uit: actieve personen, met een universitair diploma, die samenwonen (met of zonder kinderen) en inwoners van de wijken in de tweede kroon.

Het is belangrijk dat we rekening houden met de specifieke kenmerken van het staal om de enquêteresultaten die we in de volgende hoofdstukken gaan presenteren te begrijpen, te interpreteren en in perspectief te plaatsen.

3 DE AUTOVOORZIENING VAN DE GEZINNEN

In het kader van de analyse van de administratieve gegevens (die aan deze enquête voorafging) hebben we de autovoorziening van de Brusselse gezinnen grondig bestudeerd. Het is dus niet nodig om dit onderwerp in detail uit te werken op basis van de resultaten van de enquête.

Toch zullen we de verdeling van het aantal voertuigen waarover de gezinnen binnen ons staal beschikken kort voorstellen, in zoverre dit een belangrijk element is om het vervolg van de analyse te kaderen. Daarna zullen we de dimensies presenteren die we op basis van de administratieve gegevens niet konden behandelen (de aankooprijks van de wagens en de kosten van het autobezit) of voor dewelke ze onvolledig bleken (N1-bestelwagens, privéleasewagens etc.).

3.1 Aantal wagens waarover de gezinnen beschikken

De enquête toont aan dat de grote meerderheid van de gemotoriseerde gezinnen in het Brussels Gewest (80%) slechts één auto (of bestelwagen) ter beschikking heeft (voertuig ingeschreven op eigen naam, bedrijfswagen en privéleasewagen samen). 17% van de gezinnen beschikt over twee voertuigen en 3% heeft er meer dan twee.

De waarschijnlijkheid dat men over twee of meer auto's beschikt is hoger bij koppels met (25%) en zonder kinderen (18%), maar ook wanneer men samenwoont met andere volwassenen (25%) of bij gezinnen die bestaan uit ouder(s) en een volwassen kind (26%). Bij deze laatste twee gezinstypes is de kans dat ze over meer dan twee auto's beschikken trouwens het hoogst. Deze resultaten bevestigen de analyse van de administratieve gegevens. Daaruit bleek immers eveneens dat het type gezin, en meer specifiek het aantal volwassenen binnen het gezin, de voorzieningsgraad en met name de 'multimotoriseringsgraad' (d.w.z. het beschikken over meerdere auto's) verklaart.

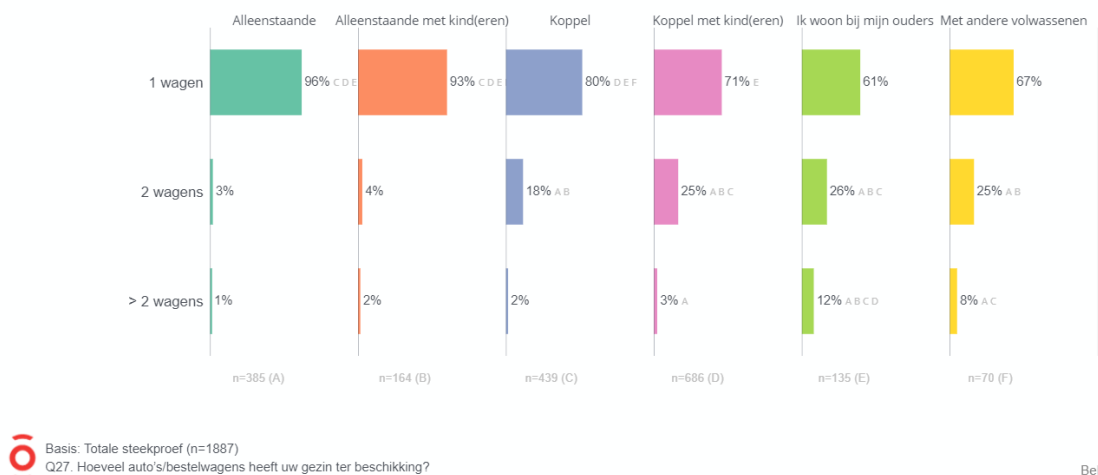
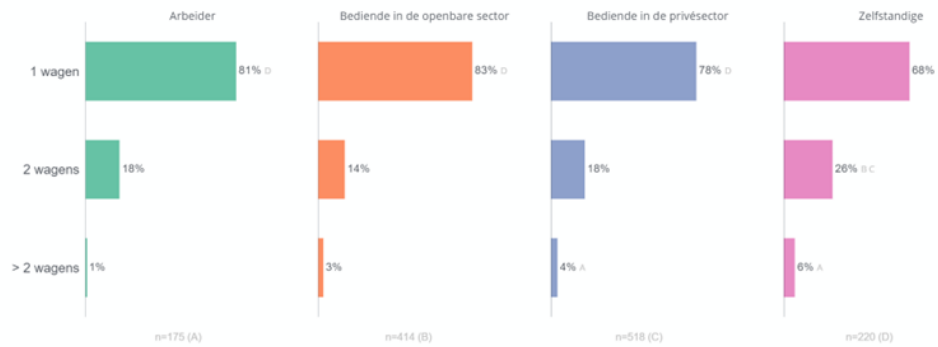


FIG 7

"Hoeveel auto's/bestelwagens heeft uw gezin ter beschikking?" (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

Verder blijkt dat het aantal voertuigen waarover een gezin beschikt ook afhangt van het beroepstype van de leden. Zo is bij huishoudens die een zelfstandige onder de leden tellen de kans dat ze over twee of meer voertuigen beschikken veel hoger (32%) dan bij andere beroeps categorieën (tussen 17 en 22%) (FIG 8).



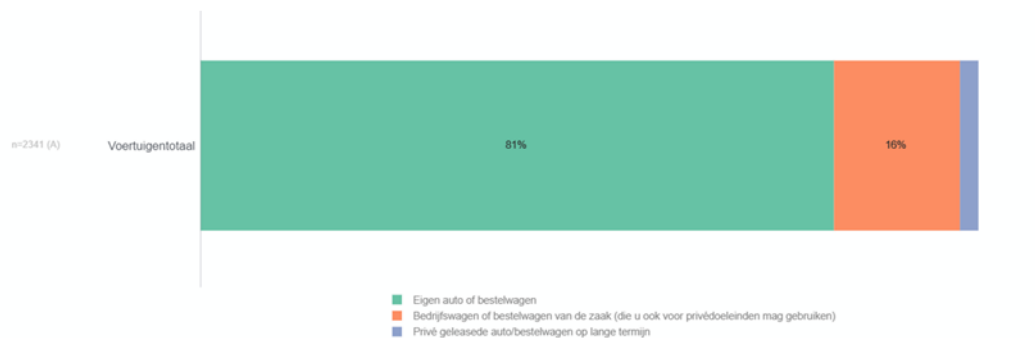
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q27. Hoeveel auto's/bestelwagens heeft uw gezin ter beschikking?

FIG 8

"Hoeveel auto's/bestelwagens heeft uw gezin ter beschikking?" (uitgesplitst naar beroep)

3.2 Status van het voertuig: privé-eigendom, bedrijfswagen, privéleasewagen

Ter herinnering: de enquête werd uitgevoerd onder mensen die binnen hun gezin over minstens één auto beschikken. In 81% van de gevallen gaat het om een auto of bestelwagen ingeschreven op eigen naam (FIG 9), in 16% van de gevallen om een bedrijfswagen of -bestelwagen (een auto die dus door de werkgever ter beschikking wordt gesteld, maar die ook voor privédoeleinden gebruikt mag worden) en in 3% van de gevallen om een privéleasewagen.



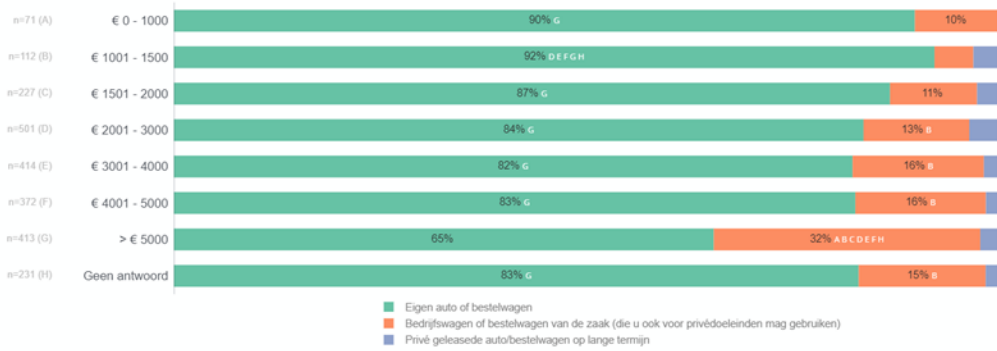
Basis: Totale wagenpark (n=2341)
Q30. Gaat het om een...?

FIG 9

"Gaat het om een ...? [eigen auto of bestelwagen; bedrijfswagen of bestelwagen van de zaak (die u ook voor privédoeleinden mag gebruiken of een privé geleasede auto/bestelwagen op lange termijn)]"

De enquête bevestigt de sterke correlatie tussen de toegang tot een bedrijfswagen en de inkomsten van het gezin: hoe hoger de inkomsten, hoe groter de kans dat het gezin over een dergelijk voordeel beschikt. Dat is in het bijzonder het geval bij de gezinnen die over meer dan 5.000 euro per maand beschikken (32%).⁹

⁹ Hier moet wel worden opgemerkt dat de verdeling die we hier zien minder onevenwichtig is dan degene die we waarnemen in de administratieve gegevens. Daaruit blijkt dat in dit laatste geval het aandeel bedrijfswagens nog veel lager ligt bij de lage inkomens (< 3% bij de gezinnen die over minder dan 2.000 euro per maand beschikken na belastingen) dan in de enquêtegegevens. Dit verschil kan als volgt verklaard worden. De identificatie van bedrijfswagens in de administratieve gegevens is gebaseerd op het Voordeel Alle Aard (VAA), waardoor vooral de 'salariswagens' van werknemers in de tertiaire sector opgenomen worden, maar niet de (bestel)wagens van arbeiders of zelfstandigen die gebruikt worden voor professionele activiteiten, maar die ook voor privédoeleinden kunnen dienen.



Basis: Totale wagenpark (n=2341)
Q30. Gaat het om een ...?

Behoeften van Brusselaars

FIG 10

“Gaat het om een ...? [eigen auto of bestelwagen; bedrijfswagen of bestelwagen van de zaak (die u ook voor privédoeleinden mag gebruiken of een privé geleasede auto/bestelwagen op lange termijn)” (uitgesplitst naar inkomensklassen van huishoudens)

Er zijn ook merkelijke verschillen naargelang de leeftijdsklasse. Het aandeel 45- tot 54-jarigen dat binnen het gezin over een bedrijfswagen of privéleasewagen beschikt, is veel groter (25%) dan bij andere leeftijdsklassen. Dit aandeel is het laagst bij de 18- tot 24-jarigen en de >65-jarigen. Deze vaststelling vloeit voort uit de beroepssituatie van de respondenten: de jongeren en ouderen hebben een zeer lage activiteitsgraad in vergelijking met de andere leeftijdsklassen en hebben dus, zeer logisch, veel minder vaak de kans om van een bedrijfswagen te genieten.

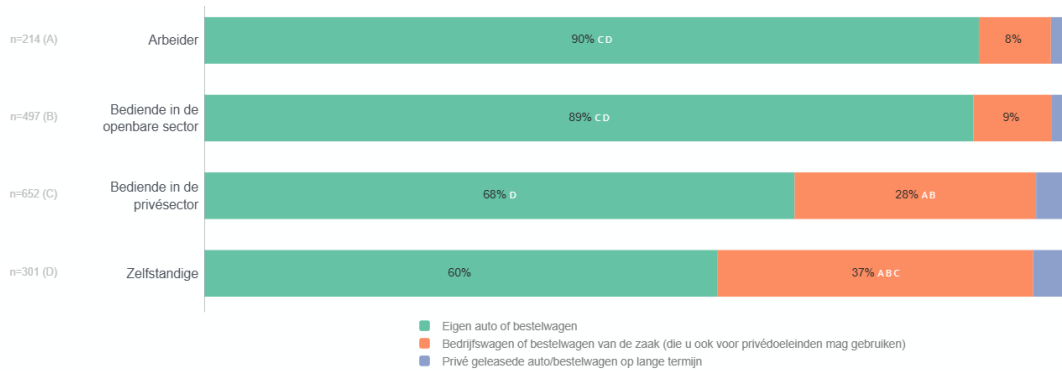


Basis: Totale wagenpark (n=2341)
Q30. Gaat het om een ...?

FIG 11

“Gaat het om een ...? [eigen auto of bestelwagen; bedrijfswagen of bestelwagen van de zaak (die u ook voor privédoeleinden mag gebruiken of een privé geleasede auto/bestelwagen op lange termijn)” (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

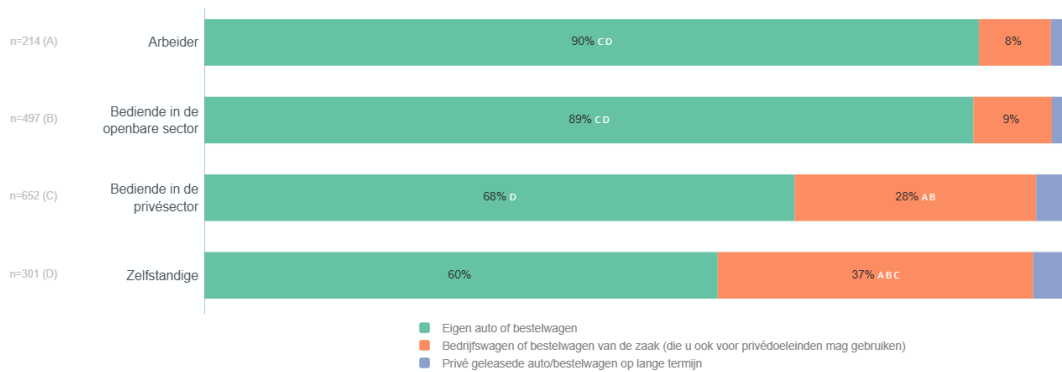
Wat de toegang tot een bedrijfswagen betreft, stellen we ook aanzienlijke verschillen vast in functie van het beroepstype (



Basis: Totale wagenpark (n=2341)
Q30. Gaat het om een...?

Behoeften van Brusselaars

FIG 12). Zoals te verwachten valt, beschikken de werknemers uit de privésector binnen hun gezin veel vaker over een bedrijfswagen (28%) dan de ambtenaren (9%). Het aandeel van zelfstandigen die binnen hun gezin over een bedrijfswagen beschikken, is nog veel hoger dan bij de werknemers (37%). Slechts 8% van de ondervraagde arbeiders beschikt binnen het gezin over een bedrijfswagen.



Basis: Totale wagenpark (n=2341)
Q30. Gaat het om een...?

Behoeften van Brusselaars

FIG 12

“Gaat het om een ...? [eigen auto of bestelwagen; bedrijfswagen of bestelwagen van de zaak (die u ook voor privédoeleinden mag gebruiken of een privé geleasede auto/bestelwagen op lange termijn)” (uitgesplitst volgens beroep)

Naast de status van het voertuig waarover de gezinnen beschikken (privéwagen, bedrijfswagen, privéleasewagen) is het ook interessant om de individuele verhoudingen tussen de respondent en de wagen(s) van het gezin te analyseren. In voorkomend geval zijn niet alle respondenten de formele eigenaar van het privévoertuig of de wettelijke begunstigde van de bedrijfswagen waarover het gezin beschikt.

Van de respondenten van wie het voertuig toebehoort aan het gezin gaf 80% aan zelf eigenaar te zijn van het voertuig.

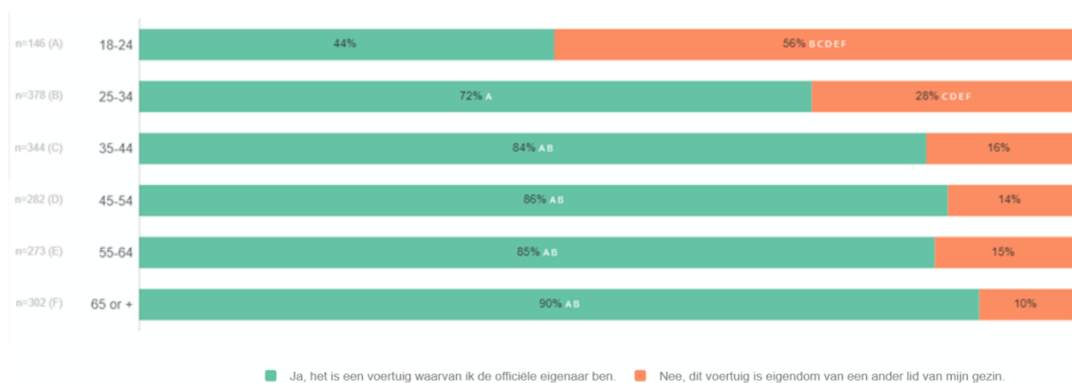


Basis: Wagens die eigendom zijn van de respondent/gezin (n=1872)
Q31. Bent u de eigenaar van dit voertuig?

FIG 13
"Bent u de eigenaar van dit voertuig?"

Er was weinig verschil naargelang de respondent een man (82%) of een vrouw was (78%). Daarentegen was er een substantiëler verschil te merken als de vraag specifiek betrekking had op een bedrijfs- of leasewagen. In dat geval zei 77% van de mannelijke respondenten de rechtstreekse begunstigde van het voertuig te zijn, terwijl dit cijfer slechts 52% bedroeg bij de vrouwen.

De figuur hieronder toont dat het aandeel respondenten dat eigenaar is van zijn eigen voertuig veel lager ligt bij de Brusselse jongeren (44%). We kunnen veronderstellen dat zij vaker de wagen van een ander gezinslid gebruiken.



Basis: Wagens die eigendom zijn van de respondent/gezin (n=1725)
Q31. Bent u de eigenaar van dit voertuig?

Behoefte van Brusselaars

FIG 14
"Bent u de eigenaar van dit voertuig?" (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

3.3 Voertuigtypes: auto's, bestelwagens

Slechts 3% van de respondenten gaf aan dat ze een bestelwagen hebben. Het aandeel van dit type voertuig is het hoogst bij de arbeiders (8%) en, in mindere mate, bij de zelfstandigen (6%). Het aandeel bestelwagens bij werknemers in de openbare en private sector is verwaarloosbaar (FIG 15).

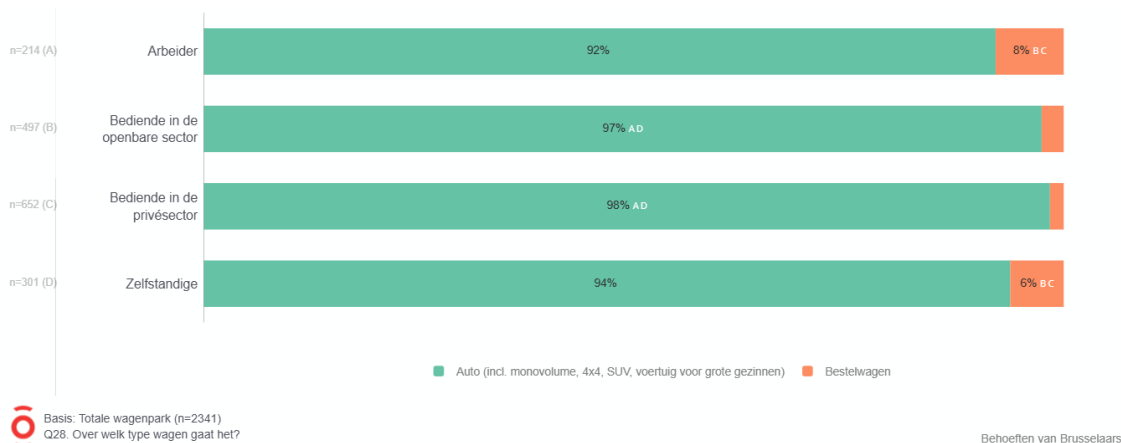


FIG 15

“Over welk type wagen gaat het? [wagen of bestelwagen]” (uitgesplitst volgens beroep)

3.4 Nieuwe of tweedehandsvoertuigen

In hoeverre wenden de Brusselaars zich tot de tweedehandsmarkt? Die vraag is belangrijk, want tweedehandswagens zijn over het algemeen ouder dan nieuwe wagens en zullen dus eerder getroffen worden door een maatregel als de Lage-emissiezone (LEZ). Overigens zullen zonder de (verwachte) ontwikkeling van een tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen heel wat gezinnen het in de toekomst moeilijk krijgen om een elektrische auto te verwerven.

Ongeveer de helft van de privéwagens van de Brusselse gezinnen werd tweedehands gekocht (51%). Het is geen verrassing dat er een verband bestaat tussen de aankoop van een nieuwe of tweedehandswagen en het inkomen van de gezinnen: hoe lager het inkomen, hoe groter het aandeel tweedehandsvoertuigen, en omgekeerd (

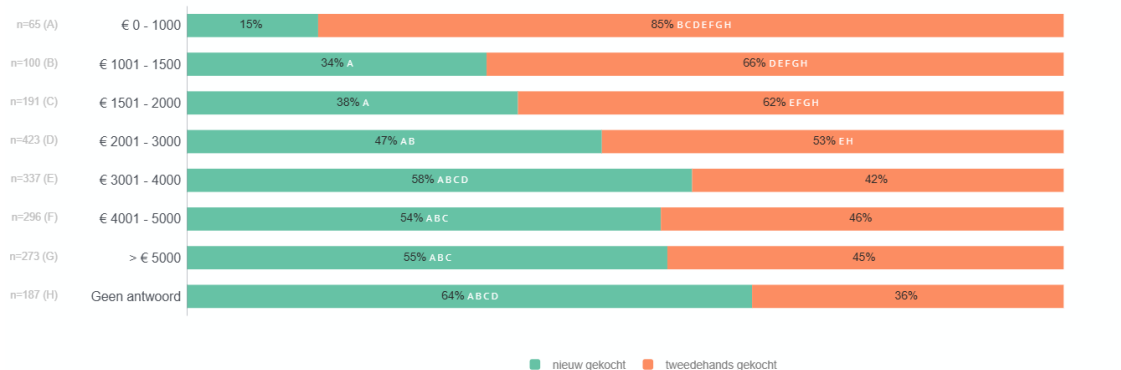
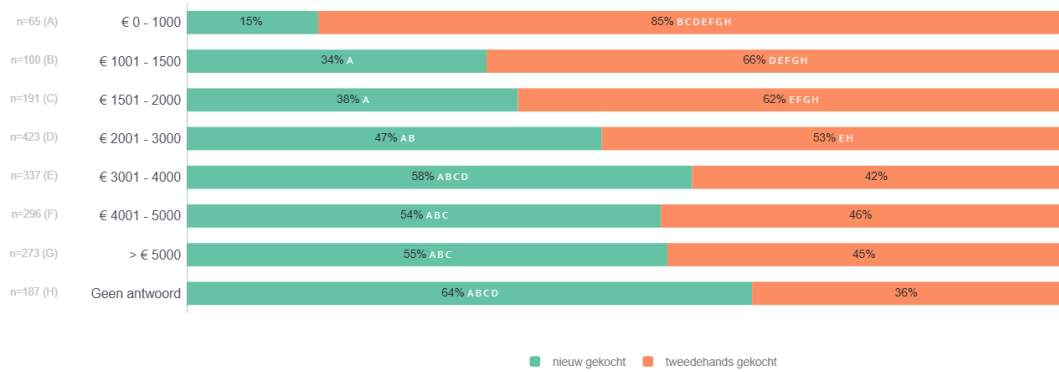


FIG 16). Zo ligt het aandeel tweedehandsvoertuigen ruim boven de 60% bij de gezinnen met een inkomen onder de 2.000 euro per maand. We moeten hier wel bij opmerken dat ook wanneer de gezinnen over een comfortabel inkomen beschikken, ze nog steeds vaak de tweedehandsmarkt opzoeken: dit is het geval bij 44% van de gezinnen die over meer dan 5.000 euro per maand beschikken.



Basis: Wagens die eigendom zijn van de respondent/gezin (n=1872)
Q37. Hebt u dit voertuig...?

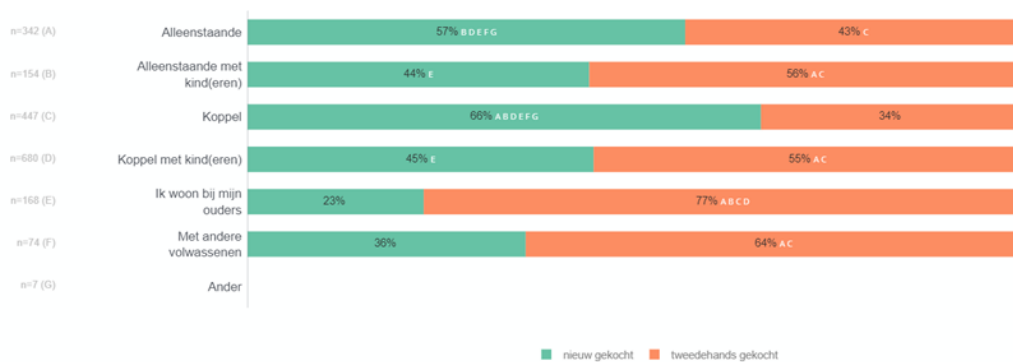
Behoeften van Brusselaars

FIG 16

“Hebt u dit voertuig nieuw of tweedehands gekocht?” (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

Er zijn ook grote verschillen naargelang het type gezin (FIG 17). De voertuigen die in bezit zijn van koppels zonder kinderen werden slechts in een derde van de gevallen tweedehands aangekocht (34%). Dit aandeel klimt daarentegen naar 55% voor wagens in bezit van koppels zonder kinderen en 56% voor wagens in bezit van eenoudergezinnen. Het hoogste niveau van tweedehandswagens zien we bij de respondenten die samenwonen met andere volwassenen (64%) of die samenwonen met hun ouders (77%).

Deze zeer ongelijke verdeling naargelang het type gezin kan worden verklaard door de belangrijke verschillen in koopkracht, maar ook door de uiteenlopende autobehoeften (gezinnen met kinderen hebben uiteraard behoefte aan grotere en dus duurere voertuigen).



Basis: Wagens die eigendom zijn van de respondent/gezin (n=1872)
Q37. Hebt u dit voertuig...?

Behoeften van Brusselaars

FIG 17

“Hebt u dit voertuig nieuw of tweedehands gekocht?” (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

De verschillen die we observeren afhankelijk van het inkomen en het gezinstype vertalen zich op geografisch niveau. We merken hier dat het aandeel tweedehandswagens het laagst is in macrozone 6 en 7 (respectievelijk 40% en 43%), dus de zone van het Gewest met de hoogste sociaal-economische indexen (en waar, zoals we eerder al zagen, het aandeel gezinnen binnen ons staal dat over meer dan 4.000 euro beschikt het hoogst is). Omgekeerd vindt men het hoogste percentage tweedehandswagens in macrozone 4 (75%) die grotendeels de ‘arme sikkels’ beslaat.

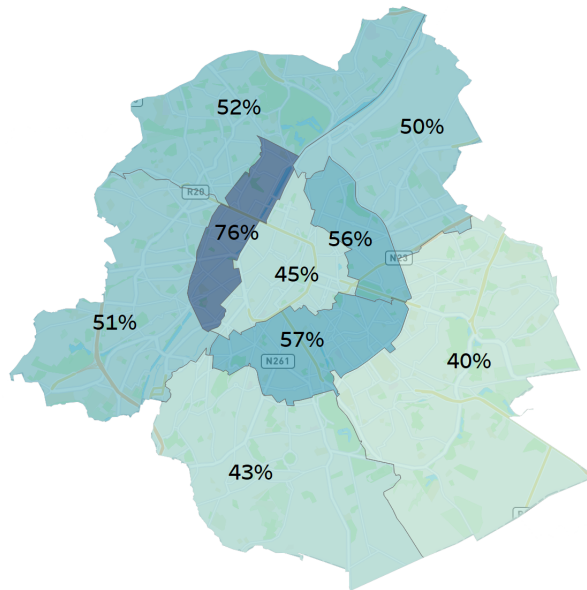
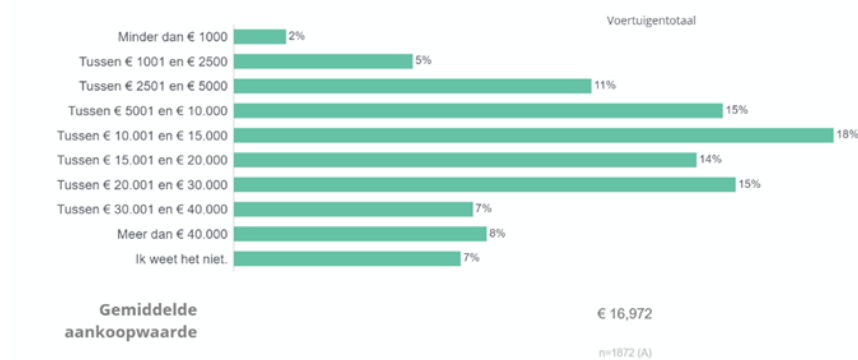


FIG 18

Aandeel huishoudens met een tweedehands aangekochte wagen (uitgesplitst volgens de macrozones)

3.5 De kosten van autovoorziening

De onderstaande grafiek (FIG 19) toont het bedrag dat werd uitgegeven voor de aankoop van de voertuigen in bezit van de gezinnen. Dat bedraagt gemiddeld € 16.972. We zien wel een zeer uiteenlopende spreiding. Zo werd een derde van de voertuigen aangekocht voor minder dan € 10.000 en in 20% van de gevallen zelfs voor minder dan € 2.500. Aan het andere eind van het spectrum zien we dat 15% van de voertuigen in bezit van de gezinnen van onze steekproef werd aangeschaft voor meer dan € 30.000.



Basis: Wagens die eigendom zijn van de respondent/gezin (n=1872)
Q38. Wat hebt u voor dit voertuig betaald?

Behoeften van Brusselaars

FIG 19

“Wat hebt u voor dit voertuig betaald?”

De middelen die gespenseerd worden aan de aankoop van een voertuig verschillen sterk naargelang het gezinstype (

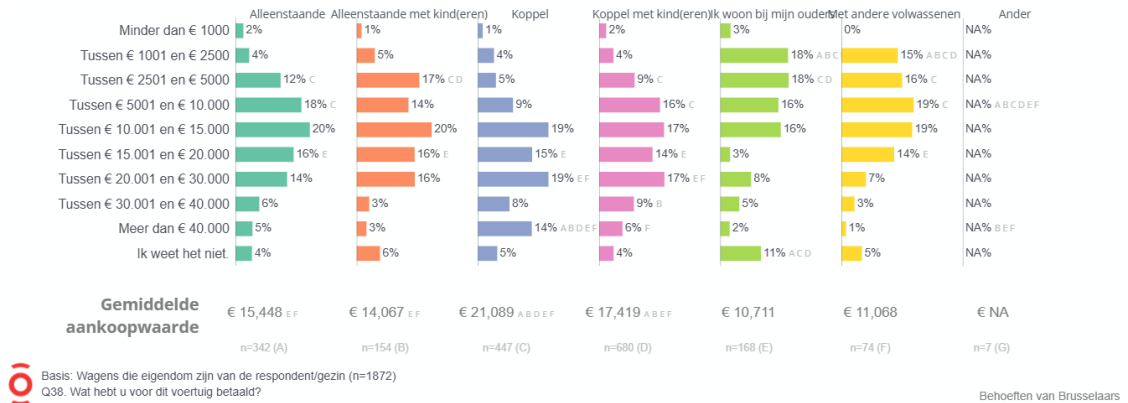


FIG 20). De koppels met of zonder kinderen geven gemiddeld meer uit aan de aankoop van een voertuig dan de andere gezinstypes (respectievelijk € 17.419 en € 21.089). De koppels zonder kinderen beschikken in het algemeen over een grotere koopkracht en de koppels met kinderen hebben veelal behoefte aan een groter formaat van voertuig.

De correlatie tussen de aankoopwaarde van de voertuigen en aankoop uit eerste of tweede hand is niet perfect. We zagen hierboven al dat de koppels zonder kinderen over het algemeen minder vaak over nieuwe voertuigen beschikken dan de andere gezinstypes (34%). Het zijn ook zij die gemiddeld het meest uitgeven aan de aankoop van hun voertuigen (€ 21.089). Daar staat tegenover dat koppels met kinderen hun voertuigen vaak tweedehands kopen (55%), maar gemiddeld bijna even veel uitgeven als de koppels zonder kinderen voor de aanschaf ervan (€ 17.419). Deze vaststelling bevestigt de hypothese dat koppels met kinderen vaker grotere en dus duurdere voertuigen kopen, ook als ze tweedehands worden gekocht.

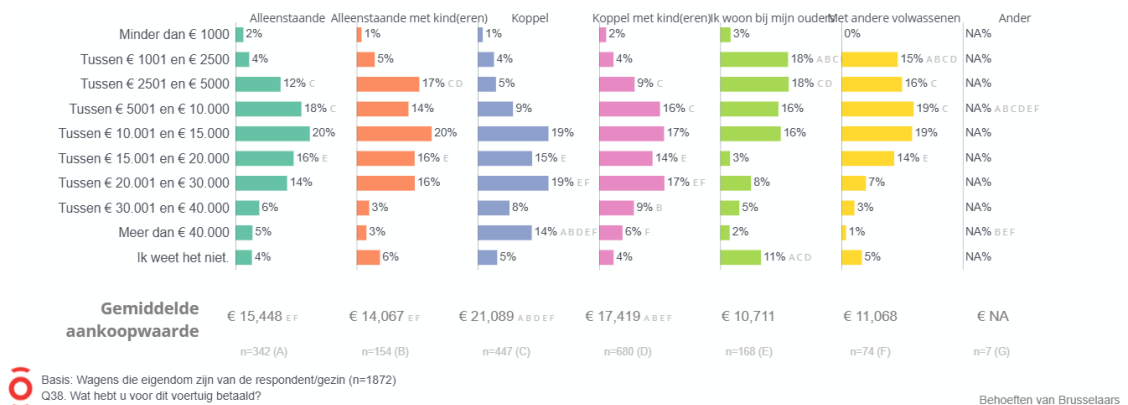


FIG 20

“Wat hebt u voor dit voertuig betaald?” (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

Net als bij de aankoop van tweedehandswagens zien we belangrijke verschillen in de bedragen die aan de aankoop van een wagen gespendeerd worden naargelang de macrozone (FIG 21). We merken vooral dat de gezinnen die in macrozone 4 wonen gemiddeld veel minder uitgeven voor hun voertuigen dan elders in het Gewest. De gemeentes in de eerste kroon ten oosten van het kanaal laten gemiddelde waardes zien (macrozone 2 en 3), die te verklaren zijn door de grote aanwezigheid hier van eenpersoonsgezinnen en van jongeren die samenwonen met andere volwassenen, gezinssituaties die – zoals we hierboven zagen – gecorreleerd zijn met een gemiddeld lagere aankoopprijs van het voertuig.

We stellen ook vast dat de voertuigen in bezit van gezinnen die in de tweede kroon wonen, aangeschaft werden voor bedragen die globaal genomen hoger liggen dan bij gezinnen die in de centraler gelegen wijken wonen (met uitzondering van het hypercentrum).

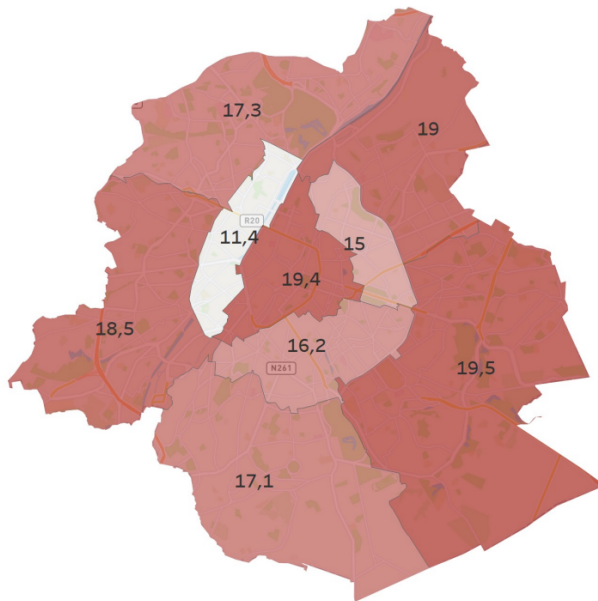


FIG 21

Geografische spreiding gemiddelde aankoopwaarde wagens (uitgesplitst volgens macrozones)

Naast het bedrag dat werd uitgegeven voor de aankoop van de voertuigen in bezit van de gezinnen peilde de enquête bij de respondenten ook naar de maandelijkse kosten voor het gebruik van elk voertuig afzonderlijk. De vraag werd als volgt geformuleerd: "Kunt u inschatten hoeveel u maandelijks besteedt aan kosten die te maken hebben met de auto? Reken mee: brandstof, onderhoud, taksen, verzekering. Aankoopsom of afbetaling hoeft u niet mee te rekenen"

FIG 22 laat zien dat de respondenten schatten dat ze maandelijks € 219 spenderen aan hun voertuig. Meer dan 40% van de respondenten schat dat zijn voertuig minstens € 200 per maand kost. Slechts een kleine minderheid (8%) raamt de maandelijkse kost van zijn voertuig op meer dan € 400. We merken ook dat 14% niet in staat was om op deze vraag een antwoord te geven.

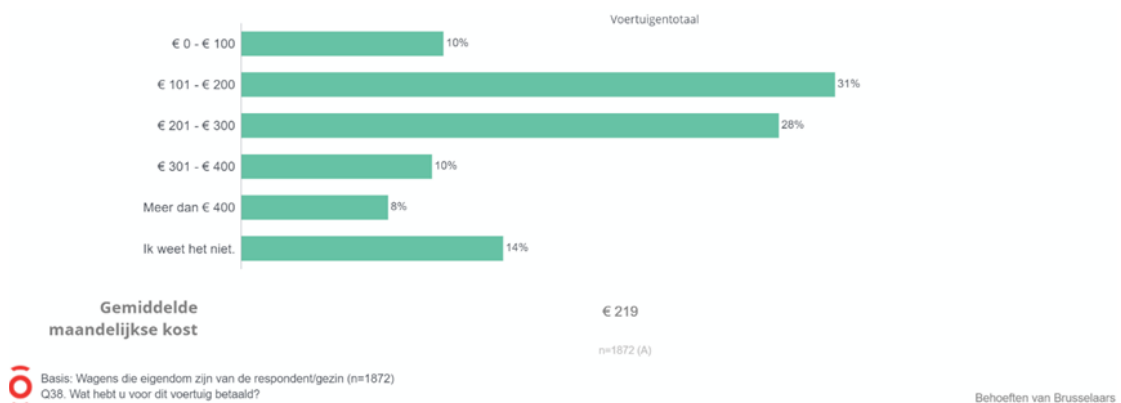


FIG 22

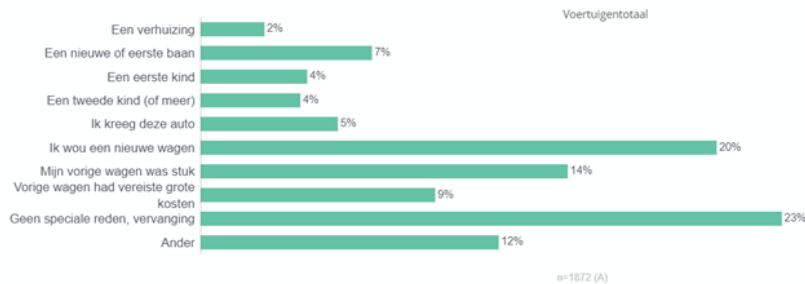
"Kunt u inschatten hoeveel u maandelijks besteedt aan kosten die te maken hebben met de auto? Reken mee: brandstof, onderhoud, taksen, verzekering. Aankoopsom of afbetaling hoeft u niet mee te rekenen."

3.6 Motieven voor de aankoop van een auto

De redenen waarom de respondenten hun wagen gekocht hebben, lopen sterk uiteen. De antwoorden 'Geen specifieke reden, gewone vervanging' en 'Ik wilde een nieuwe auto' werden het vaakst

aangekruist (respectievelijk in 20% en 23% van de gevallen). De argumenten die dan volgen, zijn het defect van het vorige voertuig (14%) of te hoge reparatiekosten (9%). 12% van de respondenten vermeldde een andere reden dan degene die werden voorgesteld. Bij de open antwoorden werd vaak verwezen naar het feit dat het vorige voertuig niet compatibel was met de Lage-emissiezone (LEZ).

Redenen die verband houden met persoonlijke veranderingen (in plaats van met de voertuigen) werden globaal gezien minder vaak naar voren geschoven (een eerste job, de geboorte van een eerste of tweede kind, een verhuis).



Basis: Wagens die eigendom zijn van de respondent/gezin (n=1872)
Q39. Wat was de voornaamste reden voor de aankoop van dit voertuig?

Behoeften van Brusselaars

FIG 23

“Wat is de voornaamste reden van de aankoop van dit voertuig?”

4 AUTOGEBRUIK EN ‘MODAL SHIFT’-POTENTIEEL

In het vorige hoofdstuk hebben we de autovoorziening van de gezinnen beschreven. In dit hoofdstuk stellen we eerst de gebruiksfrequentie van de auto in algemene zin voor, maar ook meer specifiek voor werkgerelateerde verplaatsingen. Vervolgens presenteren we het vermogen van de respondenten om hun verplaatsingen voor een aantal regelmatige activiteiten met het openbaar vervoer of met de fiets te maken.

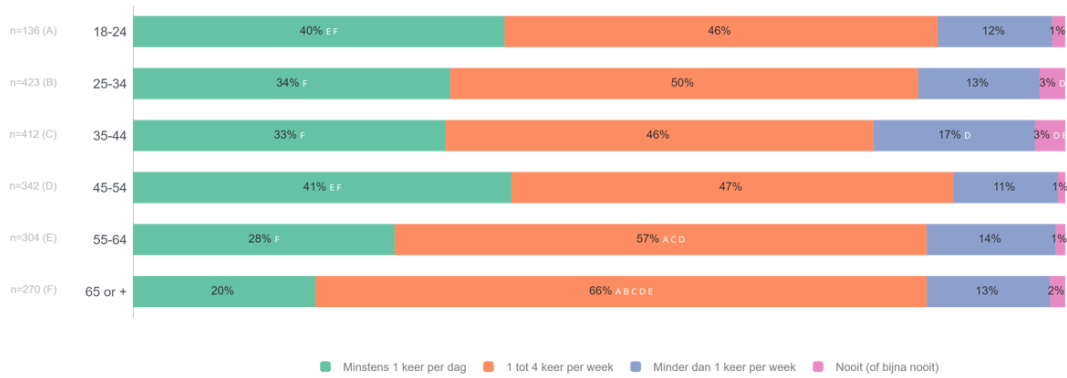
4.1 Gebruiksfrequentie van de auto

De enquête vroeg de respondenten naar de frequentie van hun autogebruik in het algemeen, over alle motieven heen. De respondenten kregen meer specifiek de volgende vraag voorgelegd: “Hoe frequent maakte u in de loop van de voorbije 12 maanden gebruik van uw auto (of bestelwagen) als bestuurder?”

Daaruit bleek dat 32% van de respondenten zijn wagen minstens één keer per dag gebruikt en 52% tussen 1 en 4 keer per week. 14% van de respondenten gebruikt de wagen minder dan één keer per week en 2% gebruikt hem bijna nooit.

De mannen gebruiken iets vaker de wagen dan de vrouwen: 34% minstens één keer per week tegenover 29% van de vrouwen, en 54% tussen 1 en 4 keer per week tegenover 51% van de vrouwen.

Nog opvallendere verschillen waren er tussen de verschillende leeftijdsklassen (FIG 24). Binnen de leeftijdsklasse van de 45- tot 54-jarigen is het dagelijkse gebruik van de auto het hoogst (41%). De respondenten van 65 jaar of ouder op hun beurt maken het minst vaak dagelijks gebruik van de auto (20%), maar het vaakst tussen 1 en 4 keer per week (66%). Dit lagere dagelijkse gebruik valt te verklaren door een lager gemiddeld aantal dagelijkse verplaatsingen (alle vervoersmodi samen) bij de ouderen (cfr. OVG) (gegeven hun lagere arbeidsparticipatiegraad en een vermindering van hun familiale verplichtingen).



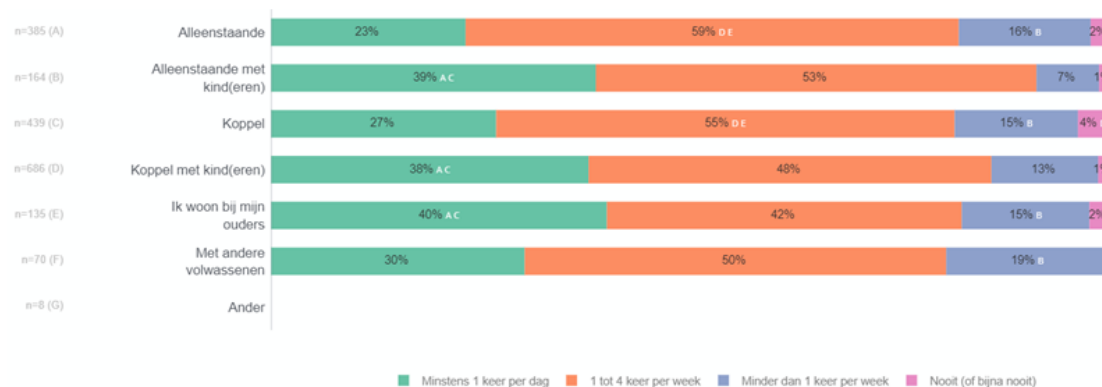
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q52. Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?

Behoeften van Brusselaars

FIG 24

“Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?”
(uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

We zien ook belangrijke verschillen in de intensiteit van het autogebruik naargelang de gezinssituatie waarin men zich bevindt (FIG 25). Zo stellen we een toegenomen autogebruik vast naarmate het gezin van de respondenten kinderen telt, en dit ongeacht of het om koppels of eenoudergezinnen gaat.



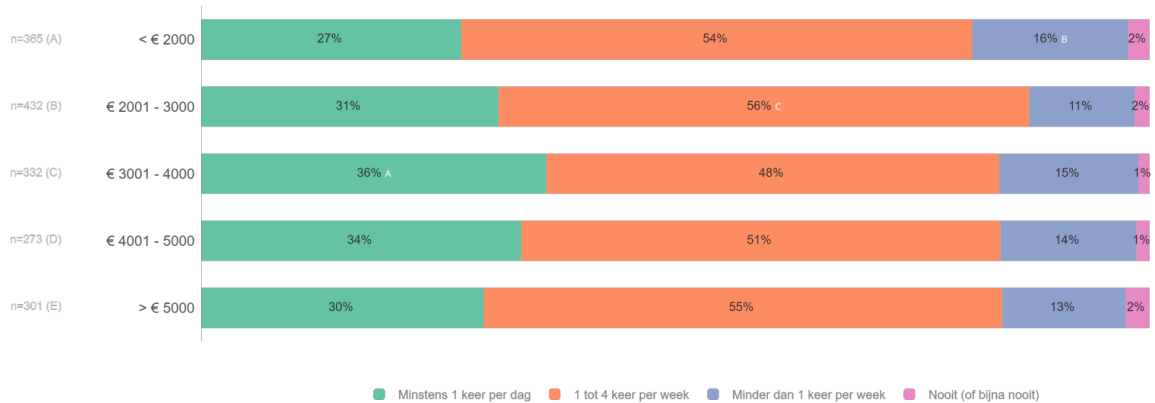
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q52. Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?

Behoeften van Brusselaars

FIG 25

“Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?”
(uitgesplitst volgens gezinssituatie)

Er is geen duidelijk verschil in functie van het inkomen (FIG 26). We merken wel een lichte stijging van het dagelijkse autogebruik bij elke sprong naar een volgende inkomensklasse tot € 4.000. We zien vervolgens een daling bij elke volgende inkomenssprong (€ 4.001-5.000 en >€ 5.000). De opwaartse trend bij de lagere inkomensklassen moet in verband worden gebracht met de beroepsactiviteit: hoe hoger de inkomens van het gezin ‘onderaan de ladder’ worden, hoe meer de activiteitsgraad stijgt en dus ook de aan het werk gerelateerde mobiliteitsbehoefte. De neerwaartse trend bij de hogere inkomens moet dan weer in verband worden gebracht met het telewerken, dat vaker aan de orde is bij werknemers met hogere inkomens.



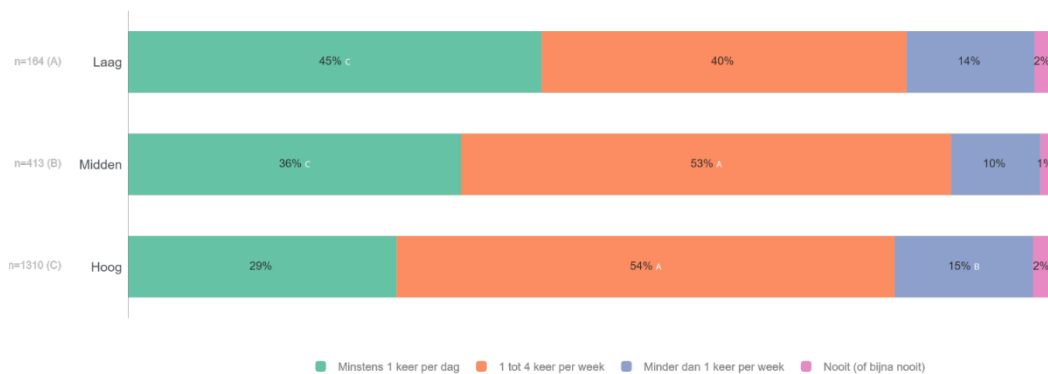
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q52. Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?

Behoeften van Brusselaars

FIG 26

“Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?” (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

FIG 27 toont dan weer dat hoe lager het opleidingsniveau is, hoe hoger het dagelijkse autogebruik is: 45% van de respondenten zonder diploma gebruikt elke dag de wagen tegenover 29% bij de respondenten met een universitair diploma (of een van een hogeschool).



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q52. Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?

Behoeften van Brusselaars

FIG 27

“Hoe vaak gebruikte u de afgelopen 12 maanden gemiddeld de auto (of bestelwagen) als bestuurder?” (uitgesplitst volgens het opleidingsniveau)

Er zijn ook aanzienlijke verschillen wat betreft de frequentie van het autogebruik naargelang de wijken. De ‘automobilisten’ die in het hypercentrum wonen (macrozone 1) en in de gemeentes van de eerste kroon ten oosten van het kanaal (macrozone 2 en 3) gebruiken het minst vaak dagelijks de auto. Deze situatie valt zonder twijfel te verklaren door de nabijheid goederen en diensten en de goede verbindingen van het openbaar vervoer in deze wijken. We merken eveneens op dat de waardes hoger liggen in de gemeentes van de tweede kroon. De ‘arme sikkel’ (macrozone 4) vormt de enige uitzondering op de centrifugale logica. Binnen deze zone tellen de gemotoriseerde gezinnen vaker kinderen. Bovendien zijn de jobs die de automobilisten uitoefenen die in deze zone wonen minder vaak ‘telewerk-compatibel’. Deze beide factoren samen compenseren waarschijnlijk het ‘centraliteitseffect’.

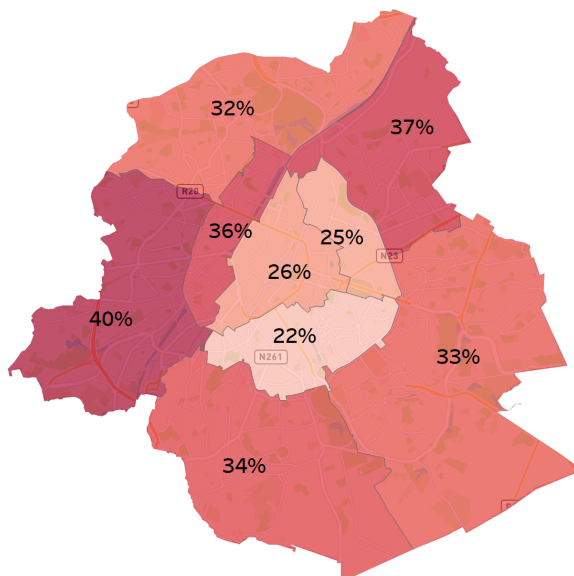


FIG 28

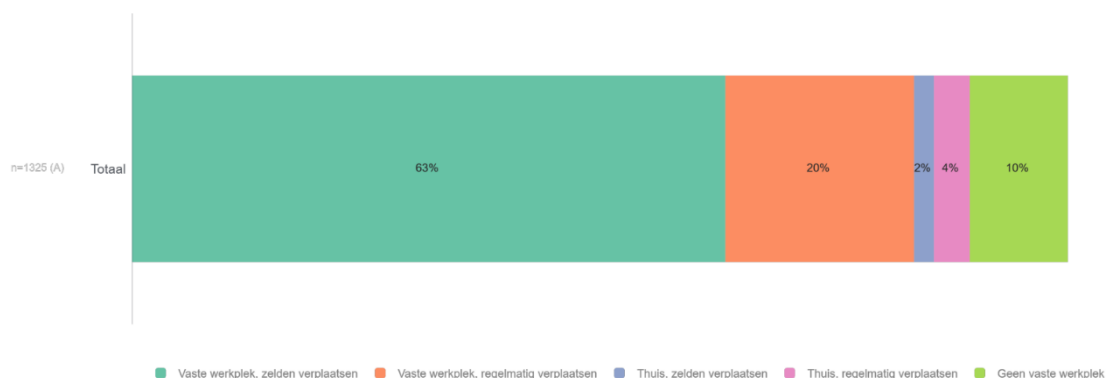
Aandeel huishoudens dat minstens dagelijks de auto gebruikt (uitgesplitst volgens de macrozones)

4.2 Professionele verplaatsingen

De beroepsactiviteit structureert in grote mate de mobiliteitsgewoontes en dus ook het autogebruik. De plaats van tewerkstelling en de werkuren helpen immers om de afhankelijkheid van de auto te verklaren. Zo vereisen bepaalde beroepstypes frequente verplaatsingen doorheen de dag en/of het transport van materialen of ladingen. Vanuit dat perspectief richt dit hoofdstuk de aandacht op de verschillende arbeidssituaties van de respondenten en op de moeilijkheden die ermee gepaard gaan, door een onderscheid te maken tussen ‘woon-werkverplaatsingen’ en de verplaatsingen die gemaakt worden tijdens de werkuren (mobiel werk).

4.2.1 Profiel van de werknemers volgens hun werkplek

De meerderheid van de actieve respondenten heeft een vaste werkplek en verplaatst zich zelden tijdens de werkuren (63%). 20% heeft een vaste werkplek, maar verplaatst zich vaak tijdens de werkuren, en 10% heeft geen vaste werkplek. Het saldo gaat op rekening van de actieve respondenten die thuis werken (exclusief telewerken) (6%).



Basis: Beroepsactieve Brusselaars (n=1325)
Q46. Hebt u een vast 'werkadres'? Hou hierbij geen rekening met eventueel telewerk.

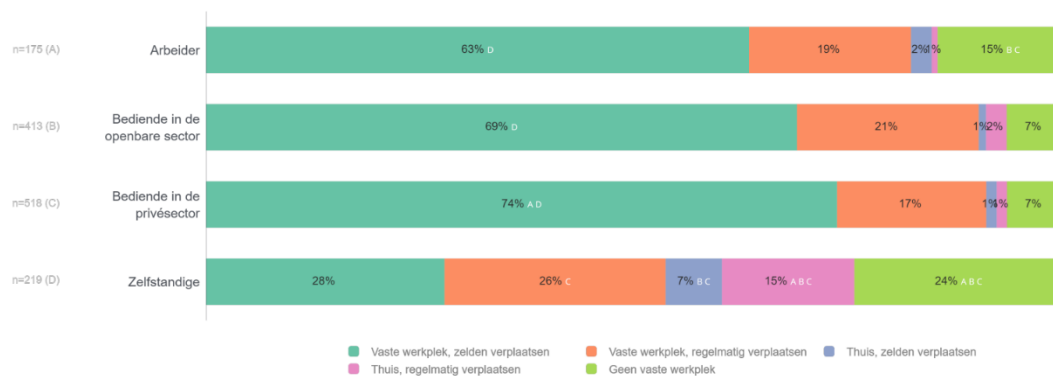
Behoeften van Brusselaars

FIG 29

“Hebt u een vast ‘werkadres’? Hou hierbij geen rekening met eventueel telewerk.”

Logischerwijs zijn er grote verschillen afhankelijk van het soort werk (FIG 30). We zien dat werknemers in de privésector vaker een vaste werkplek hebben zonder dat ze zich moeten verplaatsen tijdens de werkuren (74%). De zelfstandigen werken het minst vaak in zo'n configuratie. Zij lopen het meest kans om geen vaste werkplek te hebben (24%) en om thuis te werken (22%). Eigenlijk hebben zelfstandigen globaal genomen een veel 'mobiel' profiel dan werknemers en arbeiders. Het is ook de tewerkstellingsvorm met de grootste diversiteit qua situaties.

Bij werknemers en arbeiders zien we een vrij gelijkaardige verdeling. Toch merken we op dat veel meer arbeiders geen vaste werkplek hebben (15%) in vergelijking met de bedienden (6%).



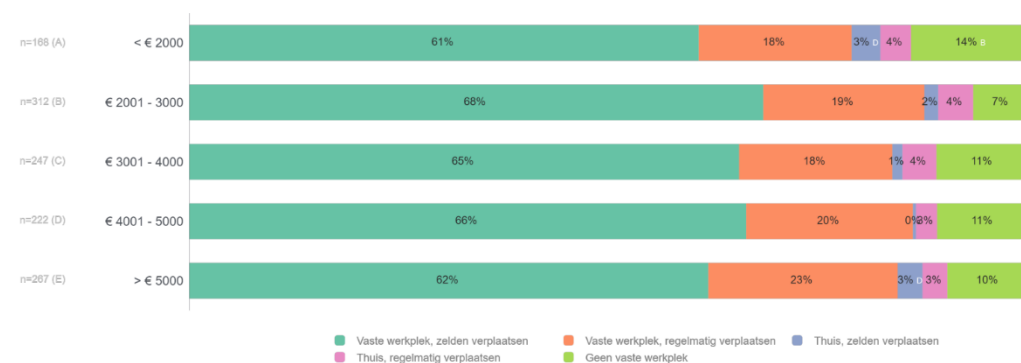
Basis: Beroepsactieve Brusselaars (n=1325)
Q46. Hebt u een vast 'werkadres'? Hou hierbij geen rekening met eventueel telewerk.

Behoeften van Brusselaars

FIG 30

"Hebt u een vast 'werkadres'? Hou hierbij geen rekening met eventueel telewerk." (uitgesplitst volgens beroep)

We merken geen grote verschillen in verband met de inkomsten voor wat betreft het type werkplek (FIG 31).



Basis: Beroepsactieve Brusselaars (n=1325)
Q46. Hebt u een vast 'werkadres'? Hou hierbij geen rekening met eventueel telewerk.

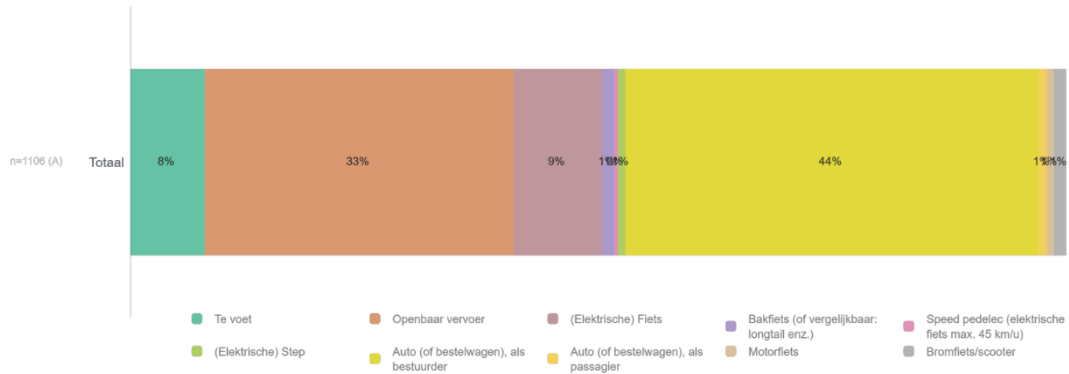
Behoeften van Brusselaars

FIG 31

"Hebt u een vast 'werkadres'? Hou hierbij geen rekening met eventueel telewerk." (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

4.2.2 Woon-werkverplaatsingen

44% van de respondenten met een vast werkadres gebruikt de auto (als bestuurder) om zich naar zijn werk te begeven; 33% gebruikt het openbaar vervoer en respectievelijk 8 en 11% verplaatst zich te voet of met de fiets (inclusief bakfietsen, speedpedelecs en steps) (FIG 32). Dus zelfs de actieve Brusselaars van wie het gezin gemotoriseerd is en die een vaste werkplek hebben, gebruiken in minder dan één op de twee gevallen de auto om zich naar het werk te begeven.



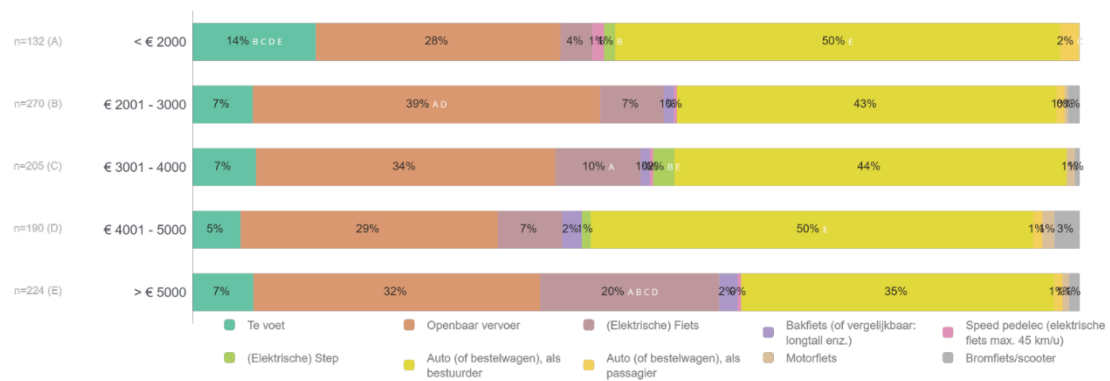
Basis: Mensen met een vast werkadres (n=1106)
Q50. Welk vervoermiddel gebruikt u het vaakst om naar uw werk te gaan? Geef het hoofdvervoermiddel aan.

Behoeften van Brusselaars

FIG 32

“Welk vervoersmiddel gebruikt u het vaakst om naar uw werk te gaan? Geef het hoofdvervoermiddel aan.”

De modale verdeling van de woon-werkverplaatsingen op basis van de inkomsten van het gezin vertoont geen bijzonder uitgesproken tendens (FIG 33). Wel kunnen we opmerken dat de respondenten bij wie de gezinsinkomsten hoger liggen minder vaak gebruikmaken van de auto om zich naar hun werk te begeven (33%) dan de andere inkomensklassen (tussen 43% en 50%). Ze gebruiken dan weer vaker de fiets (inclusief bakfietsen, speedpedelecs en steps) (22%) om naar het werk te gaan.



Basis: Mensen met een vast werkadres (n=1106)
Q50. Welk vervoermiddel gebruikt u het vaakst om naar uw werk te gaan? Geef het hoofdvervoermiddel aan.

Behoeften van Brusselaars

FIG 33

“Welk vervoersmiddel gebruikt u het vaakst om naar uw werk te gaan? Geef het hoofdvervoermiddel aan.”
(uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

Er tekent zich een duidelijke trend af wanneer we kijken naar de modale verdeling van de woon-werkverplaatsingen uitgesplitst volgens opleidingsniveau. De respondenten zonder diploma secundair onderwijs gebruiken veel vaker de auto om naar hun werkplek te gaan (63%) dan die met een diploma hoger onderwijs (40%).

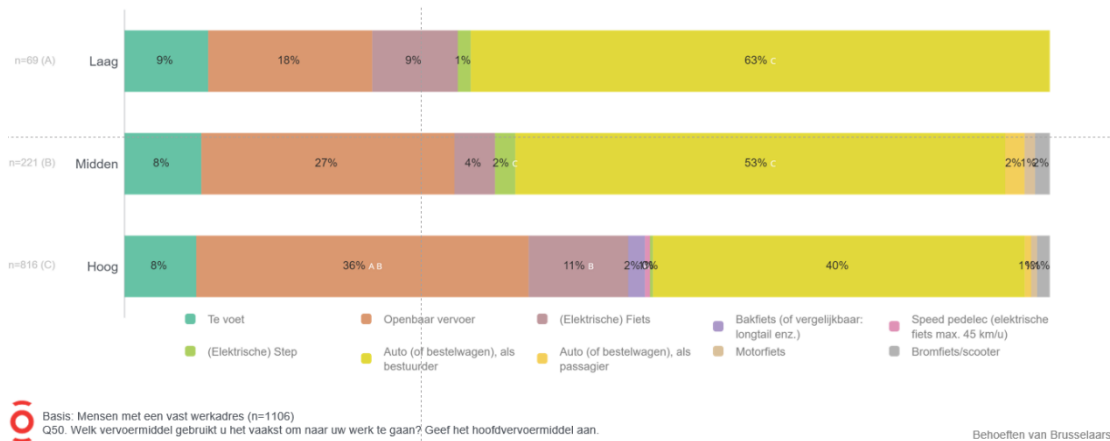


FIG 34

“Welk vervoersmiddel gebruikt u het vaakst om naar uw werk te gaan? Geef het hoofdvervoermiddel aan.”
(uitgesplitst volgens opleidingsniveau)

We merken belangrijke verschillen wat betreft de modale verdeling bij de woon-werkverplaatsingen afhankelijk van de wijk. Hier zien we dat de auto minder vaak gebruikt wordt in de meest centrale zones (macrozone 1, 2 en 3) in vergelijking met de zones die in de tweede kroon liggen (macrozone 5-9) (FIG 38). Ook zien we – zonder dat we hier een verklaring voor hebben – een belangrijk verschil in het gebruik van de auto om naar het werk te gaan tussen de macrozones 8 en 9. Noch de spreiding van de profielen van de werknemers, noch hun sociologisch profiel lijkt op het eerste zicht een verklaring te bieden voor dit verschil.

Verder kunnen we melden dat het modale aandeel van stappen veel hoger ligt in de centralere zones (1, 2 en 3) dan in de tweede kroon (macrozone 5-9) (FIG 35). Verder is het aandeel respondenten dat de fiets gebruikt voor zijn woon-werkverplaatsingen het laagst in de macrozones ten noorden van het kanaal (FIG 36).

Merk op dat de kaarten hieronder geen waarde aangeven voor macrozone 4, omdat de effectieve cijfers in deze zone te laag zijn om statistisch representatief te zijn.¹⁰

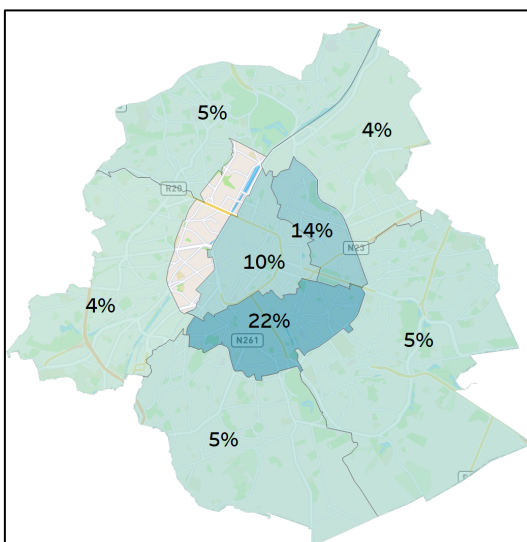


FIG 35

Aandeel huishoudens dat te voet naar het werk gaat
(uitgesplitst volgens macrozones)

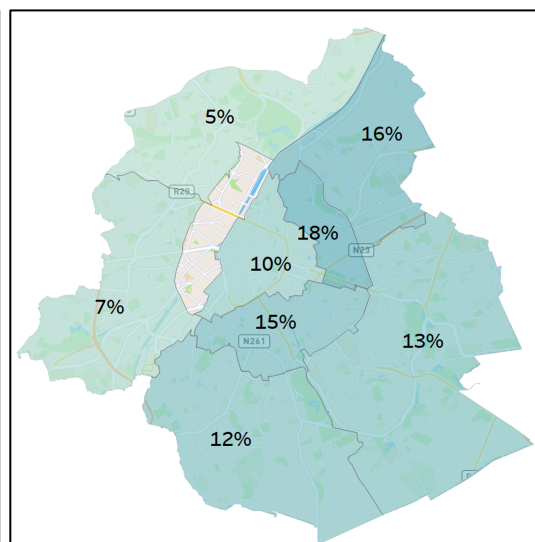


FIG 36

Aandeel huishoudens dat met de fiets naar het werk gaat
(uitgesplitst volgens macrozones)

¹⁰ Merk op dat de som van de modale aandelen die in de vier kaarten hieronder werden opgenomen niet exact gelijk is aan 100, aangezien de modale aandelen van bepaalde vervoersmodi die minder noemenswaardig zijn (moto, step etc.) niet worden weergegeven.

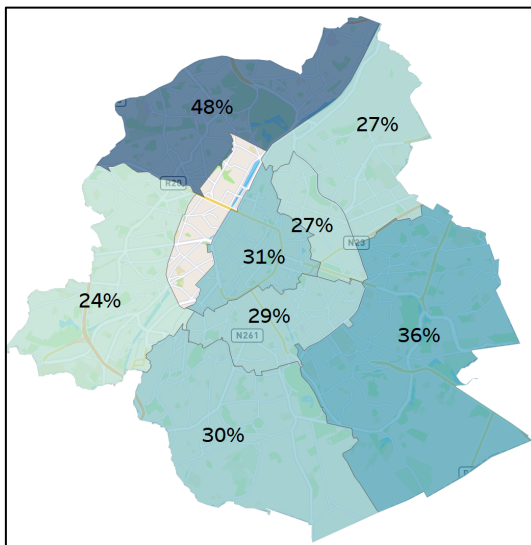


FIG 38

Aandeel huishoudens dat het openbaar vervoer gebruikt om naar het werk te gaan (uitgesplitst volgens macrozones)

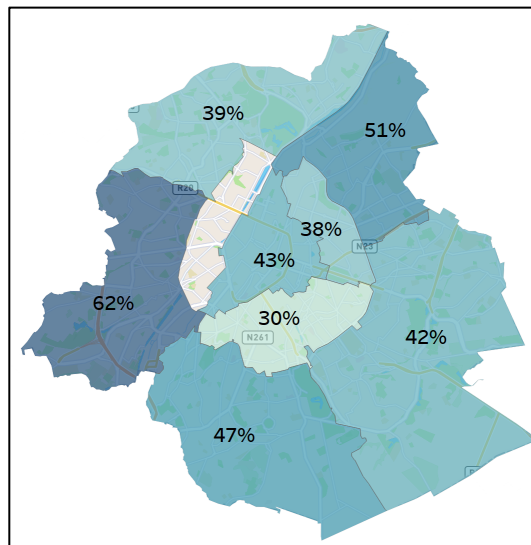
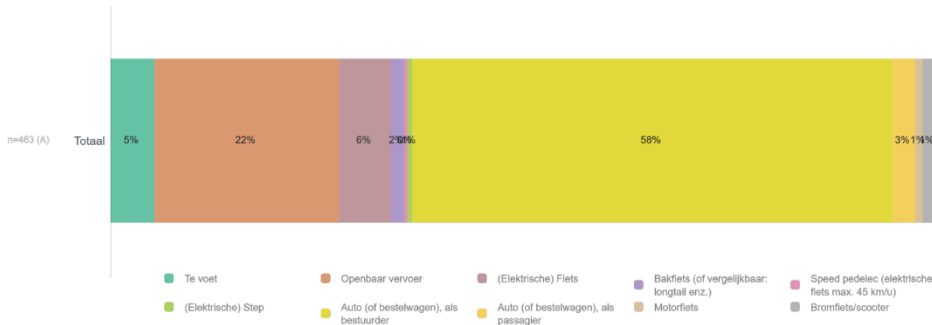


FIG 37

Aandeel respondenten dat de wagen (als bestuurder of passagier) gebruikt om naar het werk te gaan (uitgesplitst volgens macrozones)

4.2.3 Professionele verplaatsingen

Naast de woon-werkverplaatsingen laat de enquête ook een analyse van de verplaatsingen tijdens de werkuren toe ('mobiel werk') (FIG 39). 58% van de Brusselaars die professionele verplaatsingen maken, gebruikt daarvoor de auto (tegenover 44% voor de woon-werkverplaatsingen).



Basis: Brusselaars die verplaatsingen doen voor het werk (n=463)
Q51. Welk vervoermiddel gebruikt u het vaakst voor zakelijke verplaatsingen (naar klanten, patiënten, vergaderingen enz.)? Geef het hoofdvervoermiddel aan.

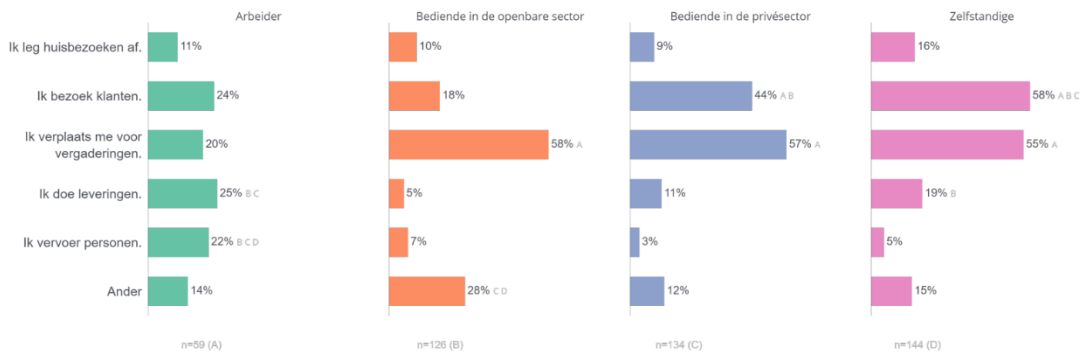
Behoeften van Brusselaars

FIG 39

"Welk vervoermiddel gebruikt u het vaakst voor zakelijke verplaatsingen (naar klanten, patiënten, vergaderingen enz.)? Geef het hoofdvervoermiddel aan."

FIG 40 illustreert de soorten professionele verplaatsingen die afhankelijk van het beroep gemaakt worden. Ze toont aan dat:

- In het algemeen de zelfstandigen en werknemers uit de privésector een gelijkaardig profiel hebben. Heel wat onder hen maken professionele verplaatsingen voor vergaderingen of om klanten te bezoeken;
- De meerderheid van de werknemers uit de openbare sector verplaatst zich om vergaderingen bij te wonen. Andere beweegredenen worden minder vaak aangehaald;
- Voor de arbeiders zijn de redenen om zich in het kader van hun werk te verplaatsen gevarieerder.



Basis: Brusselaars die verplaatsingen doen voor het werk (n=463)
Q48. Welke werkgerelateerde verplaatsingen doet u tijdens uw werkuren?

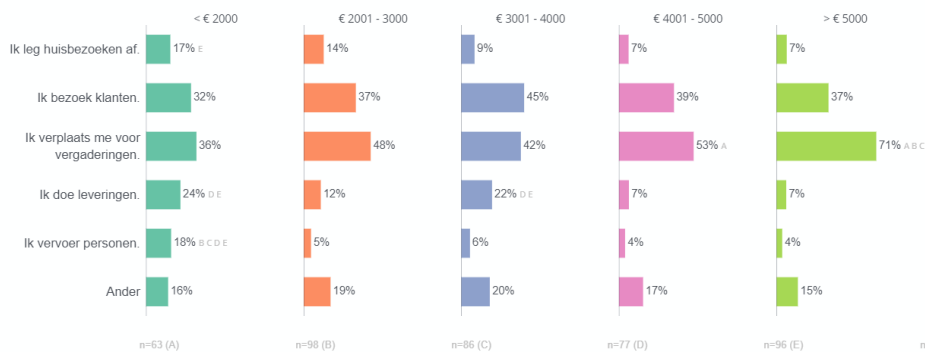
Behoeften van Brusselaars

FIG 40

“Welke werkgerelateerde verplaatsingen doet u tijdens de werkuren?” (uitgesplitst volgens beroepstype)

Dezelfde analyse werd uitgevoerd op basis van de inkomsten van het gezin. Ongeacht de inkomenscategorie waren de twee voornaamste motieven voor professionele verplaatsingen ‘een klant bezoeken’ en ‘een vergadering bijwonen’. Hier blijkt dat het aandeel werknemers dat zich omwille van deze redenen verplaatst, stijgt met het inkomen.

A *contrario* merken we op dat ‘leveringen’ en ‘huisbezoeken’ vooral betrekking hebben op werknemers uit gezinnen met een lager of gemiddeld inkomen (< 4.000 euro). Het vervoer van personen is dan weer een type verplaatsing dat vooral door de werknemers met de laagste inkomens wordt vermeld.



Basis: Brusselaars die verplaatsingen doen voor het werk (n=463)
Q48. Welke werkgerelateerde verplaatsingen doet u tijdens uw werkuren?

FIG 41

“Welke werkgerelateerde verplaatsingen doet u tijdens de werkuren?” (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

4.3 ‘Modal shift’-potentieel voor regelmatige verplaatsingen

De eerste delen van dit hoofdstuk gingen over de verplaatsingsgewoontes gelinkt aan de auto: eerst de frequentie van het autogebruik omwille van alle redenen samen, en vervolgens voor werkgerelateerde verplaatsingen. Nu gaan we kijken naar de *mogelijkheid* voor de Brusselaars om hun regelmatige verplaatsingen via een andere vervoersmodus te maken. Meer concreet hebben we gepeild naar de ‘autoafhankelijkheid’, enerzijds voor werkgerelateerde verplaatsingen en anderzijds voor verplaatsingen gelinkt aan gezin en vrije tijd:

Tabel 1: Motieven waarvoor de enquête gepeild heeft naar het 'modal shift'-potentieel

Professionele mobiliteit	Woon-werkverplaatsingen
	Professionele verplaatsingen (tijdens de werkuren)
Mobiliteit gelinkt aan het gezinsleven	Kinderen naar school brengen
	Kinderen naar naschoolse activiteiten brengen
	Dagelijkse aankopen
	Op bezoek gaan bij vrienden en familie
	Verplaatsingen om zorg te verlenen aan naasten
	Gaan wandelen met huisdieren
Mobiliteit gelinkt aan de vrije tijd	Vrije tijd in het algemeen
	Sportieve activiteiten

We hebben de vragenreeks als volgt gestructureerd:

- Eerst hebben we de respondenten bevroegd over de frequentie van hun autogebruik voor elk motief hierboven;
- Vervolgens hebben we hen gevraagd, in geval van een frequent autogebruik, of het mogelijk is om de verplaatsingen voor de betreffende reden met het openbaar vervoer of met de fiets te maken;
- Ten slotte hebben we hen gevraagd, wanneer dit het geval was, om welke redenen de modal shift moeilijk of onmogelijk is.

Op de volgende pagina's analyseren we de antwoorden op deze vragen. We zullen eerst ingaan op het 'modal shift'-potentieel voor woon-werkverplaatsingen, vervolgens voor professionele verplaatsingen (tijdens de werkuren) en ten slotte in synthesevorm het 'modal shift'-potentieel in verband met de 'gezinsmobiliteit' behandelen.

4.3.1 Woon-werkverplaatsingen

We zagen hierboven al dat bij de respondenten die een vaste werkplek hebben 44% gewoonlijk met de auto naar het werk gaat (primair vervoersmiddel) (FIG 32). We vroegen binnen deze subgroep of ze desondanks soms, op secundair niveau, gebruikmaken van het openbaar vervoer om naar het werk te gaan (FIG 42). Slechts 8% gebruikt het openbaar vervoer minstens één keer per week om naar zijn werk te gaan en 17% minstens één keer per maand.

De fiets vormt nog minder dan het openbaar vervoer een secundair alternatief voor de wagen (FIG 42). Slechts 6% van de respondenten die gewoonlijk met de auto naar het werk gaan, gaf aan de fiets minstens één keer per week te gebruiken voor dit verplaatsingsmotief, en 13% minstens één keer per maand.



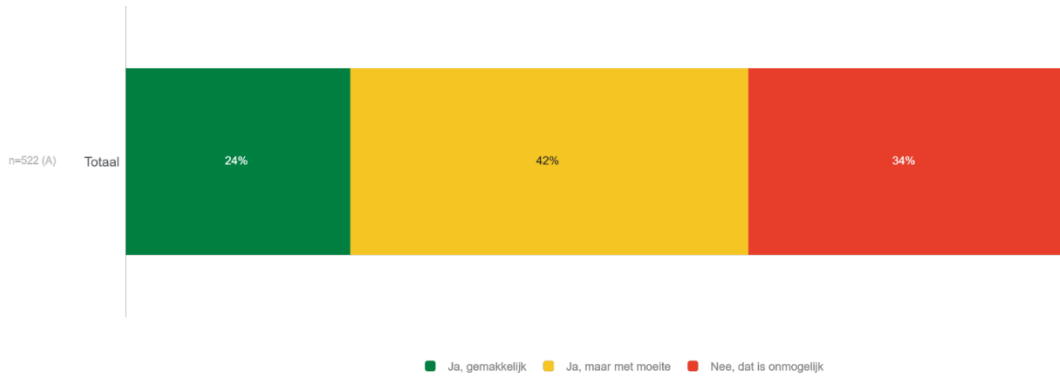
FIG 42

Mogelijkheid voor alternatieven voor auto bij woon-werkverplaatsingen (openbaar vervoer en fiets)

De enquête peilde naar de mogelijkheid voor deze zelfde subgroep van respondenten (namelijk de mensen die zich het vaakst met de auto verplaatsen om naar hun vaste werkplek te gaan) om vaker met het openbaar vervoer of met de fiets naar het werk te gaan (FIG 43). Meer concreet werden de volgende vragen gesteld: “Zou het mogelijk zijn om vaker met het openbaar vervoer naar het werk te gaan” en “Zou het mogelijk zijn om vaker met de fiets naar het werk te gaan (eventueel met een elektrische fiets)?”.

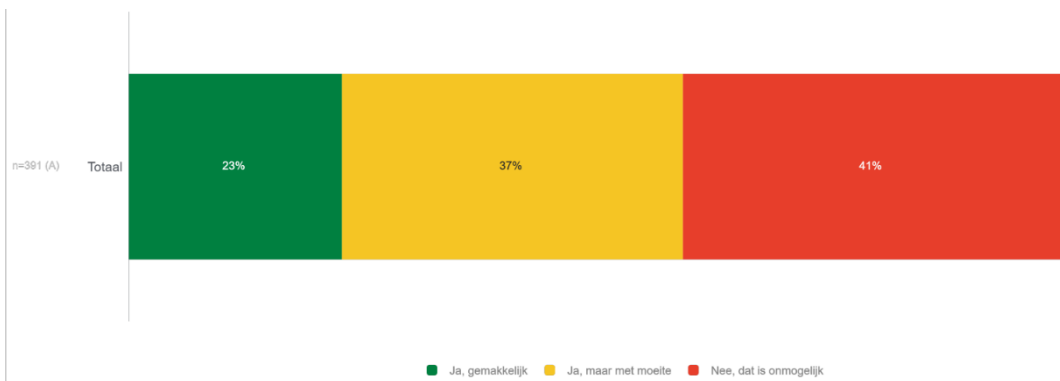
- Voor 34% van de subgroep is het onmogelijk om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan; voor 44% is het mogelijk maar met de nodige moeilijkheden, en voor 24% zou dit relatief gemakkelijk te doen zijn;
- Voor 41% is het onmogelijk om met de fiets naar het werk te gaan, voor 37% is het mogelijk maar met de nodige moeilijkheden, en voor 22% zou dit relatief gemakkelijk te doen zijn.

Een modale verschuiving van de auto naar de fiets of het openbaar vervoer lijkt *a priori* denkbaar voor een niet te verwaarlozen deel van de woon-werkverplaatsingen.



Basis: Mensen die meestal met de auto naar het werk gaan (n=522)
Q88. Is het voor u mogelijk om vaker met het openbaar vervoer naar het werk te gaan?

Behoeften van Brusselaars



Basis: Mensen die kunnen fietsen, maar meestal niet met de fiets naar het werk gaan (n=391)
Q85. Zou het voor u mogelijk zijn om vaker naar uw werk te fietsen (eventueel met een elektrische fiets)?

Behoeften van Brusselaars

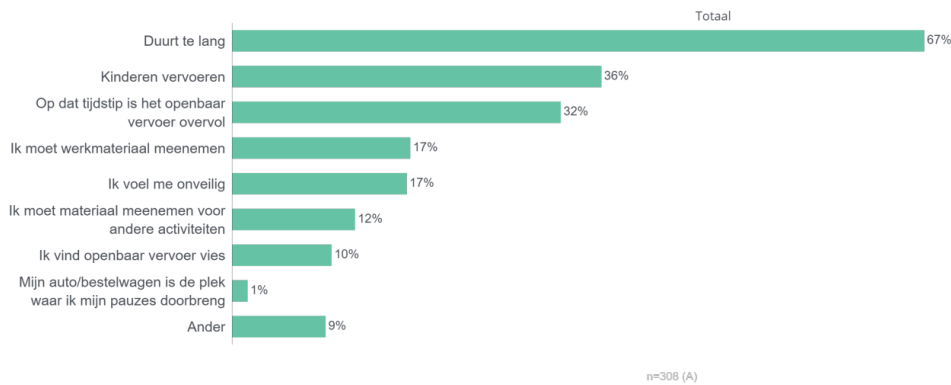
FIG 43

Mogelijkheid tot gebruik van alternatieve vervoerswijze bij woon-werkverplaatsingen (openbaar vervoer - fiets)

Om beter te begrijpen wat verplaatsingen met de fiets of met het openbaar vervoer naar het werk moeilijk of onmogelijk maakt, hebben we voor deze twee alternatieve vervoersmodi de obstakels voor een shift proberen te identificeren. We vroegen de respondenten om de drie voornaamste *items* te selecteren uit een lijst met mogelijke hinderpalen.

De duur van de verplaatsing is het voornaamste argument dat wordt aangehaald om de moeilijkheid om het **openbaar vervoer** te gebruiken te rechtvaardigen (FIG 44) (67% van de antwoorden). Daarna volgen: het feit dat men kinderen moet vervoeren (34%) en de drukte op het openbaar vervoer (31%). Het transport van materieel vormt ook een hinderpaal voor bijna een derde van de respondenten (voor 18% gaat het om werkgerelateerd materieel en voor 12% om materieel dat verband houdt met andere activiteiten). Het onveiligheidsgevoel en de netheid worden ook vermeld, respectievelijk in 16% en 10% van de gevallen.

Ten slotte noteren we dat bij de open antwoorden (categorie 'andere') de reistijd regelmatig terugkomt. Zo verklaren de respondenten die vroeg beginnen te werken dat ze het openbaar vervoer niet kunnen gebruiken als ze op tijd op hun werk willen zijn.



Basis: Brusselsaars waarvoor het moeilijk/onmogelijk is om met het openbaar vervoer naar het werk te gaan (n=308)
Q90. Waarom is het moeilijk of onmogelijk om met het openbaar vervoer naar uw werk te gaan?

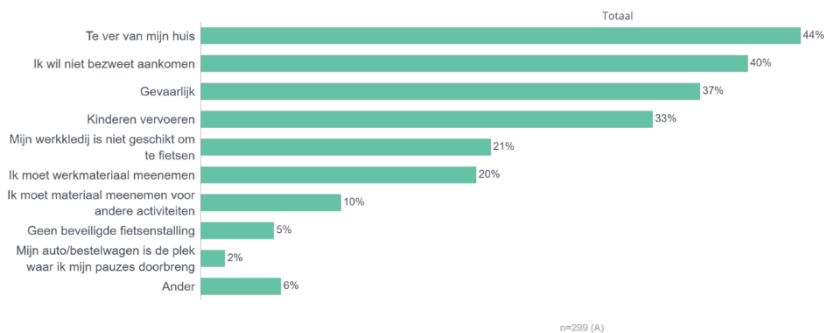
Behoeften van Brusselsaars

FIG 44

“Waarom is het moeilijk of onmogelijk om met het openbaar vervoer naar uw werk te gaan? U mag maximaal drie antwoorden aanduiden.”

De redenen die een obstakel vormen voor het gebruik van de **fiets als alternatief** voor de woon-werkverplaatsingen (FIG 45) zijn de volgende: 44% van de respondenten wijst op de afstand tussen werk en woonplaats; 40% geeft aan niet bezweet op het werk te willen aankomen; 37% vindt het te gevaarlijk om in Brussel te fietsen en 33% haalt het vervoer van kinderen aan. Het feit dat er geen beveiligde ‘fietsenparking’ is, wordt slechts door 5% vermeld.

Tot slot merken we op dat bepaalde respondenten in de open antwoorden ook de weersomstandigheden aanhalen, het feit dat ze geen elektrische fiets hebben en/of het ontbreken van parkeergelegenheid voor elektrische fietsen.



Basis: Brusselsaars waarvoor fietsen naar het werk moeilijk/onmogelijk is (n=299)
Q87. Waarom is het moeilijk of onmogelijk om met de (elektrische) fiets naar het werk te gaan?

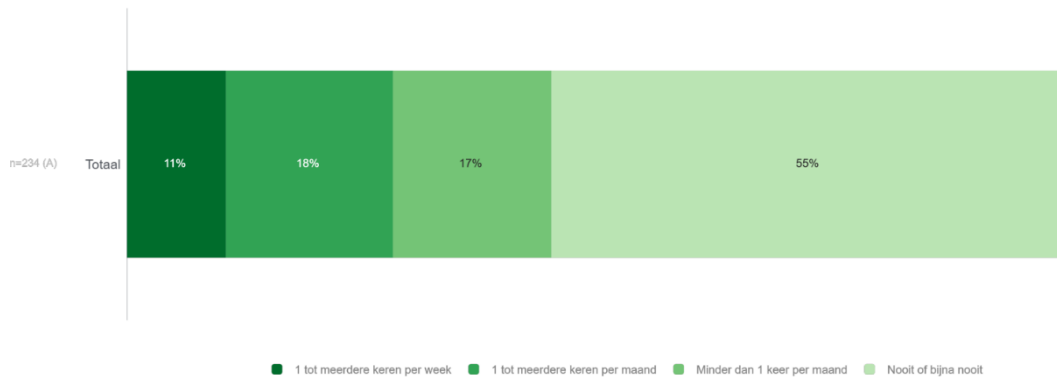
Behoeften van Brusselsaars

FIG 45

“Waarom is het moeilijk of onmogelijk om met de (elektrische) fiets naar het werk te gaan? U mag maximaal drie antwoorden aanduiden.”

4.3.2 Professionele verplaatsingen

We zagen hiervoor al dat 57% van de respondenten die professionele verplaatsingen uitvoeren (tijdens de werkuren) hiervoor voornamelijk gebruikmaakt van de auto. 11% van hen gebruikt minstens één keer per week het openbaar vervoer als occasionele vervanging voor de wagen (FIG 46).

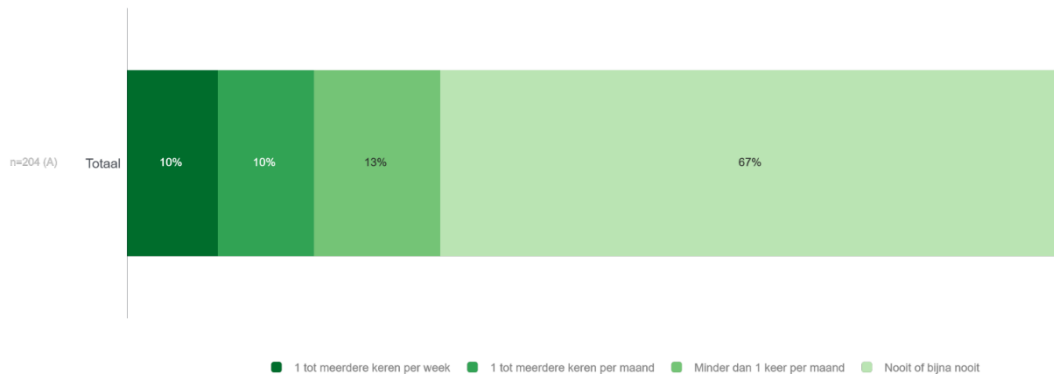


Basis: Mensen die werkverplaatsingen vooral met de wagen doen (n=234)
Q96. In een vorige vraag gaf u aan uw werkgerelateerde verplaatsingen meestal met de auto (of brommer of moto) te maken. Doet u deze echter soms ook met het openbaar vervoer? Behoeften van Brusselaars

FIG 46

“In een vorige vraag gaf u aan uw werkgerelateerde verplaatsingen meestal met de auto (of brommer of moto) te maken. Doet u deze echter soms ook met het openbaar vervoer?”

De fiets is evenmin een occasioneel alternatief voor professionele verplaatsingen met de auto (FIG 47).



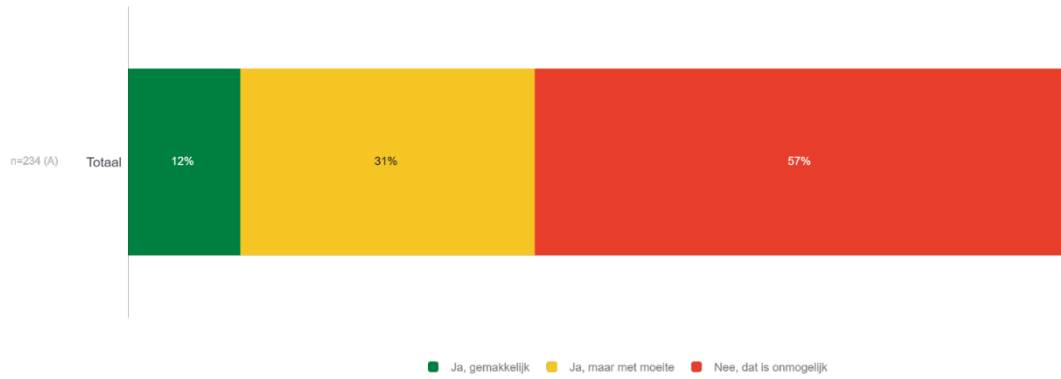
Basis: Mensen die werkverplaatsingen vooral met de wagen doen (n=204)
Q93. In een vorige vraag gaf u aan uw werkgerelateerde verplaatsingen meestal met de auto (of brommer of moto) te maken. Doet u deze echter soms ook met de fiets (met of zonder elektrische ondersteuning)? Behoeften van Brusselaars

FIG 47

“In een vorige vraag gaf u aan uw werkgerelateerde verplaatsingen meestal met de auto (of brommer of moto) te maken. Doet u deze echter soms ook met de fiets (met of zonder elektrische ondersteuning)?”

Vervolgens hebben we de respondenten ondervraagd over de mogelijkheid om hun professionele verplaatsingen op een andere manier dan met de auto te maken. 57% acht het onmogelijk om zijn professionele verplaatsingen met het openbaar vervoer te maken, terwijl 31% bevestigt dat dit mogelijk is, maar met de nodige moeilijkheden (FIG 48). 63% van de respondenten meent dat het onmogelijk is om zijn professionele verplaatsingen met de fiets te maken en 24% geeft aan dat dit denkbaar is, maar met de nodige moeilijkheden (FIG 49).

Voor professionele verplaatsingen blijkt het ‘modal shift’-potentieel beperkter dan voor woonwerkverplaatsingen.

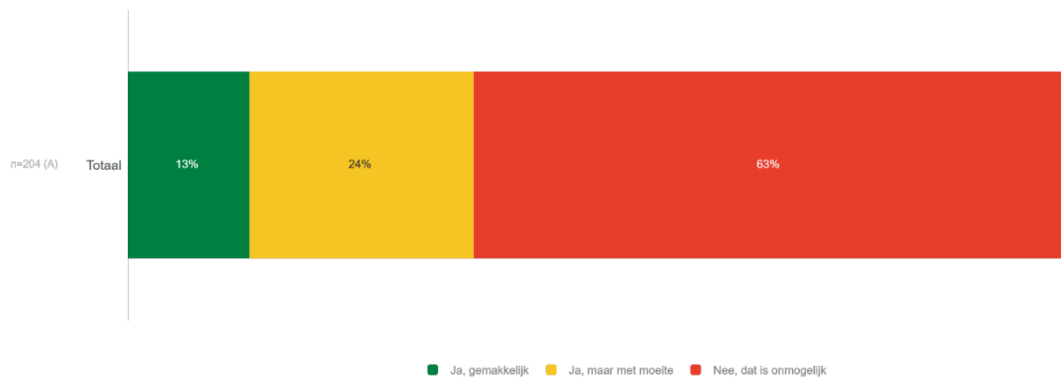


Basis: Mensen die werkverplaatsingen vooral met de wagen doen (n=234)
Q95. Zou het voor u eventueel mogelijk zijn om werkgerelateerde verplaatsingen vaker met het openbaar vervoer te maken?

Behoeften van Brusselaars

FIG 48

“Zou het voor u eventueel mogelijk zijn om werkgerelateerde verplaatsingen vaker met het openbaar vervoer te maken?”



Basis: Mensen die werkverplaatsingen vooral met de wagen doen (n=204)
Q92. Zou het voor u eventueel mogelijk zijn om werkgerelateerde verplaatsingen vaker met de fiets (eventueel een elektrische fiets of bakfiets) te maken?

Behoeften van Brusselaars

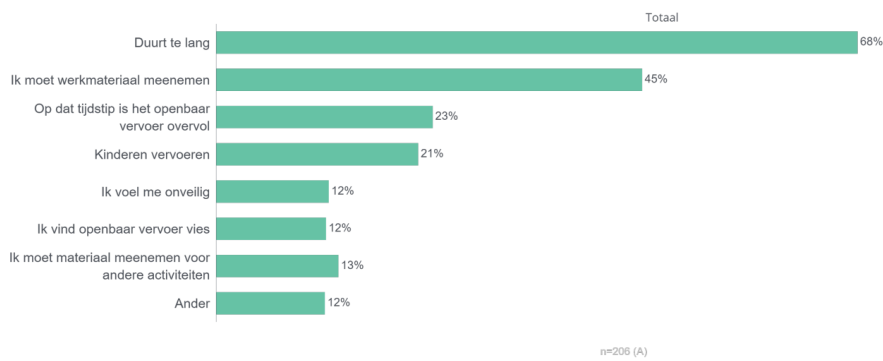
FIG 49

“Zou het voor u eventueel mogelijk zijn om werkgerelateerde verplaatsingen vaker met de fiets (eventueel een elektrische fiets of bakfiets) te maken?”

Net als voor de woon-werkverplaatsingen hebben we ook de obstakels proberen te identificeren die een modal shift bij de professionele verplaatsingen in de weg staan. Meer bepaald moesten de respondenten uit een lijst met mogelijke redenen de drie voornaamste hinderpalen identificeren voor het gebruik van het openbaar vervoer, en vervolgens van de fiets.

De redenen waarom het moeilijk is om professionele verplaatsingen met het **openbaar vervoer** te maken, zijn globaal gezien dezelfde als degene die worden aangehaald voor de woon-werkverplaatsingen. De reistijd is de eerste reden die wordt ingeroepen. Toch zien we – weinig verrassend – dat het transport van werkgerelateerd materieel een hinderpaal vormt voor bijna één op de twee respondenten. 45% van de respondenten heeft deze reden immers aangekruist voor de professionele verplaatsingen, tegenover slechts 18% voor de woon-werkverplaatsingen.

Het belangrijkste element dat in de rubriek ‘andere’ werd ingevuld, is dat men zich naar locaties moet begeven die niet of moeilijk toegankelijk zijn via het openbaar vervoer.



Basis: Brusselaars waarvoor werkverplaatsingen moeilijk/onmogelijk zijn met het openbaar vervoer (n=206)
Q97. Waarom is het moeilijk of onmogelijk om het openbaar vervoer te gebruiken voor uw werkgerelateerde verplaatsingen?

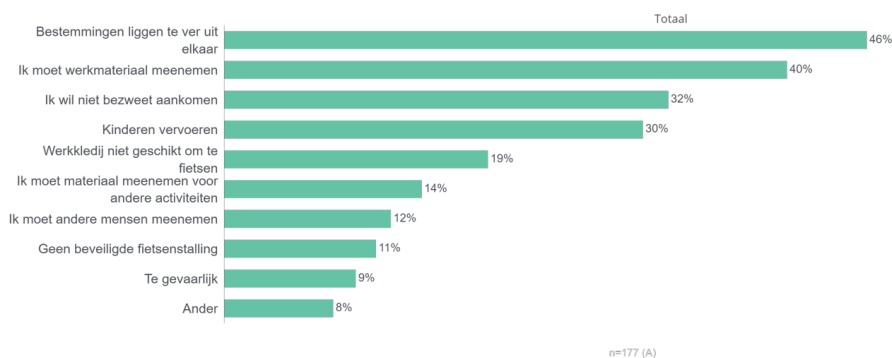
Behoeften van Brusselaars

FIG 50

“Waarom is het moeilijk of onmogelijk om het openbaar vervoer te gebruiken voor uw werkgerelateerde verplaatsingen?”

Wat betreft de moeilijkheid of onmogelijkheid om de **fiets te gebruiken** als alternatief vervoersmiddel voor professionele verplaatsingen zien we eveneens een ‘argumentenopbouw’ die vergelijkbaar is met degene die voor de woon-werkverplaatsingen wordt aangehaald. Weer is het de afstand van de verplaatsingen die door de meerderheid van de respondenten wordt genoemd (46%). En we merken, net als voor het openbaar vervoer, dat het transport van werkgerelateerd materieel het tweede argument is dat naar voren wordt geschoven (40%).

De voornaamste elementen die werden ingevuld in de rubriek ‘andere’ zijn vergelijkbaar met die voor woon-werkverplaatsingen: de weersomstandigheden, het risico op vallen en het feit dat men geen elektrische fiets heeft en/of het ontbreken van parkeerinfrastructuur voor elektrische fietsen.



Basis: Brusselaars waarvoor werkverplaatsingen moeilijk/onmogelijk zijn met de fiets (n=177)
Q94. Waarom is het voor u moeilijk of onmogelijk om werkgerelateerde verplaatsingen met de fiets (eventueel een elektrische fiets of bakfiets) te doen?

Behoeften van Brusselaars

FIG 51

“Waarom is het voor u moeilijk of onmogelijk om werkgerelateerde verplaatsingen met de fiets (eventueel een elektrische fiets of bakfiets) te doen?”

4.3.3 Verplaatsingen gerelateerd aan gezin en vrije tijd

Dit deel onderzoekt het ‘modal shift’-potentieel in verband met verschillende motieven voor regelmatige verplaatsingen die verband houden met gezin en vrije tijd.

Vooreerst moesten de respondenten aangeven hoe frequent ze de auto gebruiken voor elk van deze redenen. Vervolgens gaven ze aan in welke mate ze in staat zouden zijn om het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken om deze verschillende activiteiten uit te voeren.

We merken op dat de weerstand tegenover de modal shift over het algemeen groter is voor verplaatsingen in verband met het gezin en zorgverlening aan anderen (boodschappen doen, de kinderen wegbrengen naar school, zorgen voor naasten). Het lijkt daarentegen makkelijker om het openbaar vervoer of de fiets te nemen voor verplaatsingen om vrienden of familie te bezoeken, voor de vrije tijd en om met zijn huisdier te gaan wandelen.

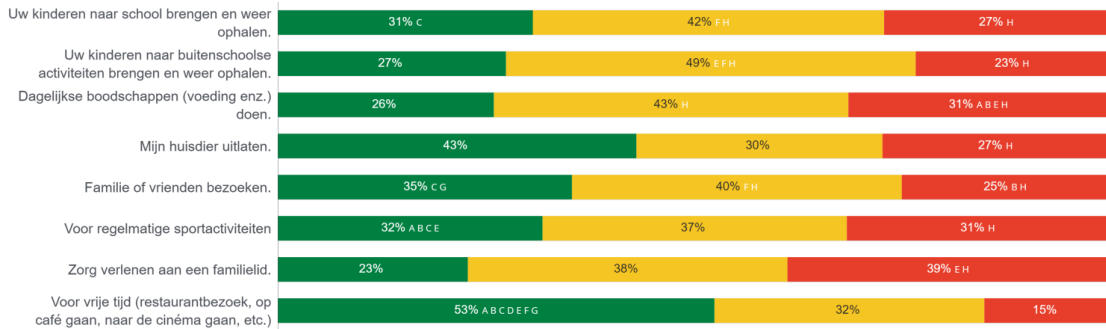


FIG 52

“Zou u de volgende (niet werkgerelateerde) activiteiten met het openbaar vervoer kunnen verrichten?”

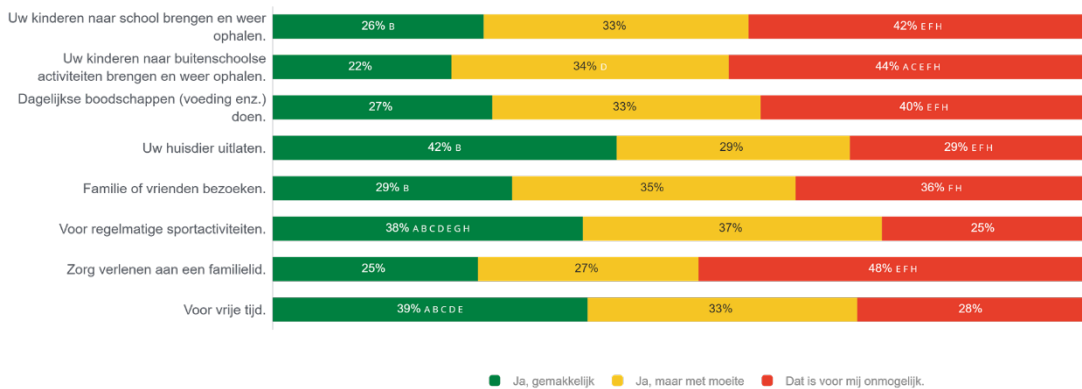
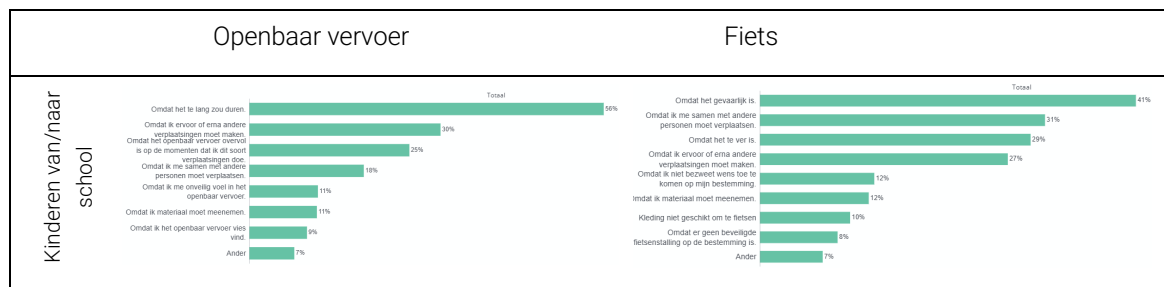


FIG 53

“Zou u de volgende (niet werkgerelateerde) activiteiten met de fiets (eventueel met elektrische ondersteuning of een bakfiets) kunnen verrichten?”

In een derde fase moesten de respondenten voor elke reden motiveren waarom het niet makkelijk is om het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken in plaats van de auto. Hierboven ziet u de ‘argumentenopbouw’ voor respectievelijk het openbaar vervoer en de fiets voor de verschillende motieven voor regelmatige verplaatsingen.



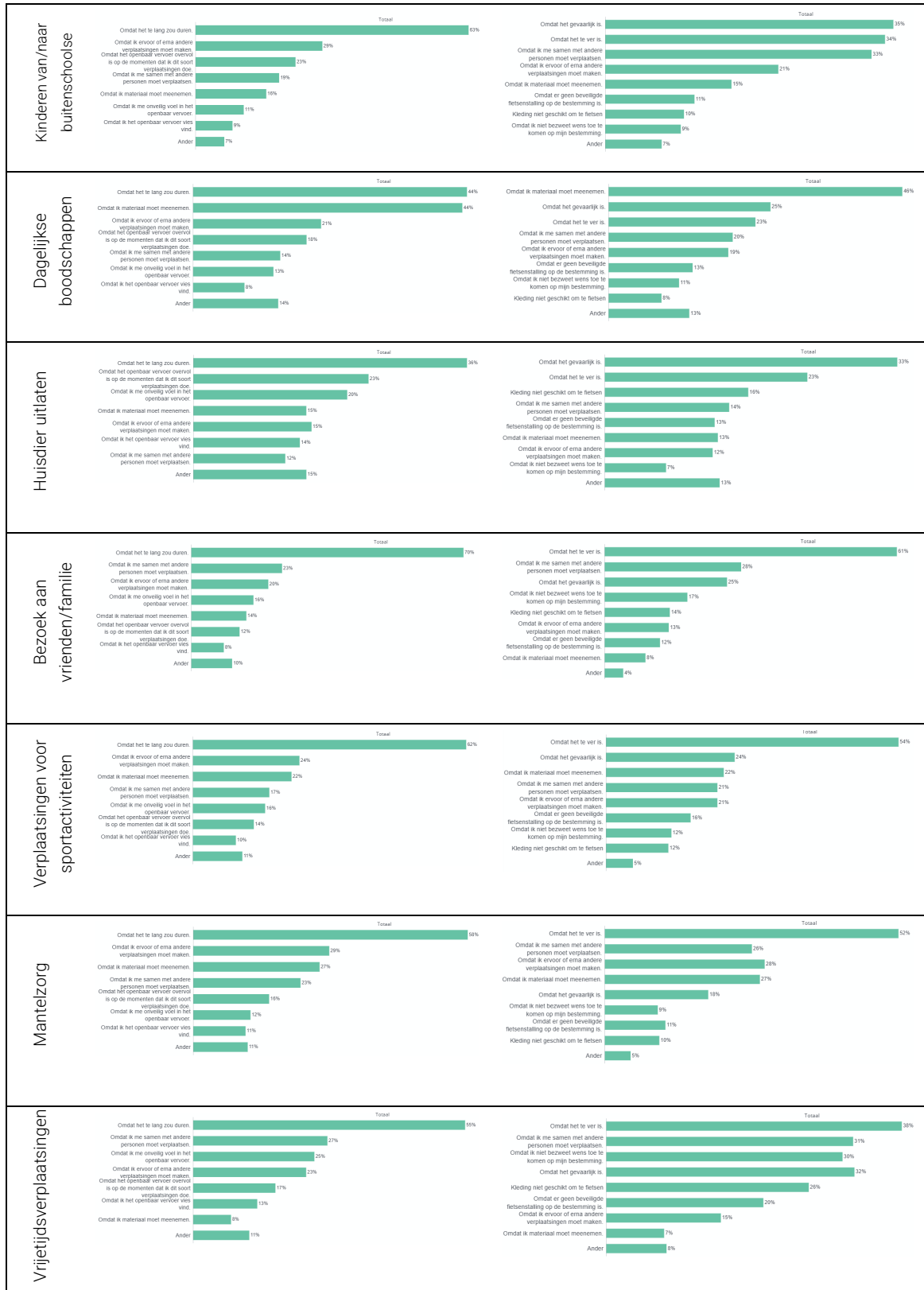


FIG 54

Barrières om te kiezen voor een alternatief aan de wagen bij dagelijkse, niet-werk gerelateerde verplaatsingen

Net als voor de werkgerelateerde verplaatsingen zien we dat de voornaamste hinderpaal om het openbaar vervoer te gebruiken de reisduur is. Maar we merken belangrijke verschillen wat betreft de motieven. De tijdsdruk is bijvoorbeeld logischerwijs veel groter voor verplaatsingen om kinderen te vervoeren (62%) dan om met zijn huisdier te gaan wandelen (35%).

De rangorde van de andere argumenten varieert naargelang het verplaatsingsmotief. Zo wordt de noodzaak om materieel te transporteren vooral aangehaald als het gaat om boodschappen doen, en is de complexiteit van de vervoersketen een kwestie die vooral speelt bij het vervoeren van de kinderen naar school en naschoolse activiteiten.

Voor de fiets variëren de obstakels nog sterker van het ene tot het andere motief. Het aspect verkeersveiligheid wordt aangehaald als belangrijkste obstakel om de fiets te gebruiken als het gaat om het vervoer van kinderen. Voor de dagelijkse boodschappen wordt in eerste instantie het vervoer van ladingen ingeroepen, en voor het bezoeken van vrienden en familie is voornamelijk de afstand een probleem.

5 EEN AUTOBEHOEFTE-INDICATOR VOOR REGELMATIGE VERPLAATSINGEN

In het voorgaande hoofdstuk zagen we dat de frequentie van het autogebruik en het 'modal shift'-potentieel afhangen van heel wat factoren, gerelateerd aan de werksituatie (woon-werkverplaatsingen, verplaatsingen tijdens de werkuren, vervoer van ladingen etc.), aan gezinsbeslommeringen (boodschappen, kinderen, zorgen voor naasten etc.), aan de stedelijke voorzieningen in de buurt van de woonplaats etc. Om duidelijke trends te onderscheiden over deze verschillende dimensies heen (die elkaar bovendien overlappen), hebben we een 'autobehoeft-indicator' voor regelmatige verplaatsingen gecreëerd. Daarvoor hebben we enerzijds de intensiteit van het autogebruik, en anderzijds de mogelijkheid om de verplaatsingen met de auto via een alternatieve vervoersmodus te maken (meer bepaald het openbaar vervoer of de fiets) met elkaar gecombineerd. Deze benadering laat toe om de verdeling van de autoafhankelijkheid op een geaggregeerd niveau duidelijk te maken, en aldus 'grote' doelgroepen te identificeren.

Op de volgende pagina's zullen we kort de methodologie uitleggen die we gebruikten om de indicator uit te werken. Vervolgens zullen we de verdeling van de autoafhankelijkheid volgens de verschillende sociodemografische variabelen voorstellen (gezinssituatie, beroepstype, woonplaats etc.). Ten slotte staan we stil bij de limieten en 'blinde vlekken' van de indicator.

5.1 Constructie van de indicator

We hebben de indicator in 4 fases gecreëerd:

1. Onmogelijkheid van een 'modal shift' omwille van een permanente beperking

Eerst en vooral hebben we die personen geïdentificeerd die omwille van een permanente beperking hebben aangegeven dat ze geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer of de fiets¹¹. We hebben aangenomen dat voor deze mensen het 'modal shift'-potentieel nul is.

2. Focus op de verplaatsingen gerelateerd aan het werk en het huishouden

We hebben de autobehoeft-indicator opgebouwd vanuit 8 motieven voor regelmatige verplaatsingen: enerzijds motieven gelinkt aan het werk, en anderzijds motieven gelinkt aan het gezin (zie voorgaande tabel, deel 4.3).

We hebben geen motieven opgenomen die verband houden met vrije tijd (sport en recreatieve activiteiten) omwille van de volgende redenen: (a) Het gaat om motieven voor verplaatsingen waarvan de frequentie sterk varieert van de ene tot de andere persoon; (b) We zagen hierboven dat het 'modal shift'-potentieel globaal genomen belangrijker is dan de andere motieven; (c) Vanuit technisch oogpunt beschikken we niet over exacte informatie in verband met de frequentie van verplaatsingen omwille van deze motieven.

3. Inschatting van de wekelijkse frequentie van de autoverplaatsingen

Voor elk motief hebben we de wekelijkse frequentie van de gemaakte autoverplaatsingen bepaald. Die bepaling is gebaseerd op de analyse van meerdere vragen, waarvan u de gedetailleerde beschrijving in de bijlage vindt.

4. Combinatie van de frequentie en het 'modal shift'-potentieel

Ten slotte hebben we het aantal wekelijkse verplaatsingen voor elk motief vermenigvuldigd met het 'modal shift'-potentieel. Concreet betekent dit dat we aan de drie antwoordmogelijkheden in verband met het 'modal shift'-potentieel een score hebben gegeven:

- 'Ja, gemakkelijk' = 0;

¹¹ Meer bepaald hebben we deze personen geïdentificeerd op basis van de volgende vraag (Q20): 'Hebt u persoonlijk permanente moeilijkheden om te fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken (bijvoorbeeld omwille van een motorische beperking, een visuele handicap, een hoge leeftijd etc.)?'

- 'Ja, maar moeilijk' = 0,5;
- 'Dat is onmogelijk voor mij' = 1.

Een voorbeeld: iemand die zich 5 keer per week verplaatst om naar het werk te gaan, maar die verklaart dat hij die verplaatsingen makkelijk anders kan maken, zal voor dit motief nul autoafhankelijke wekelijkse verplaatsingen hebben. Als diezelfde persoon zich 2 keer per week verplaatst om boodschappen te doen, en tegelijk vindt dat het voor hem onmogelijk is om dit soort verplaatsing op een andere manier te maken, zal hij voor dat motief 2 autoafhankelijke wekelijkse verplaatsingen hebben.

Door de resultaten voor de verschillende beschouwde motieven op te tellen, krijgen we voor elk individu een aantal wekelijkse verplaatsingen die moeilijk of onmogelijk anders uitgevoerd kunnen worden dan met de wagen.

We herinneren er terloops aan dat de notie 'verplaatsing' zoals we die hier gebruiken in feite twee trajecten omvat: één om zich naar de plaats van de activiteit te begeven (werk, boodschappen, school etc.) en een ander om terug te keren. Als het om ketenverplaatsingen gaat, kan een 'retourtraject' (van activiteit X) hetzelfde zijn als het 'heentraject' (van de volgende activiteit).

5.2 De verdeling van de autobehoefte

Gemiddeld maken de Brusselse 'automobilisten' 4 verplaatsingen per week met de auto die ze moeilijk met het openbaar vervoer of de fiets kunnen maken. De mediaan bedraagt echter 2,25. We zien effectief een grote spreiding van de autoafhankelijkheid: voor sommige mensen is de 'behoefte' zeer hoog, voor andere zeer laag of zelfs nul.

Gezien deze verdeling zullen we in dit hoofdstuk eerder naar de mediaan kijken dan naar het gemiddelde.

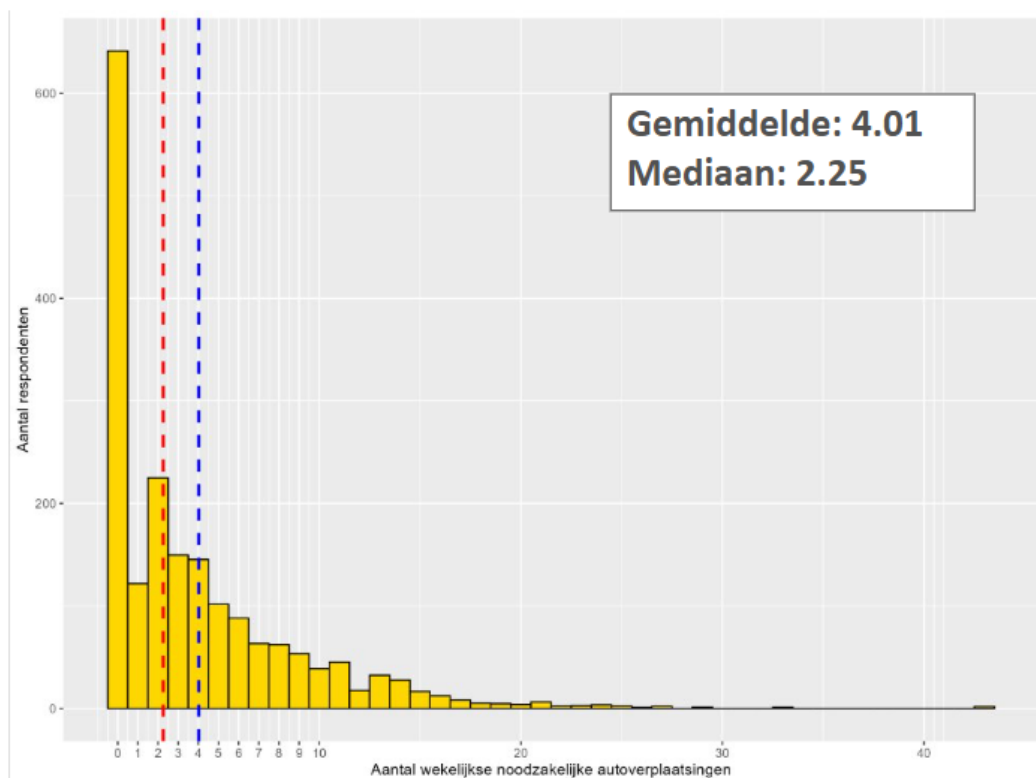


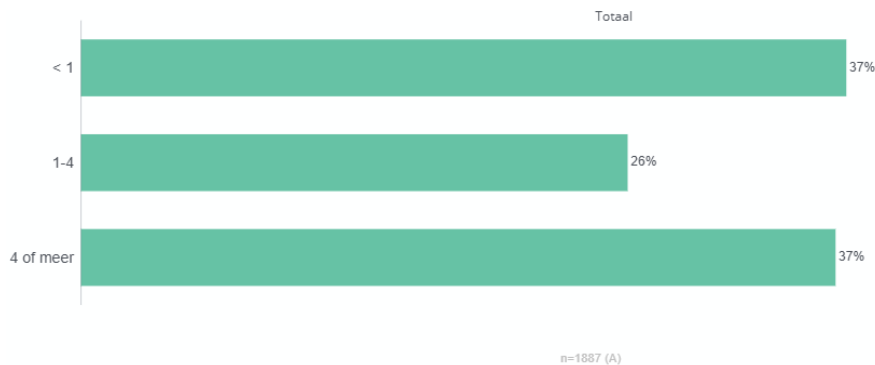
FIG 55

Verdeling van het aantal wekelijkse auto-afhankelijke ritten

Om deze verdeling intuïtiever te kunnen rapporteren, hebben we ons staal 'opgesplitst' in drie groepen op basis van hun autoafhankelijkheidsgraad:

- <1 autoafhankelijke verplaatsing per week;
- [1-4] autoafhankelijke verplaatsingen per week;
- >4 autoafhankelijke verplaatsingen per week.

Hier ziet u hoe ons staal volgens deze driedeling verdeeld is:



We zullen in de volgende hoofdstukken soms deze 'opsplitsing' gebruiken (in plaats van de mediaan) om de verhouding tussen de autoafhankelijkheid en andere dimensies te illustreren.

5.2.1 Volgens geslacht

De mediaan van het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week is licht hoger bij de mannen (2,4) dan bij de vrouwen (2).

Zoals zo vaak nemen de verschillen tussen de geslachten sterk toe in bepaalde situaties. Een voorbeeld: voor vrouwen in een eenoudergezin ligt de mediaan van het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week meer dan twee keer hoger dan bij mannen in dezelfde gezinssamenstelling (respectievelijk 4,75 en 2,25). Daarentegen zien we dat samenwonende mannen en vrouwen met kinderen een min of meer gelijkaardige mediaan hebben van het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week (respectievelijk 3,5 en 4).

5.2.2 Volgens leeftijd

De mediaan van het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week varieert sterk tussen de leeftijdsgroepen:

- De personen tussen de 45 en 54 jaar zijn duidelijk 'afhankelijker' van de wagen dan de respondenten uit de andere leeftijdsklassen. Dit resultaat komt overeen met een zeer hoge frequentie van het autogebruik binnen deze groep (cfr. deel 4.1, FIG 24). Dit is de leeftijdsgroep met de hoogste activiteitsgraad en dus ook de grootste noden in verband met professionele mobiliteit. Het is ook de leeftijdsgroep waar de gezinslasten vaak groot zijn (kinderen, zorgen voor naasten etc.).
- De jongeren (18-24 jaar) en de ouderen (65 jaar of meer) vertegenwoordigen de laagste waarden. De professionele en familiale noden van deze leeftijdsgroepen zijn over het algemeen minder groot dan bij andere leeftijdsklassen. Wel merken we dat de onderliggende dynamieken bij dit resultaat anders zijn bij de jongeren dan bij de ouderen. De jongeren uit ons staal verplaatsen zich iets vaker met de auto dan de ouderen, maar hebben een groter 'modal shift'-potentieel, wat de waarde van de indicator vermindert. Omgekeerd verplaatsen de ouderen zich minder vaak met de auto, maar hun 'modal shift'-potentieel is beperkter.

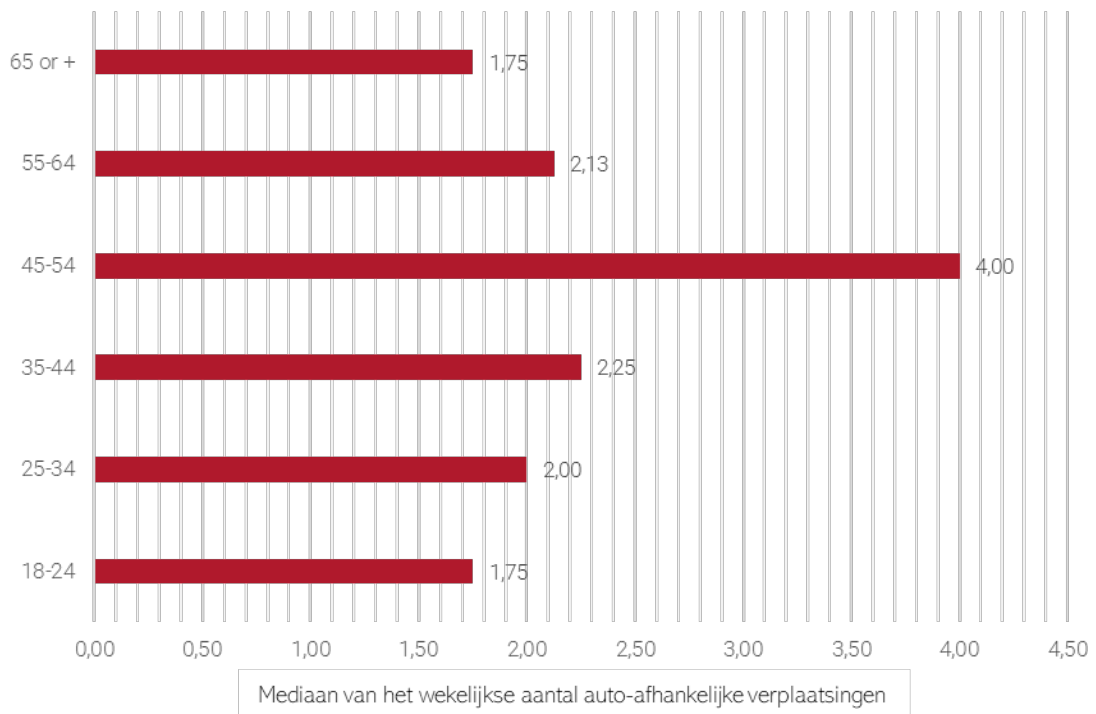


FIG 56

Mediaan van het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

5.2.3 Volgens gezinssituatie

Ook de gezinssituatie bepaalt in grote mate de graad van afhankelijkheid van de auto:

- De eenoudergezinnen en koppels met kinderen laten met voorsprong de hoogste waarden noteren. Binnen deze gezinssamenstellingen hebben mensen een hoog aantal wekelijkse verplaatsingen en verplaatsen ze zich veelal met de auto (zie FIG 25). Bovendien is het 'modal shift'-potentieel beperkter bij deze twee groepen omdat ze kinderen hebben (zie deel 4.3). Bovendien is de beroepsactiviteitsgraad bij deze twee gezinstypes (veel) hoger dan bij respondenten in een ander soort gezinssituatie;
- Ter vergelijking: koppels zonder kinderen, alleenstaanden en personen die bij hun ouders wonen, hebben een veel lagere mediaan van het aantal autoafhankelijke verplaatsingen. Achter deze situaties schuilen weliswaar verschillende leeftijdsklassen. De personen die bij hun ouders wonen zijn voor de grote meerderheid jonger dan 35 jaar, terwijl de koppels zonder kinderen en de alleenstaanden gemiddeld veel ouder zijn. De factoren die de lagere 'autobehoeft' van deze verschillende groepen kunnen verklaren zijn, in dit verband, dezelfde als degene die we hierboven aanhaalden voor de leeftijdsklassen van de 18- tot 24-jarigen en de ouderen.

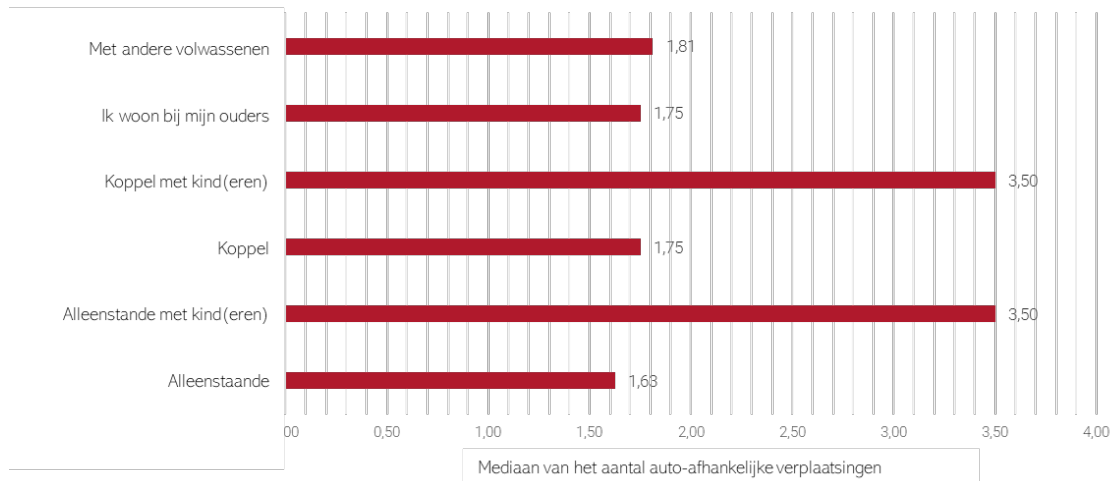


FIG 57

Mediaan van het wekelijkse aantal auto-afhankelijke ritten (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

5.2.4 Volgens beroepsactiviteit

Ook het feit of men actief is op de arbeidsmarkt of niet bepaalt in grote mate de autoafhankelijkheid. De mediaan bedraagt 3,06 voor mensen die werken en 1,25 voor mensen die niet professioneel actief zijn. Binnen de actieve populatie (FIG 58) is de mediaan van het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week het hoogst bij de zelfstandigen (4,3) en het laagst bij de werknemers in de openbare sector (2,5). De arbeiders en de werknemers in de privésector hebben een gelijkaardige mediaan (3). Dit resultaat kan in verband worden gebracht met de zeer hoge frequentie van het aantal professionele verplaatsingen bij de zelfstandigen (FIG 40), gekoppeld aan het feit dat velen onder hen geen vaste werkplek hebben (FIG 30).

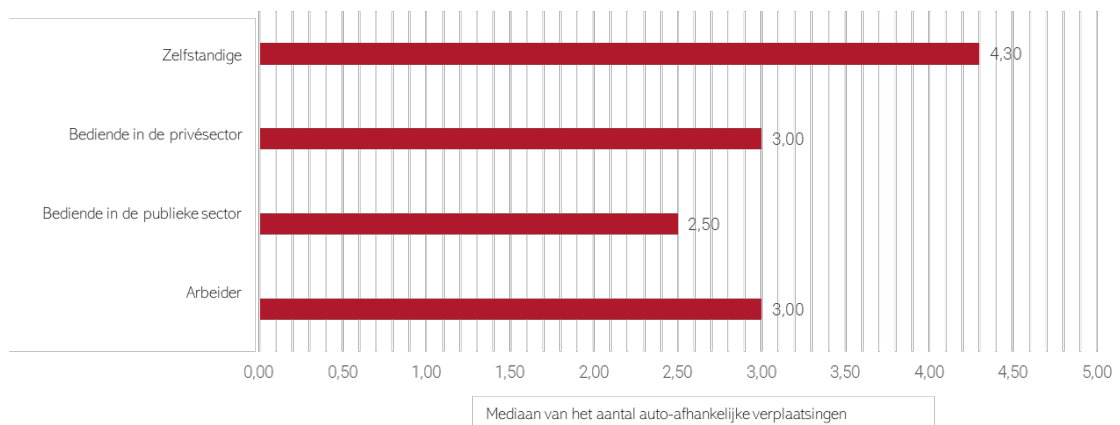


FIG 58

Mediaan van het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen (uitgesplitst volgens beroep)

5.2.5 Volgens gezinsinkomen

De afhankelijkheid van de auto voor regelmatige verplaatsingen is ook gelinkt aan de inkomsten. We stellen immers vast dat de behoefte het laagst is bij de klasse met de laagste inkomens (<2.000 euro) en dat die vervolgens stijgt bij de personen uit gezinnen met een inkomen tussen de 2.000 en 3.000 euro, om een piek te bereiken in de klasse van 3.000-4.000 euro. De behoefte daalt dan weer bij de mensen die tot de volgende twee inkomensklassen behoren.

In het vorige hoofdstuk (cfr. FIG 26) legden we een gelijkaardige trend in de frequentie van het autogebruik bloot, maar dan minder uitgesproken. Bovendien is het 'modal shift'-potentieel het grootst bij de laagste en de hoogste inkomens:

- De laagste inkomensklasse is voor een groot deel samengesteld uit jongere mensen (38% is minder dan 35 jaar) die sowieso meer gewend zijn aan en geneigd zijn tot het gebruik van het openbaar vervoer en vaak (nog) geen last hebben van de beperkingen die verbonden zijn aan verplaatsingen met kinderen;
- De hogere inkomensklasse bestaat uit mensen die multimodaler zijn; ze nemen vooral veel vaker de fiets. De professionele beperkingen van deze mensen zijn vaak minder groot op vlak van mobiliteit (meer telewerk, minder strikte uurroosters, een werkplek die beter toegankelijk is met het openbaar vervoer etc.).

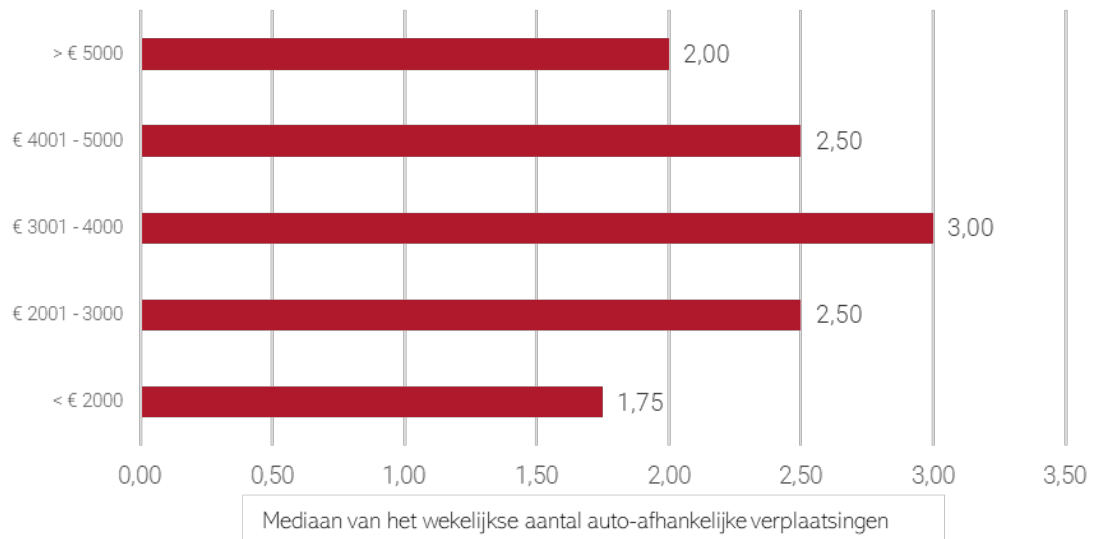


FIG 59

Mediaan van het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen (uitgesplitst volgens de inkomensklassen van huishoudens)

5.2.6 Volgens macrozone

Er zijn ook belangrijke verschillen inzake autoafhankelijkheid naargelang de macrozone (FIG 60):

De mediaan van het aantal autogebonden verplaatsingen per week is aanzienlijk lager in het hypercentrum en de gemeentes in de eerste kroon (macrozone 1, 2, 3 en 4). Dit resultaat kan verklaard worden door de nabijheid van basisgoederen en -diensten en door het dichte aanbod van openbaar vervoer in deze zones. Dit resultaat is coherent met de frequentie van het autogebruik, die lager ligt in deze centraler gelegen zones (zie deel 4.1). Het verschil is hier nog duidelijker afgetekend, in die mate dat het 'modal shift'-potentieel er groter is dan in de omliggende gemeentes. Het is ook in deze centraler gelegen zones dat de respondenten multimodaler zijn.

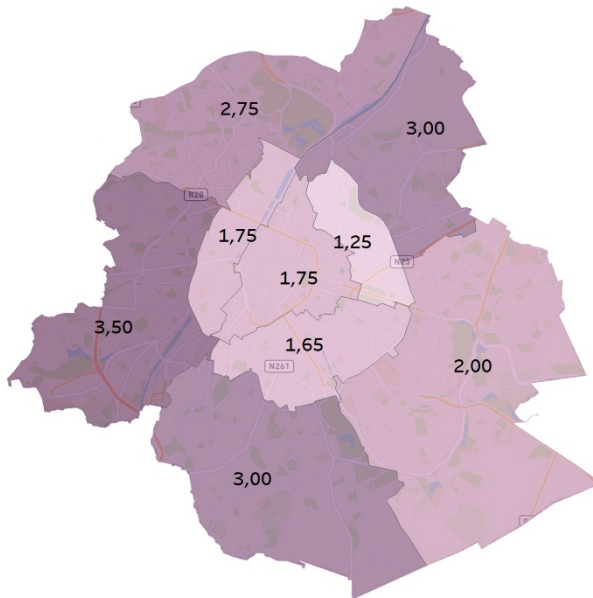


FIG 60

Geografische spreiding van de indicator van de autobehoeftte (aantal wekelijkse auto-afhankelijke ritten) per macrozone

5.3 Belang en beperkingen van de indicator

Zoals we al zeiden in de inleiding van dit hoofdstuk maakt de autobehoeftte-indicator voor regelmatige verplaatsingen het mogelijk om de autoafhankelijkheid te analyseren op een geaggregeerd niveau, en zo de 'grote' doelgroepen te identificeren. Deze structurering kan ook helpen om de mobiliteitspolitiek te kaderen, en dan vooral de maatregelen die een impact hebben op het autogebruik of de toegang om over een auto te beschikken. Deze aggregatie laat ook toe om, zoals we in de volgende hoofdstukken zullen zien, (soms verrassende) verbanden bloot te leggen tussen de afhankelijkheid van de auto voor regelmatige verplaatsingen en andere dimensies (zoals de steun voor het mobiliteitsbeleid, het gebruik van de auto voor vakanties etc.).

We merken ook dat de autobehoeftte-indicator, zoals we net zagen, zeer coherente resultaten oplevert als die gecombineerd wordt met verschillende sociodemografische variabelen, wat een zekere geloofwaardigheid verleent aan de gevolgde approach.

Zoals elke aggregatie heeft de indicator natuurlijk ook zijn beperkingen, die we zeker in gedachten moeten houden:

- De respondenten werden niet bevraagd over al hun verplaatsingsmotieven. We capteren dus niet alle verplaatsingen waarvoor de auto onmisbaar kan blijken. Dit is een beperking die inherent is aan de vorm van de vragenlijst;
- We hebben geen verschillende weging toegekend aan de verschillende verplaatsingsmotieven. Alle motieven werden op dezelfde manier behandeld. Of anders gezegd: men zou zich kunnen afvragen of het gebruik van de auto om bijvoorbeeld voor iemand te zorgen niet als legitiemer moet worden beschouwd dan om met een huisdier te gaan wandelen. Een gedifferentieerde weging van de motieven is in theorie ongetwijfeld te verdedigen, maar is in de praktijk erg delicaat: hoe bepaal je het gewicht dat aan een motief moet worden toegekend ten opzichte van een ander motief?
- De enquête peilt enkel naar 'automobilisten' (cfr. selectiecriteria), wat de interpretatie van de resultaten in zeker mate beperkt, in die zin dat:
 - We hier enkel rekening houden met de autobehoeftte van de huidige 'automobilisten'. Het is echter meer dan waarschijnlijk dat er latente autobehoefttes bestaan, namelijk

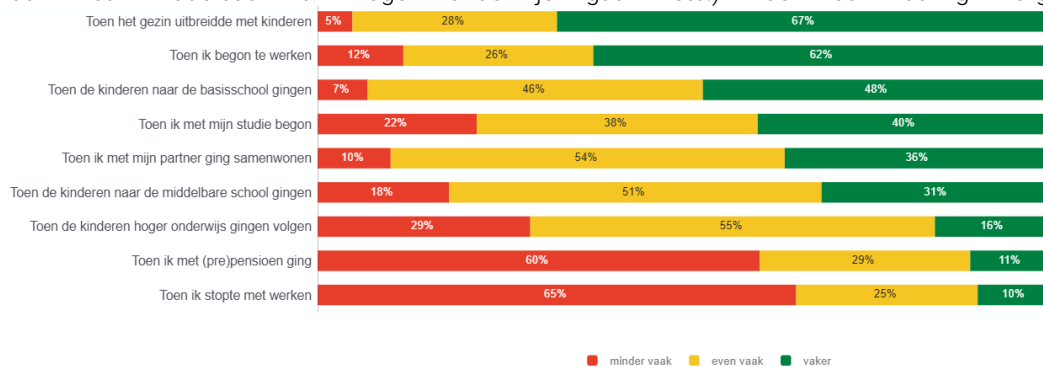
van mensen die een legitieme behoefte aan een auto hebben (bijvoorbeeld om naar hun werk te gaan), maar om financiële redenen geen toegang hebben tot een wagen;

- o De 'automobilisten', en vooral als ze monomodaal zijn, waarschijnlijk de neiging hebben om hun behoefte om zich met de auto te verplaatsen te overschatten, aangezien ze de alternatieve vervoersmodaliteiten minder vaak gebruiken, ze dus ook minder goed kennen, en het gebruiksgemak en de voordelen ervan dus ook minder ervaren (nabijheid van de halte van het openbaar vervoer, snelheid van de fietsroute etc.).
- Door zijn constructie is de indicator sterk gebonden aan de frequentie van het autogebruik. Zoals we hierboven al aangaven, houdt die link ongetwijfeld onvoldoende rekening met bijvoorbeeld de autoafhankelijkheid van oudere personen. Die bewegen in het algemeen minder en de frequentie van hun autogebruik ligt dus lager. Niettemin zijn ze waarschijnlijk sterk afhankelijk van hun auto voor die paar verplaatsingen die ze maken. Het volgende hoofdstuk – waarin we het potentieel voor het verminderen van het aantal verplaatsingen per auto voorstellen – zal deze dimensie aan het licht brengen. We zullen immers zien dat dit potentieel veel beperkter is bij oudere personen dan bij de andere leeftijdsklassen.

Samengevat: de indicator werpt een interessant licht op de mobiliteitsvraagstukken en legt trends bloot die niet zichtbaar zijn als men zich toelegt op een verfijnder analysesniveau. Toch is het essentieel dat we de beperkingen van deze benadering begrijpen, en de analyseschaal kunnen laten variëren, bijvoorbeeld door van een resultaat uit de indicator over te gaan naar de analyse van één of meerdere onderliggende vragen, zoals de frequentie van het autogebruik of het 'modal shift'-potentieel voor een bepaald motief.

5.4 De evolutie van de autobehoeft doorheen het leven

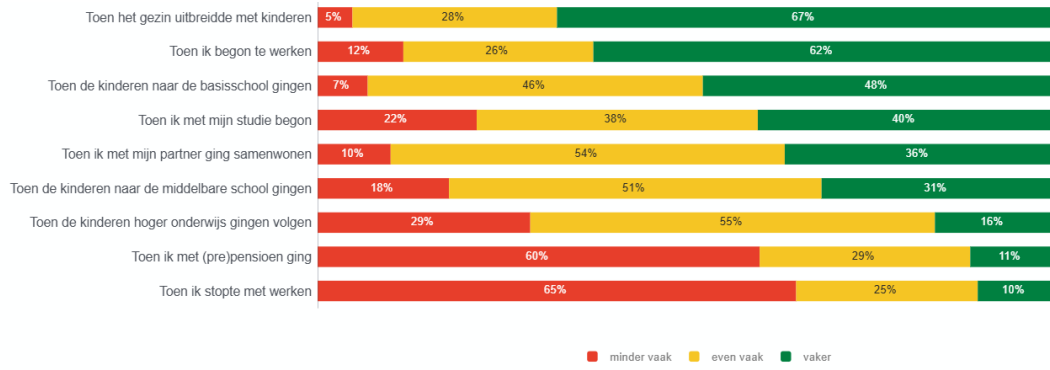
Parallel met de vragen die specifiek betrekking hebben op de verschillende verplaatsingsmotieven (die het mogelijk maakten om de autobehoeft-indicator voor regelmatige verplaatsingen te construeren) hebben we de respondenten ook een algemenere vraag voorgelegd in verband met de impact van verschillende gebeurtenissen in hun leven op hun autogebruik. Het is niet meer dan logisch dat we vaststellen dat bepaalde gebeurtenissen (geboorte van een kind, werk etc.) voor een sterke stijging van het autogebruik zorgen, terwijl andere gebeurtenissen (pensioen en stoppen met werken, kinderen die naar het middelbaar of hoger onderwijs gaan etc.) voor een daling zorgen (



Basiss: Totale steekproef (n=1887) - Excl. mensen waarvoor niet van toepassing
Q54. In welke mate hebben de volgende levensgebeurtenissen een invloed op uw autogebruik gehad?

Behoeften van Brusselaars

FIG 61). Deze resultaten overlappen in grote mate met de spreiding in de autobehoeft-indicator hierboven. Zo is de komst van een kind in het gezin een element dat in een grote meerderheid van de gevallen voor een stijging van het autogebruik zorgt. Zoals we eerder al zagen, is het ook bij de koppels met kinderen en de eenoudergezinnen dat we een aanzienlijk hoger aantal autoafhankelijke verplaatsingen merken dan bij andere gezinstypes.



Basis: Totale steekproef (n=1887) - Excl. mensen waarvoor niet van toepassing
Q54. In welke mate hebben de volgende levensgebeurtenissen een invloed op uw autogebruik gehad?

Behoeften van Brusselaars

FIG 61

“In welke mate hebben de volgende levensgebeurtenissen een invloed op uw autogebruik gehad?”

6 POTENTIEEL OM HET AANTAL VERPLAATSINGEN MET DE AUTO TE VERMINDEREN

In het vorige hoofdstuk stelden we de autobehoeftindicator voor regelmatige verplaatsingen voor. In aansluiting bij deze oefening willen we hier het aantal verplaatsingen per auto inschatten dat – volgens de respondenten zelf – relatief makkelijk via een andere vervoersmodus zou kunnen worden uitgevoerd. Aldus willen we het potentieel bepalen voor een vermindering van de verplaatsingen per auto.

Concreet hebben we het reductiepotentieel berekend door de verhouding te meten tussen:

- Enerzijds het aantal verplaatsingen met de auto per week dat met een ander vervoersmiddel gemaakt zou kunnen worden (het omgekeerde van de autobehoeftindicator dus);
- Anderzijds het totale aantal verplaatsingen met de auto per week (meer bepaald het totale aantal verplaatsingen gerelateerd aan de 8 motieven die werden bekeken).

Via deze aanvullende oefening kunnen we vaststellen welke groepen het makkelijkst hun autogebruik kunnen beperken, en dus hun gedrag kunnen aanpassen. Binnen dit perspectief zullen we de verdeling van het reductiepotentieel volgens de verschillende sociodemografische variabelen bespreken.

6.1 Het reductiepotentieel volgens de verschillende sociodemografische variabelen

Voor de volledige steekproef bedraagt het reductiepotentieel 32,5%. Met andere woorden: gemiddeld zou bijna een derde van de verplaatsingen die met de auto worden gemaakt (meer bepaald voor de 8 motieven die bij het opstellen van de behoefte-indicator werden opgenomen) gemakkelijk met een ander vervoersmiddel uitgevoerd kunnen worden.

Net als bij de autobehoeftindicator zien we een zeer uiteenlopende verdeling van het reductiepotentieel (FIG 62). Enerzijds is het voor bijna de helft van de respondenten (47,1%) – zo lijkt het toch – niet mogelijk om hun autogebruik aan te passen, zelfs niet in geringe mate. Anderzijds zou 18,3% van de mensen zijn autogebruik volledig kunnen terugschroeven, en 11,4% zou zijn autogebruik met de helft of meer kunnen verminderen. En ten slotte zou 23,2% zijn aantal autoritten met 1 tot 50% kunnen verminderen.

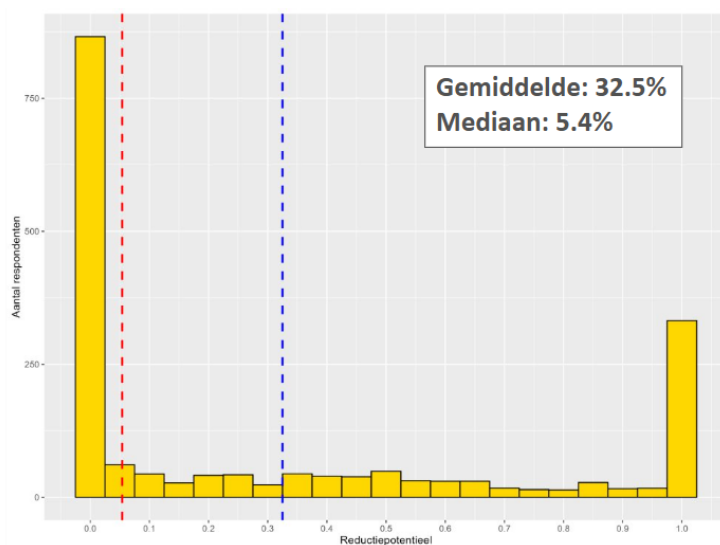


FIG 62

Verdeling van het reductiepotentieel van het autogebruik voor regelmatige verplaatsingen

In het vorige hoofdstuk hebben we de autobehoeftindicator geanalyseerd door de mediaan in plaats van het gemiddelde te presenteren. Dankzij de mediaan kunnen we vermijden dat de resultaten al te veel beïnvloed worden door extreme waarden, met name mensen met een zeer hoog aantal autoafhankelijke verplaatsingen. In dit hoofdstuk zullen we het reductiepotentieel voorstellen aan de hand van het gemiddelde en de mediaan. Op dit vlak zijn beide immers interessant. De mediaan helpt net als bij de behoefteindicator om het effect van extreme waardes te beperken. Maar de waardes 0% en 100% zijn hier allebei zeer frequent, in die mate zelfs dat ze samen de meerderheid vormen (65,4% van de gevallen). Zoals we verderop zullen zien, is om die reden de mediaan gelijk aan 0% in heel wat segmenten van ons staal. Toch zien we in deze segmenten desondanks een groot reductiepotentieel als we naar het gemiddelde kijken. Het is belangrijk om daarmee rekening te houden.

6.1.1 Volgens geslacht

In het vorige hoofdstuk zagen we dat de mannen een hogere mediaan voor het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week hebben dan de vrouwen. Het reductiepotentieel is bij beide geslachten dan weer vergelijkbaar. Het gemiddelde bedraagt 33% bij de mannen en 32% bij de vrouwen en de mediaan bedraagt respectievelijk 4% en 6%.

Net als bij de behoefteindicator varieert het reductiepotentieel sterk als we het geslacht bekijken in combinatie met andere variabelen. Neem bijvoorbeeld de eenoudergezinnen. We zagen al dat de autobehoeft veel groter is bij vrouwen in een eenoudergezin dan bij mannen binnen dezelfde gezinssamenstelling. We merken een vergelijkbaar verschil op vlak van reductiepotentieel: vrouwen die in een eenoudergezin leven, zijn veel minder vaak in staat om hun autogebruik te beperken (reductiepotentieel van 24% en mediaan van 0%) dan mannen in dezelfde situatie (reductiepotentieel van 39% en mediaan van 15%).

6.1.1 Volgens leeftijd

Het reductiepotentieel schommelt sterk naargelang de leeftijd. We stellen vast dat de mediaan merkkelijk hoger is bij de min 35-jarigen. Vervolgens daalt hij sterk bij de 35- tot 44-jarigen en bereikt hij een dieptepunt bij de 45- tot 54-jarigen, waarna hij bij de volgende leeftijdsklassen op dit niveau blijft. We merken dezelfde trend bij het gemiddelde, zij het minder uitgesproken.

De jongeren hebben gemiddeld genomen minder mobiliteitsverplichtingen die gerelateerd zijn aan het gezinsleven (kinderen, boodschappen etc.), waardoor hun afhankelijkheid van de wagen beperkt wordt. Het niveau van mobiliteitsverlies is ook lager bij de jongeren. Het is dus minder vaak fysiek onmogelijk voor hen om beroep te doen op het openbaar vervoer of de fiets.

Zoals we eerder al zagen, gebruiken de ouderen op hun beurt minder vaak de auto omdat ze zich algemeen ook minder vaak verplaatsen dan de mensen uit de andere leeftijdsklassen. Maar ze zijn wel sterk afhankelijk van hun auto voor de verplaatsingen dié ze maken, in die zin dat ze minder vaak in staat zijn om deze op een andere manier dan per auto te maken. Die toegenomen afhankelijkheid wordt verklaard door een groot verlies van fysieke mobiliteit in deze leeftijdsklasse, maar waarschijnlijk ook door een intensieve socialisatie met de auto gedurende hun hele leven.

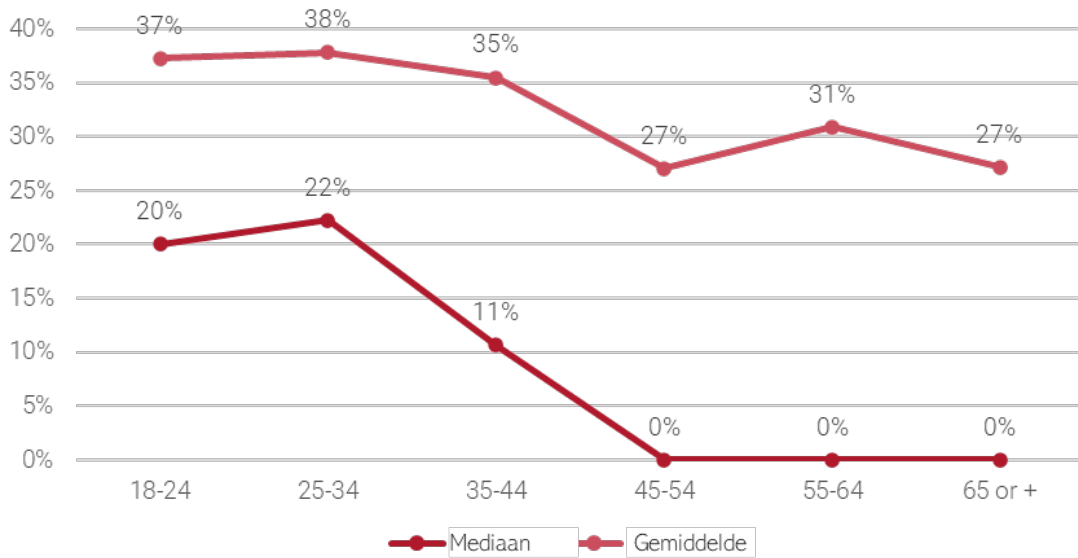


FIG 63

Aandeel verplaatsingen met de auto die gemakkelijk met andere vervoersmiddelen gedaan kunnen worden (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

6.1.1 Volgens gezinssituatie

We zagen al dat het aantal regelmatige verplaatsingen waarvoor de auto noodzakelijk is veel hoger ligt bij koppels met kind(eren) of bij eenoudergezinnen. Maar we zien dat er relatief weinig verschil is wat betreft het reductiepotentieel voor het aantal autoritten afhankelijk van het gezinstype: het gemiddelde schommelt tussen 28 en 36% en de mediaan zakt tot 0% à 9%. En niet onbelangrijk: het reductiepotentieel is het laagst bij de eenoudergezinnen.

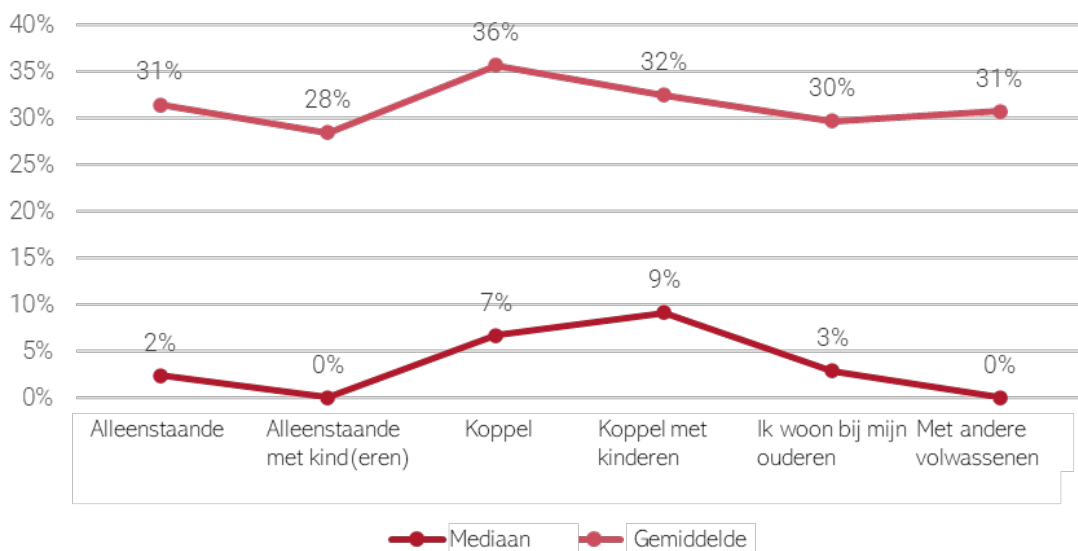


FIG 64

Aandeel autoritten dat gemakkelijk op een andere manier dan met de auto kan worden afgelegd (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

6.1.1 Volgens beroepsactiviteit

In het vorige hoofdstuk zagen we dat het aantal autoafhankelijke verplaatsingen veel hoger ligt bij respondenten die professioneel actief zijn dan bij de inactieven. Het reductiepotentieel is dan weer

nagenoeg identiek (respectievelijk 32 en 33%). De mediaan is echter hoger bij de actieven (7%) dan bij de inactieven (0%).

Het reductiepotentieel varieert (net als de behoefte-indicator) sterk van de ene tot de andere beroepscategorie. De zelfstandigen hebben het laagste reductiepotentieel: de verplaatsingen die ze met de auto maken, kunnen het minst vaak met een ander vervoersmiddel gebeuren. De werknemers uit de openbare sector zijn vaker in staat om hun aantal autoritten te beperken dan de arbeiders en de werknemers uit de private sector (cfr. mediaan van 17% tegenover respectievelijk 11% en 7%). Het algemene reductiepercentage is echter vergelijkbaar bij deze 3 types werknemers (tussen 33 en 35%).

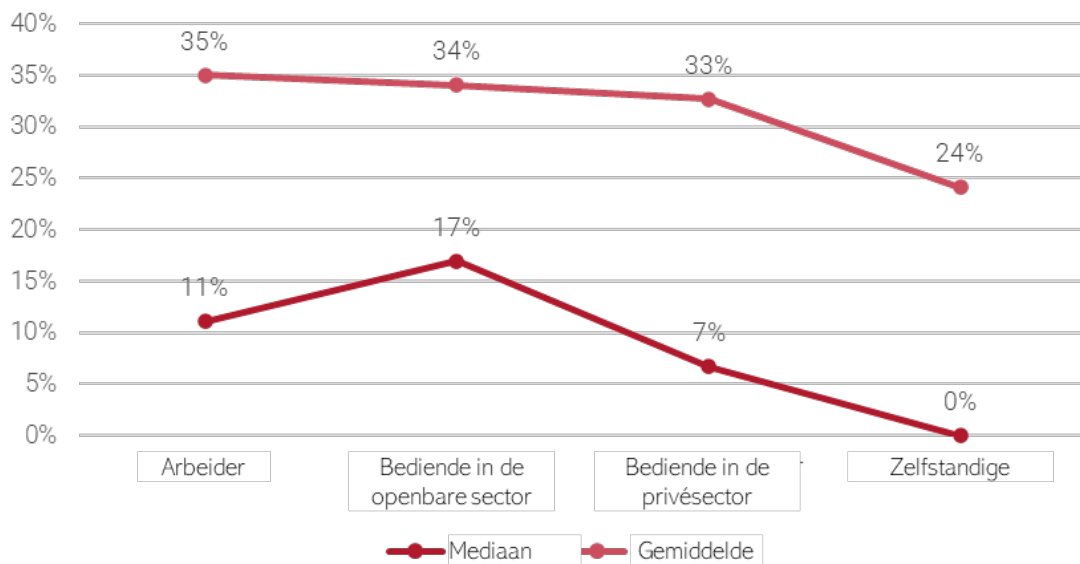


FIG 65

Aandeel autoritten dat gemakkelijk op een andere manier dan met de auto kan worden afgelegd (uitgesplitst volgens beroep)

6.1.2 Volgens gezinsinkomen

We zagen hierboven al dat het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week het hoogst is bij de middeninkomensklassen. Een interessante bemerking hierbij is dat het deze zelfde inkomensklassen zijn die het minst vaak over een reductiepotentieel beschikken voor het aantal verplaatsingen met de wagen. De mediaan van de mensen met een gezinsinkomen tussen 2.001 en 3.000 euro en tussen 3.001 en 4.000 euro bedraagt respectievelijk immers 0 en 1%. Het zijn de mensen met een hoog inkomen die het vaakst in staat zijn om hun aantal autoritten te verminderen (mediaan van 15%). Het werd hierboven al aangegeven: deze personen zijn meer geneigd tot of in staat om de fiets te gebruiken, en hebben minder mobiliteitsbeperkingen die verband houden met hun beroepsactiviteit (flexibeler uurroosters, meer mogelijkheid tot telewerken, goede ligging van de werkplek wat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer betreft etc.).

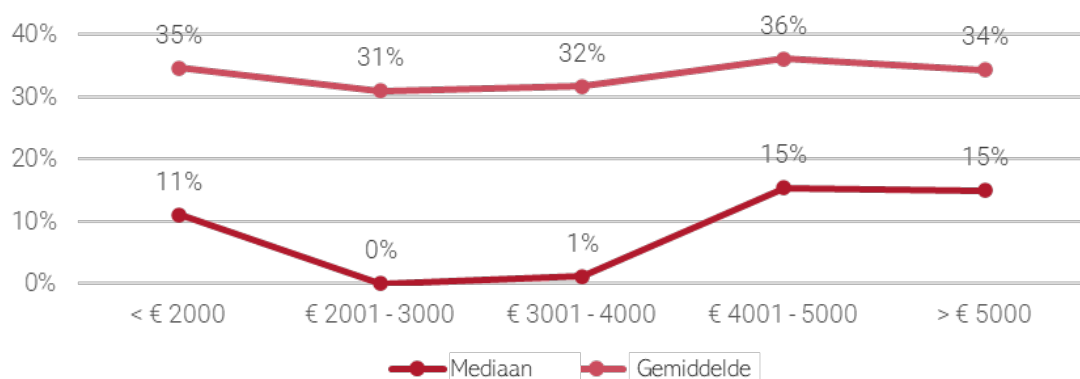


FIG 66

Aandeel autoritten dat gemakkelijk op een andere manier dan met de auto kan worden afgelegd (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

6.1.3 Volgens macrozone

Het reductiepotentieel verschilt sterk van de ene tot de andere macrozone. Bij de respondenten die in het hypercentrum wonen (macrozone 1) zien we het grootste reductiepotentieel (44%). Het is ook in deze zone dat we veruit de hoogste mediaan aantreffen (36%). De gemeentes in de eerste kroon vertonen ook een groot reductiepotentieel, hoewel dit iets lager ligt dan in het hypercentrum (tussen 36 en 39%).

Het reductiepotentieel is gevoelig lager in de gemeentes van de tweede kroon (tussen 25 en 32%). De mediaan is hier overigens overal gelijk aan 0%, behalve in macrozone 6 (Sint-Pieters-Woluwe, Sint-Lambrechts-Woluwe, Oudergem) waar hij 5% bedraagt.

De centrifugale structuur van de verdeling van het reductiepotentieel is vergelijkbaar met die van de verdeling van de autobehoefte voor regelmatige verplaatsingen. Zoals we eerder al zagen, is het dan ook in de verder van het centrum gelegen zones van het Gewest dat het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week het hoogst ligt.

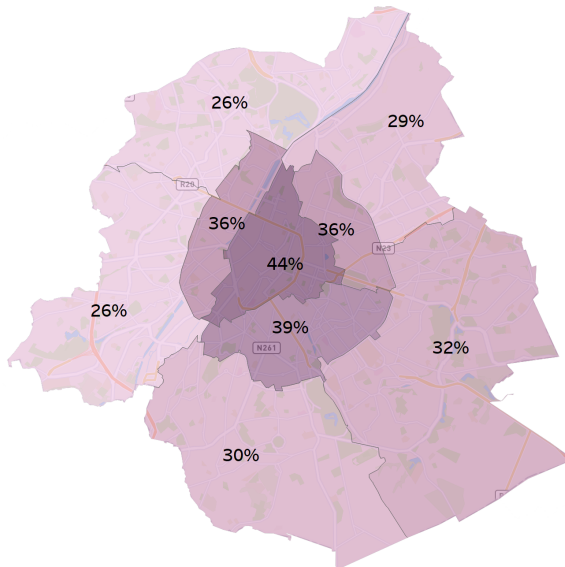


FIG 67

Aandeel van autoritten die gemakkelijk anders dan met de auto kunnen worden gemaakt (uitgesplitst volgens macrozones)

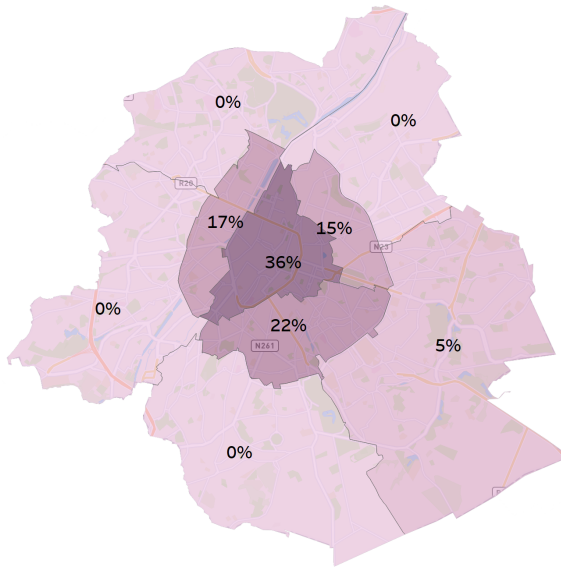


FIG 68

Mediaan aandeel van autoritten die gemakkelijk anders dan met de auto kunnen worden gemaakt (uitgesplitst volgens macrozones)

7 AUTODELEN

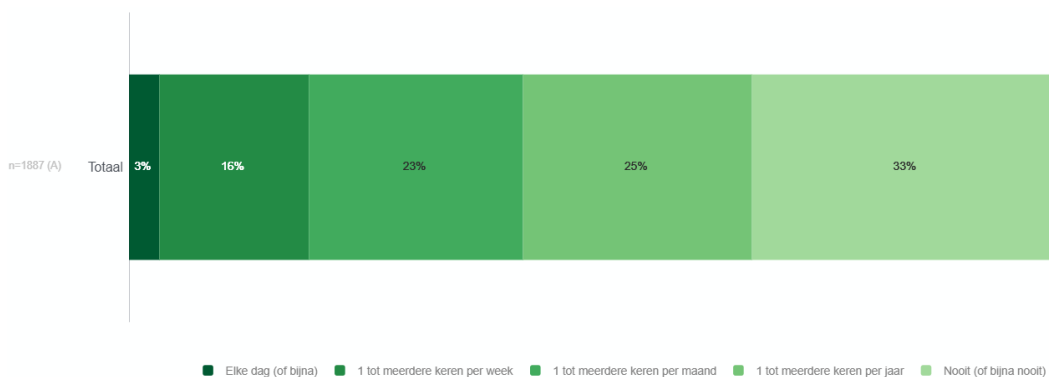
De privéwagen is vaak onderdeel van uitwisselings- en onderlinge hulpverleningspraktijken die het kerngezin overstijgen (de schaal dus die we gewoonlijk gebruiken om de relatie met de auto te analyseren). Zo vervoeren heel wat Brusselaars vrienden of familieleden die verder van hen afstaan (carpooling) en lenen ze hun auto uit aan vrienden of familie (informeel autodelen). In dit hoofdstuk gaat onze interesse uit naar deze vormen van autodelen, die op zich al relatief weinig onderzocht zijn en nog minder vaak gekwantificeerd werden, maar bovendien helpen om de sterke afhankelijkheid van de auto te verklaren, met name binnen bepaalde sociaal-economische contexten.

In mindere mate behandelen we in dit hoofdstuk ook de frequentie waarmee ons staal gebruikmaakt van formele autodeeldiensten (station-based of free-floating) en de weerstand tegen het gebruik van dit soort mobiliteitsoplossingen.

7.1 Carpooling onder vrienden en familie

Carpoolen naar het werk werd al vaak bestudeerd, met name in enquêtes in verband met werkgebonden mobiliteit. Daarentegen zijn er heel wat minder gegevens over carpooling onder vrienden en familie. Toch is het een praktijk die belangrijk is om te documenteren, aangezien ze – indirect – de autoafhankelijkheid van niet-gemotoriseerde personen en/of personen die niet (meer) kunnen rijden belicht. Concreet vroegen we aan de respondenten of ze soms familie (buiten het gezin), vrienden of andere personen vervoeren (naast het reguliere carpoolen naar de werk- of studieplek).

Hier blijkt dat 42% van de respondenten minstens één keer per maand vrienden of familie vervoert (FIG 69). In 19% van de gevallen gaat het zelfs om een wekelijkse praktijk.



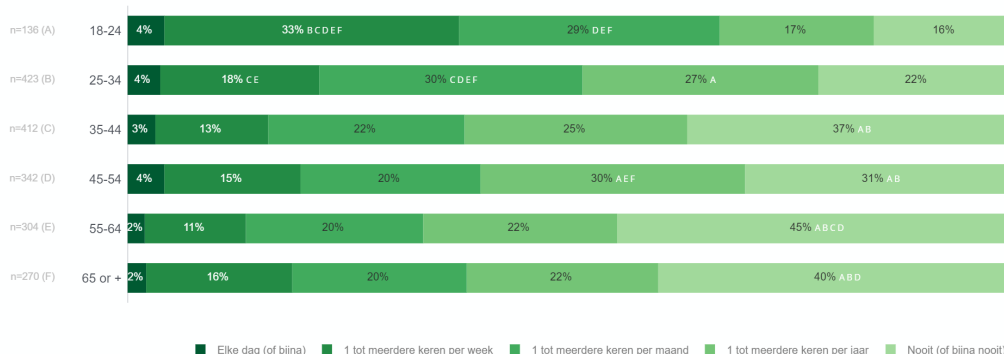
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q58. Neemt u soms familieleden (buiten uw gezin), vrienden of andere personen mee (afgezien van regelmatig carpoolen naar werk/school)?

Behoeften van Brusselaars

FIG 69

“Neemt u soms familieleden (buiten uw gezin), vrienden of andere personen mee? (afgezien van regelmatig carpoolen naar werk/school)?”

Carpoolen gebeurt het meest bij jongeren en vermindert naarmate men ouder wordt (FIG 70). Bij de 18- tot 24-jarigen vervoert 66% minstens één keer per maand vrienden of familie. Dit percentage zakt naar 52% bij de 25- tot 34-jarigen en tot 38% bij de 35- tot 44-jarigen, en blijft vervolgens rond deze waarde schommelen bij de volgende leeftijdsklassen.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q58. Neemt u soms familieleden (buiten uw gezin), vrienden of andere personen mee (afgezien van regelmatig carpoolen naar werk/school)?

Behoeften van Brusselaars

FIG 70

“Neemt u soms familieleden (buiten uw gezin), vrienden of andere personen mee? (afgezien van regelmatig carpoolen naar werk/school)? » (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)”

Er zijn weinig verschillen tussen de inkomensklassen (FIG 71). De onderste inkomenslaag is de enige die zich duidelijk onderscheidt. 53% van de respondenten uit een gezin met een inkomen onder de 2.000 euro vervoert minstens één keer per maand vrienden of familie. Dit aandeel ligt 10% lager bij de andere inkomensklassen.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q58. Neemt u soms familieleden (buiten uw gezin), vrienden of andere personen mee (afgezien van regelmatig carpoolen naar werk/school)?

Behoeften van Brusselaars

FIG 71

“Neemt u soms familieleden (buiten uw gezin), vrienden of andere personen mee? (afgezien van regelmatig carpoolen naar werk/school)? » (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishouden)”

Er tekenen zich duidelijke verschillen af tussen de macrozones. In het centrum en het noordwesten zien we de hoogste carpoolpercentages: tussen 20 en 26% van de respondenten die hier wonen, vervoert minstens één keer per week vrienden of familie (FIG 72). In de gemeentes Elsene, Sint-Gillis, Etterbeek (macrozone 3) en de gemeentes van de tweede kroon van het zuidoosten van het Gewest (macrozone 6 en 7) wordt er minder gecarpoold: het aandeel respondenten dat minstens één keer per week vrienden of familie vervoert, schommelt er tussen de 12 en 17%.

Interessant om op te merken is dat de zones waar het meest gecarpoold wordt onder vrienden en familie ook de zones zijn waar de autovoorzieningsgraad van de gezinnen het laagst is (namelijk de centrale wijken en het westen van het Gewest). Een mogelijke hypothese is dat een lagere motoriseringsgraad impliceert dat de gezinnen – voor bepaalde verplaatsingen – beroep moeten doen op vrienden of familieleden die hen met de wagen kunnen brengen.

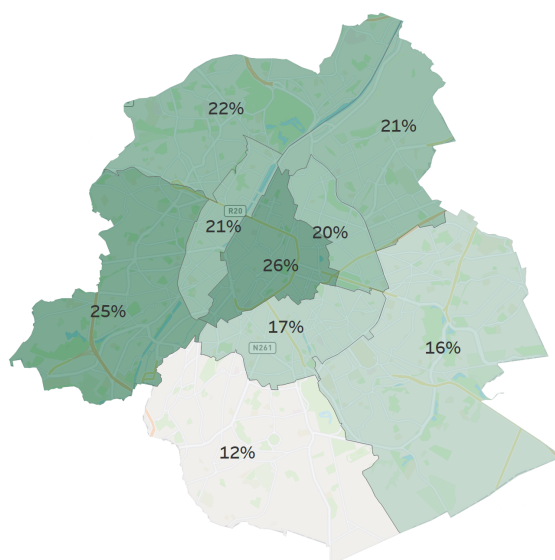


FIG 72

Aandeel respondenten die minstens 1 keer per week familieleden (buiten het gezin), vrienden of andere personen meenemen (afgezien van regelmatig carpoolen naar werk/school) (uitgesplitst volgens macrozones)

We vroegen de respondenten die soms naasten vervoeren waarom ze dit doen (FIG 73). Daarbij zien we dat de twee redenen die de meeste stemmen kregen erop neerkomen dat men vrienden of

familieleden helpt die geen auto hebben: ofwel om hen persoonlijk weg te brengen (52%), ofwel om ladingen voor hen te transporteren (49%). Dit resultaat ondersteunt de hypothese dat de hoge carpoolpercentages in het centrum en het noordwesten verklaard worden door een lager motoriseringsniveau in deze zones.

Verder wordt duidelijk dat de respondenten vrienden of familie vervoeren om te besparen wanneer ze naar dezelfde plaats gaan (41%). Ten slotte vervoert een derde vrienden of familieleden die niet (meer) in staat zijn om te rijden.



Basis: Bestuurders die andere passagiers meenemen (n=1274)
Q59. Waarom neemt u familieleden mee?

Behoeften van Brusselaars

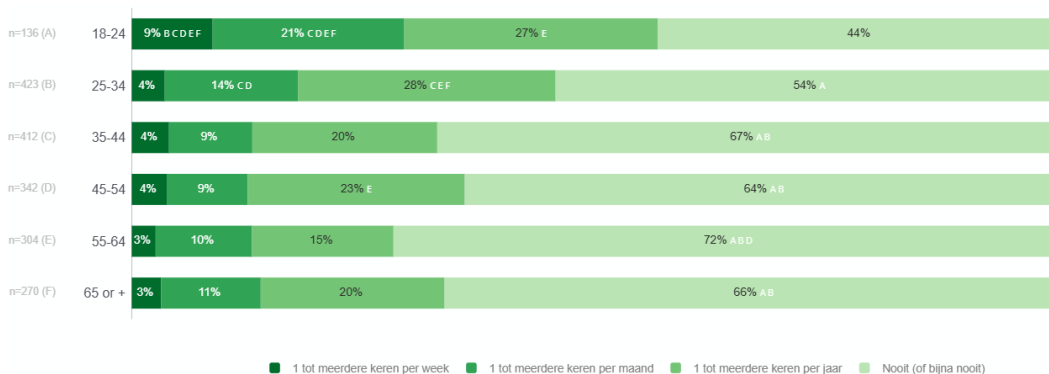
FIG 73

[Bestuurders die andere passagiers meenemen] "Waarom neemt u familieleden mee?"

7.2 Informeel autodelen

Een andere vorm van autodelen is het uitlenen (of lenen) van een voertuig aan (of van) een vriend of familielid. De meerderheid van de respondenten leent nooit zijn voertuig(en) uit (63%). Maar 22% doet dit minstens een paar keer per jaar en 15% minstens een paar keer per maand.

Net als bij het carpoolen onder vrienden en familieleden is er een verband tussen het informele uitlenen van voertuigen en de leeftijd van de bevroagde personen. De respondenten uit de twee jongste leeftijdsklassen zijn het meest geneigd om hun voertuig uit te lenen (FIG 74). De uitleenfrequentie onder particulieren blijft globaal gezien vergelijkbaar in de andere leeftijdsklassen.



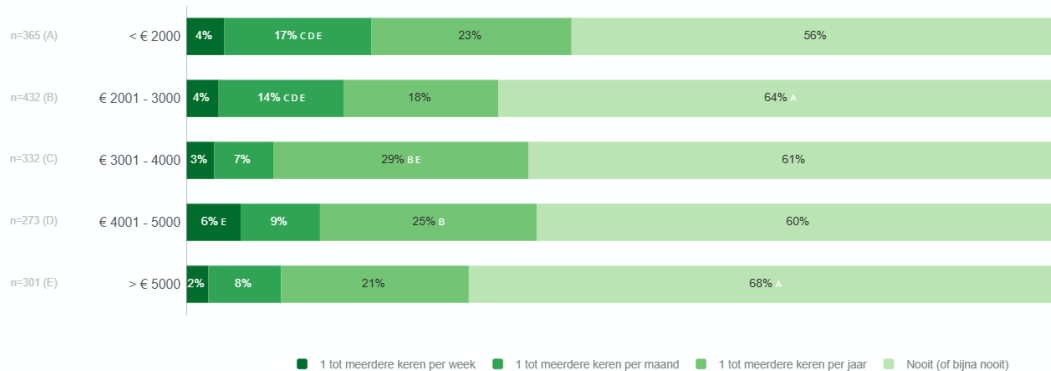
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q66. Leent u uw auto (of bestelwagen) wel eens informeel uit aan vrienden of familie?

Behoeften van Brusselaars

FIG 74

"Leent u uw auto (of bestelwagen) wel eens informeel uit aan vrienden of familie?" (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

We stellen vast dat informeel autodelen onder particulieren vaker voorkomt bij mensen uit gezinnen met een lager inkomen (FIG 75). Ongeveer een vijfde van de mensen die behoren tot de laagste inkomensklasse leent zijn voertuig meerdere keren per week uit, tegenover slechts 10% van de mensen uit de hoogste klasse.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q66. Leent u uw auto (of bestelwagen) wel eens informeel uit aan vrienden of familie?

Behoeften van Brusselaars

FIG 75

“Leent u uw auto (of bestelwagen) wel eens informeel uit aan vrienden of familie?” (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishouden)

Er zijn ook aanzienlijke verschillen tussen de macrozones. De respondenten uit de gemeentes van de tweede kroon van het zuidwesten van het Gewest (macrozone 6 en 7) lenen hun voertuig het minst vaak uit. Deze wijken worden bevolkt door gezinnen met een hoger inkomen, die vaker omringd zijn door vrienden of familie die over een auto beschikken, en het is dus minder waarschijnlijk dat zij een voertuig moeten uitlenen. Omgekeerd is het voor de respondenten die in het stadscentrum wonen (macrozone 1) en in het noordwesten van het Gewest (macrozone 4, 8 en 9) het meest waarschijnlijk dat ze regelmatig hun wagen(s) uitlenen. Deze vaststellingen zijn sterk vergelijkbaar met wat we hierboven vaststelden voor het carpoolen.

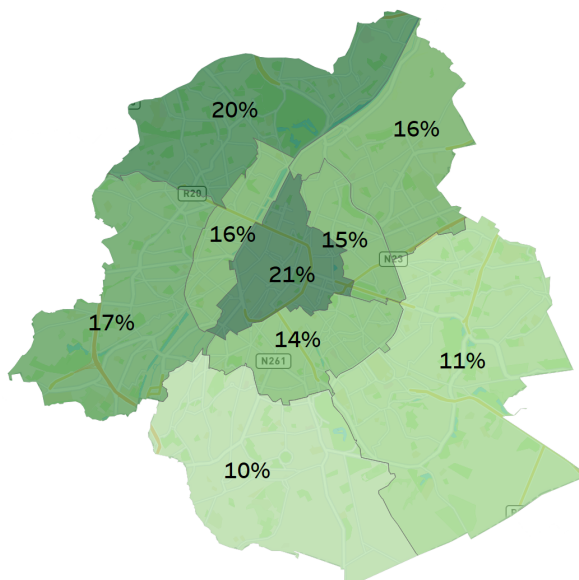


FIG 76

“Leent u uw auto (of bestelwagen) wel eens informeel uit aan vrienden of familie?” (minstens 1 keer per maand) (uitgesplitst volgens macrozones)

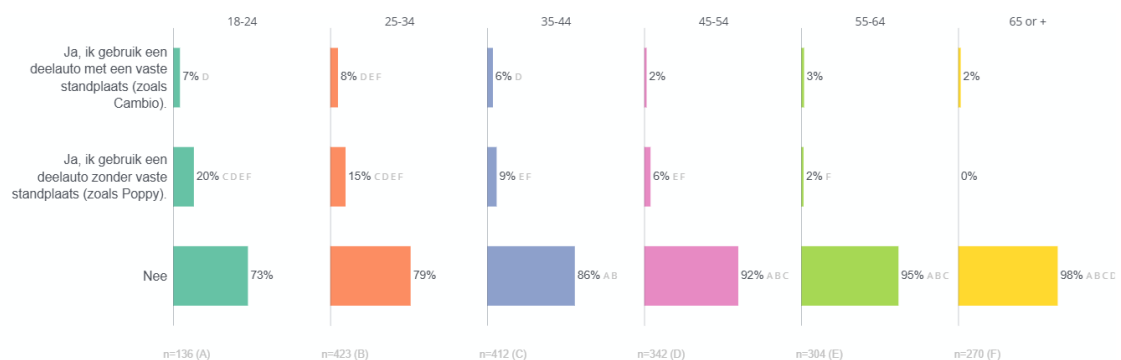
7.3 Formeel autodelen

In de vorige twee delen hebben we onderzocht in welke mate de respondenten vrienden of familie vervoeren of hen een voertuig lenen. Laten we nu eens kijken hoe onze steekproef staat tegenover autodelen (station-based of free-floating).

7.3.1 Gebruiksfrequentie

Slechts 12% van de respondenten heeft al wel eens gebruikgemaakt van een deelauto. Dit lage percentage kan verklaard worden door de selectiecriteria voor de respondenten, en dan vooral hun toegang tot een auto waarover het gezin kan beschikken.

Het is geen verrassing dat het de jongeren zijn die het vaakst gebruikmaken van een deelauto: 27% van de 18- tot 24-jarigen en 23% van de 25- tot 34-jarigen (FIG 77). Dit zijn, zoals we eerder al zagen (FIG 14), de leeftijdscategorieën waarin men minder vaak de eigenaar is van het voertuig waarover het gezin beschikt.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q60. Gebruikt u soms een deelauto?

Behoeften van Brusselaars

FIG 77

"Gebruikt u soms een deelauto?" (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

Bij de respondenten die hun toevlucht nemen tot autodeeldiensten is de gebruiksfrequentie over het algemeen vrij laag: 57% maakt er minder dan één keer per maand gebruik van. Slechts 20% gebruikt minstens één keer per week een deelauto.

7.3.2 Belang en belemmeringen in verband met deelauto's

We vroegen aan de respondenten van wie het gezin over één enkele auto beschikt of ze bereid zouden zijn om in de komende 2 jaar de gezinsauto te vervangen door één of meerdere abonnementen op autodeeldiensten. 23% antwoordt bevestigend. Aan de respondenten van wie het gezin over 2 of meer auto's beschikt, vroegen we of ze overwogen om ofwel één van hun auto's, ofwel al hun auto's te vervangen door autodelen. 30% van de respondenten uit een gezin met meerdere auto's is bereid om één gezinsauto te vervangen en 2% om alle gezinsauto's te vervangen. Uit deze resultaten blijkt dat een zeer groot deel van ons staal openstaat voor autodelen, terwijl het effectieve gebruik van dit soort diensten laag is.

Niet meer dan logisch: hoe hoger het aantal wekelijkse verplaatsingen waarvoor de auto noodzakelijk is, hoe minder de respondenten overwogen om te gaan autodelen.

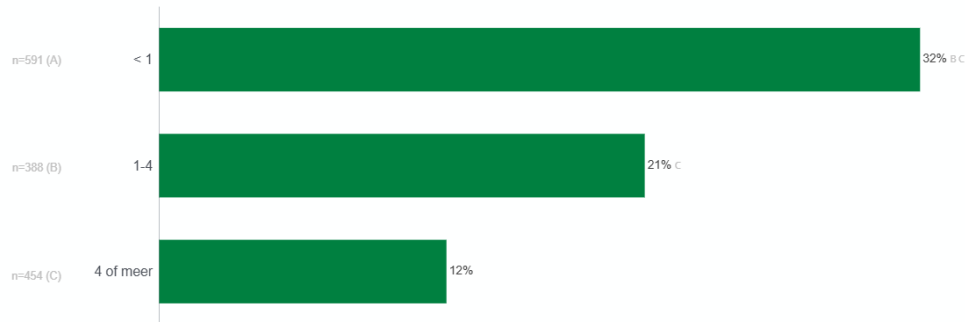


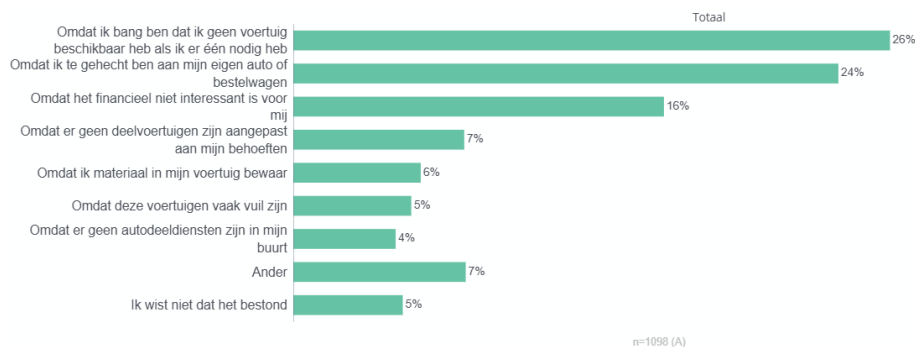
FIG 78

Basis: Brusselaars die 1 wagen hebben (n=1433)

Q62. Zou u overwegen om in de komende 2 jaar uw huidige auto (of bestelwagen) te vervangen door een abonnement op één of meer autodeeldiensten? (% ja)

“Zou u overwegen om in de komende 2 jaar uw huidige auto (of bestelwagen) te vervangen door een abonnement op één of meer autodeeldiensten?” (uitgesplitst volgens het aantal wekelijkse auto-afhankelijke ritten)

Aan de respondenten die autodelen niet overwegen, vroegen we waarom (FIG 79). De angst om geen wagen te vinden is het argument dat het vaakst naar voren komt (26%), op de voet gevolgd door de gehechtheid aan de eigen wagen (24%). De derde meest genoemde reden is het gebrek aan financieel voordeel. De overige belemmeringen voor autodelen worden veel minder vaak aangehaald.



Basis: Brusselaars die niet aan carpooling doen (n=1098)

Q63. Waarom vindt u het lastig om uw huidige auto te vervangen door een abonnement op één of meer autodeeldiensten? (% rank 1)

Behoeften van Brusselaars

FIG 79

“Waarom vindt u het lastig om uw huidige auto te vervangen door een abonnement op één of meer autodeeldiensten?”

8 DE AUTO VOOR VAKANTIES

Verplaatsingen voor vakanties helpen ook om te verklaren waarom de gezinnen aan hun eigen wagen gehecht zijn, ook al zijn het gebruik en de nood aan een wagen laag in de loop van het jaar. Om deze kwestie aan te snijden, hebben we enerzijds onderzocht in hoeverre de Brusselaars met de auto op vakantie gaan, en anderzijds in hoeverre die vakanties op het moment van aankoop de kenmerken van hun wagen bepalen.

8.1 De auto als vervoersmiddel voor vakanties

Eerst vroegen we aan de respondenten of ze, in de loop van de voorbije 12 maanden, minstens één week op vakantie zijn geweest. In geval van een negatief antwoord konden de respondenten aangeven of dit was omdat ze daarvoor niet over de financiële middelen beschikken of omwille van een andere

reden.¹² 77% van de respondenten is op vakantie geweest, 11% kon dit niet doen omwille van financiële redenen en 12% omwille van een andere reden.

Logisch natuurlijk dat de mogelijkheid om op vakantie te gaan samenhangt met het inkomen.

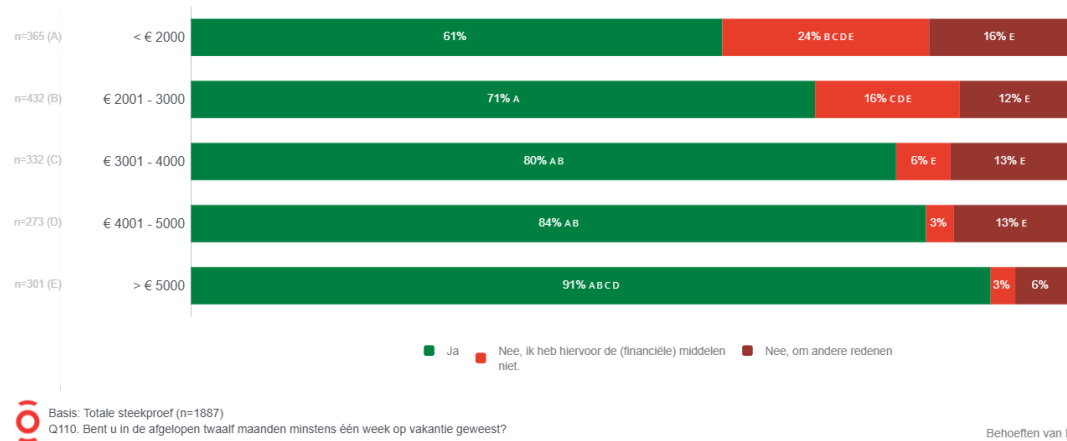


FIG 80

“Bent u in de afgelopen twaalf maanden minstens één week op vakantie geweest?” (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

Van de respondenten die in de loop van de voorbije 12 maanden op reis gingen, gebruikte 45% de auto als vervoersmiddel, 48% nam het vliegtuig en 6% de trein.

Er zijn relatief weinig verschillen naargelang de inkomensklasse. Bovendien is het verband niet lineair.

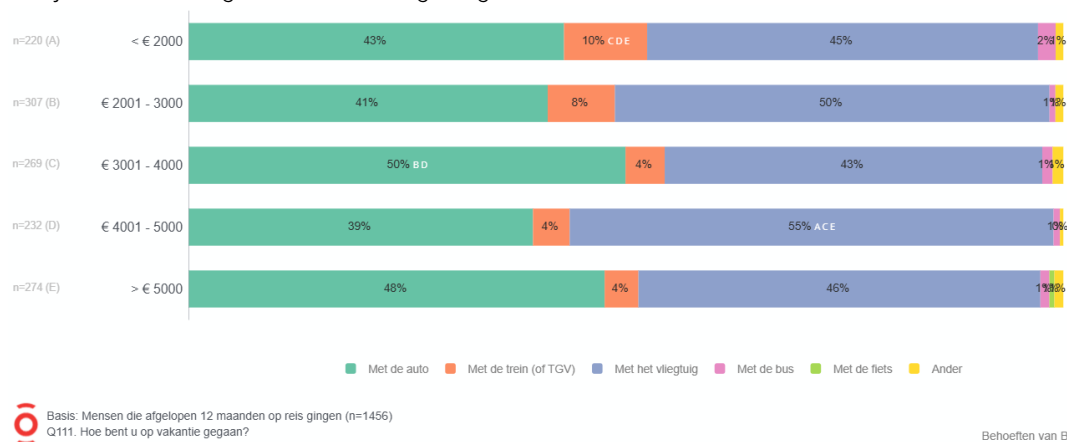
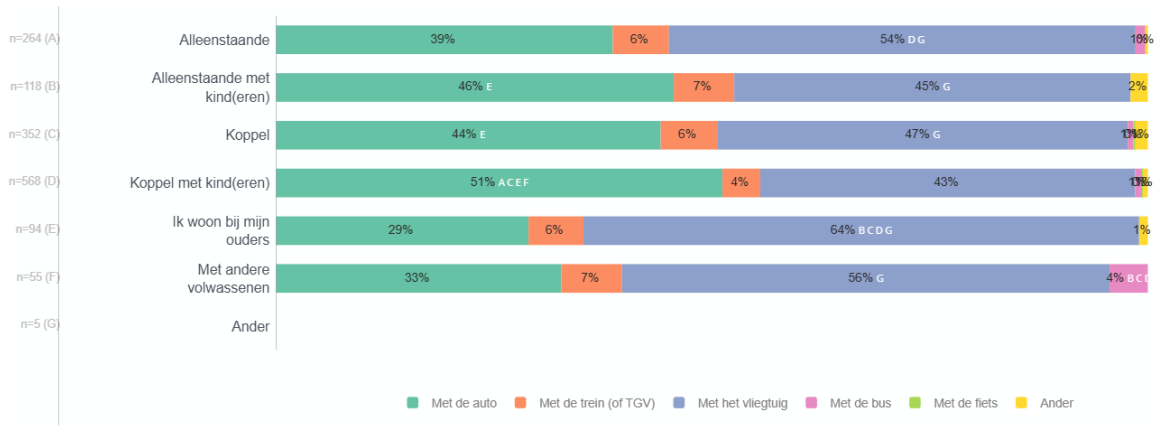


FIG 81

“Hoe bent u op vakantie gegaan?” (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

De verschillen tekenen zich duidelijker af als we naar het gezinstype van de respondenten kijken (FIG 82). We zien namelijk dat de respondenten uit een gezin met kind(eren) het meest geneigd zijn om met de auto op vakantie te gaan: dit is het geval bij 51% van de respondenten binnen een koppel met kinderen en 46% van de respondenten binnen een eenoudergezin. Alleenstaanden, jongeren die bij hun ouders wonen en mensen uit een woongemeenschap daarentegen gaan het minst vaak met de auto op vakantie.

¹² De formulering van deze vraag werd letterlijk overgenomen van SILC (Survey on Income and Living Conditions). Naast de informatie over het deel van de Brusselaars dat één keer per jaar op vakantie gaat, helpen de antwoordmogelijkheden ons om een belangrijk sociaal en materieel gebrek te identificeren: de onmogelijkheid om op vakantie te gaan omwille van financiële redenen.



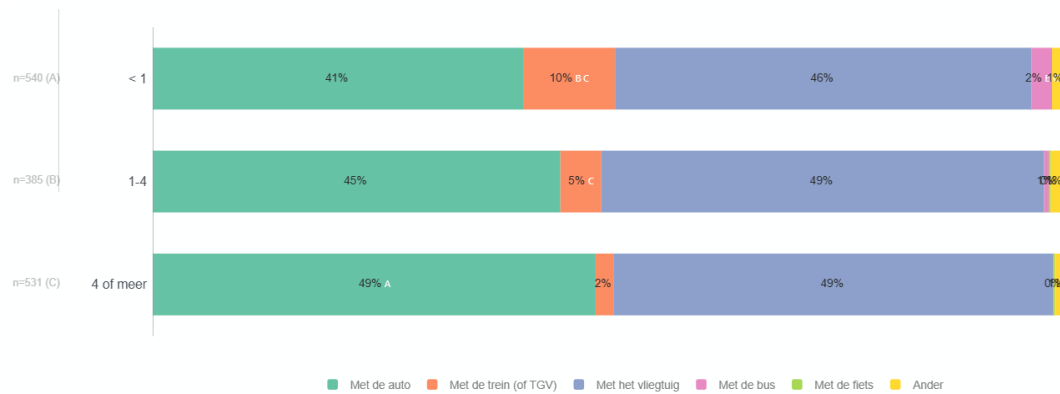
Basis: Mensen die afgelopen 12 maanden op reis gingen (n=1456)
Q111. Hoe bent u op vakantie gegaan?

Behoeften van Brusselselaars

FIG 82

“Hoe bent u op vakantie gegaan?” (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

Het is interessant om het gebruik van de auto voor vakanties te vergelijken met de graad van afhankelijkheid van de auto voor regelmatige verplaatsingen (FIG 83). Hier blijkt dat de mensen die ‘dagdagelijks’ het meest afhankelijk zijn van hun auto ook diegenen zijn die het vaakst de auto gebruiken om op vakantie te gaan. De verschillen zijn evenwel niet erg uitgesproken. Hier is het eigenlijk vooral belangrijk dat we zien dat 41% van de mensen die het minst afhankelijk zijn van de auto voor hun regelmatige verplaatsingen de auto gebruikt om op vakantie te gaan. Dat is een belangrijk gegeven, want die mensen zouden in principe zonder auto kunnen in de stad, terwijl ze toch geen afscheid van hun auto kunnen of willen nemen omwille van dit specifieke, occasionele gebruik.



Basis: Mensen die afgelopen 12 maanden op reis gingen (n=1456)
Q111. Hoe bent u op vakantie gegaan?

Behoeften van Brusselselaars

FIG 83

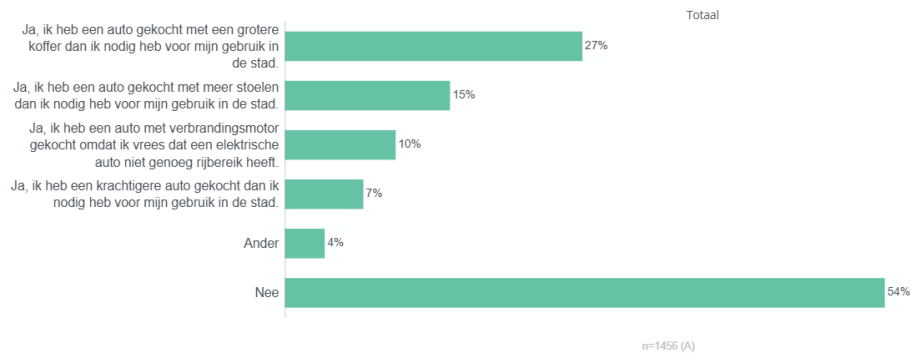
“Hoe bent u op vakantie gegaan?” (uitgesplitst volgens het aantal wekelijkse auto-afhankelijke verplaatsingen)


8.2 Het formaat van de auto's om mee op vakantie te gaan

Parallel met het gebruik van de auto voor vakantie doeleinden hebben we onderzocht welke impact dit specifieke verplaatsingsmotief heeft op de keuze van de kenmerken van de wagen bij de aankoop ervan. Een belangrijk aspect, in die zin dat het waarschijnlijk is dat heel wat auto's die in het Brussels Gewest rondrijden in feite bemeten zijn op een occasioneel gebruik buiten de stad in plaats van op regulier stadsgebruik.

Bijna de helft van de respondenten verklaarde dat hij bij de aankoop van zijn wagen rekening heeft gehouden met de vakanties (46%). (Dit aandeel bedraagt zelfs 62% als we kijken naar de respondenten

die in de voorbije 12 maanden met de auto op vakantie gingen.) 27% van de respondenten kocht een model met een grotere koffer dan nodig heb voor het gewone gebruik in de stad en 15% met meer zitplaatsen dan nodig voor het gebruik doorheen het jaar. We merken ook op dat 10% van de respondenten geen elektrische auto kocht omwille van het geplande gebruik van de auto voor vakanties.



 Basis: Mensen die afgelopen 12 maanden op reis gingen (n=1456)
 Q113. Hebt u bij de aankoop van uw auto (of bestelwagen) het model gekozen met uw reisverplaatsingen in gedachten?

Behoeften van Brusselaars

FIG 84

“Hebt u bij de aankoop van uw auto (of bestelwagen) het model gekozen met uw reisverplaatsingen in gedachten?”

9 PARKEREN

In de voorgaande hoofdstukken ging de aandacht naar de autovoorziening van de gezinnen, het gebruik van de auto voor verschillende verplaatsingsmotieven en het 'modal shift'-potentieel van de Brusselse 'automobilisten'. Dit hoofdstuk richt zich op het parkeren, een belangrijke kwestie in dit verband waarvoor er relatief weinig enquêtegegevens beschikbaar zijn.

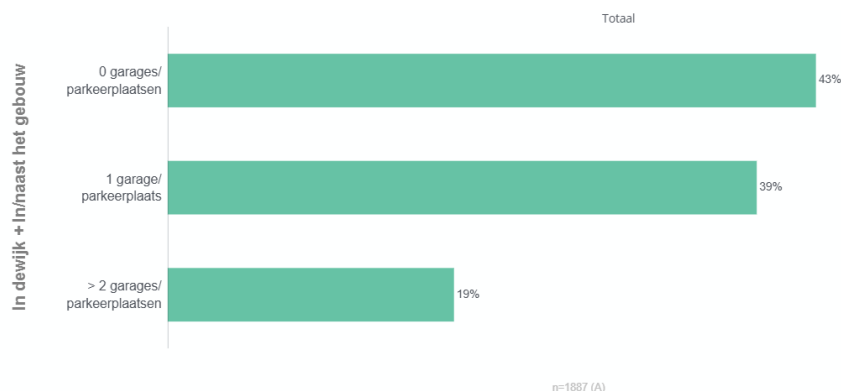
Eerst zullen we de parkeerfaciliteiten behandelen waarover de Brusselaars beschikken: beschikbaarheid van privéparkeerplaatsen, bezit van 'bewonerskaarten' en kaarten voor mensen met een beperking. Vervolgens gaan we kijken naar de parkeergewoontes van de Brusselaars en hun problemen om een parkeerplaats op straat te vinden, vooral in de buurt van hun huis. We zullen ook de impact van bepaalde parkeermaatregelen evalueren op de parkeer- en verplaatsingsgewoontes: vermindering van het parkeeraanbod op straat, verhoging van de tarieven, versterking van het aanbod buiten de openbare weg. Ten slotte zullen we een laatste deel wijden aan de parkeeruitdagingen in het kader van professionele verplaatsingen.

9.1 Parkeerfaciliteiten nabij huis

9.1.1 Privéparkeerplaatsen

De parkeergewoontes, de impact van maatregelen met betrekking tot het parkeren op straat (beperken van het aanbod, tarieven) en de steun hiervoor hangen in grote mate af van de beschikbaarheid van privéparkeerplaatsen. Daarom is het belangrijk dat we eerst en vooral deze dimensie behandelen.

Bijna de helft van de gemotoriseerde gezinnen in het Brussels Gewest (43%) beschikt niet over een private parkeerplek (als eigenaar of huurder) en moet zijn voertuig(en) dus op straat parkeren.



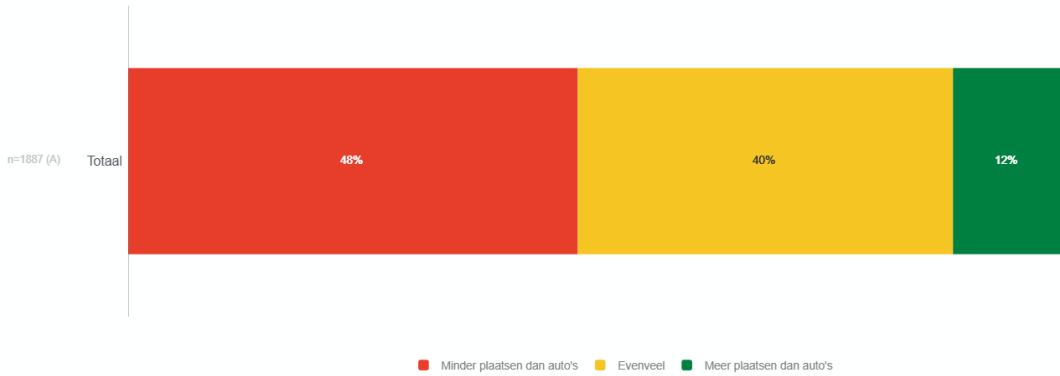
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q68. Voor hoeveel auto's/bestelwagens beschikt uw gezin over een garage of privéparkeerplaats (incl. gehuurde parkeerplaatsen)?

Behoeften van Brusselaars

FIG 85

"Voor hoeveel auto's/bestelwagens beschikt uw gezin over een garage of privéparkeerplaats (incl. gehuurde parkeerplaatsen)?"

Het kan dat sommige gezinnen die over een privéparkeerplaats beschikken meerdere auto's hebben. De grafiek hieronder plaatst het aantal parkeerplaatsen van de gezinnen in functie van het aantal voertuigen waarover ze beschikken in perspectief. We zien dat bijna één op de twee gemotoriseerde gezinnen (48%) over minder parkeerplaatsen dan voertuigen beschikt; 40% beschikt over hetzelfde aantal parkeerplaatsen als voertuigen en 12% beschikt over een overschot aan parkeerplaatsen.



Basis: Totale steekproef (n=1887)

Q68. Voor hoeveel auto's/bestelwagens beschikt uw gezin over een garage of privéparkeerplaats (incl. gehuurde parkeerplaatsen)? | Q27. Hoeveel auto's/bestelwagens heeft uw gezin ter beschikking?

Behoeften van Brusselaars

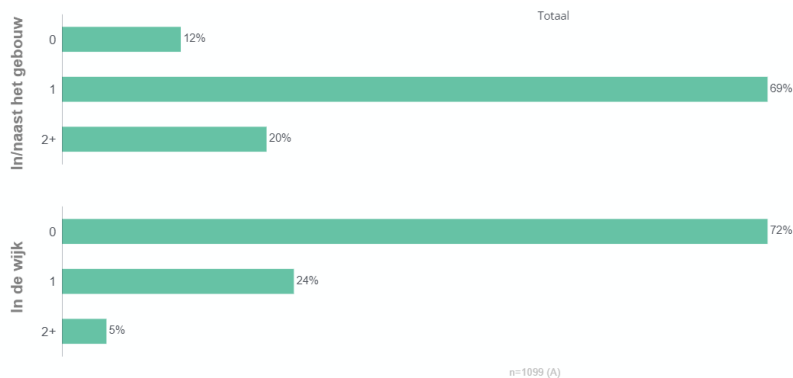
FIG 86

Vergelijking tussen het aantal particuliere parkeerplaatsen in het bezit van huishoudens (inclusief gehuurde parkeerplaatsen) en het aantal motorvoertuigen in hun bezit

De grote meerderheid van de privéparkeerplaatsen bevindt zich in of in de onmiddellijke nabijheid van het woongebouw. De grafiek hieronder toont dat van de gezinnen die over minstens één parkeerplaats beschikken:

- Bijna 90% beschikt over minstens één parkeerplaats in het woongebouw of ernaast;
- Terwijl minder dan 30% over minstens één privéparkeerplaats beschikt die niet aan het woongebouw grenst.

(Een deel van de gezinnen beschikt over een parkeerplaats in/nabij het woongebouw en een parkeerplaats verderop in de buurt.)



Basis: Mensen met minstens 1 garage/parkeerplaats (n=1099)

Q68. Voor hoeveel auto's/bestelwagens beschikt uw gezin over een garage of privéparkeerplaats (incl. gehuurde parkeerplaatsen)?

Behoeften van Brusselaars

FIG 87

"Voor hoeveel auto's/bestelwagens beschikt uw gezin over een garage of privéparkeerplaats (incl. gehuurde parkeerplaatsen)?" (uitgesplitst naargelang deze ruimtes zich in/naast het gebouw of in de buurt bevinden)

De beschikbaarheid van privéparkeerplaatsen varieert gevoelig in functie van de verschillende sociodemografische variabelen.

We stellen namelijk belangrijke geografische verschillen vast (FIG 88). In de verder van het centrum gelegen wijken beschikken de gezinnen vaker over private parkeerplaatsen dan in de centralere wijken. We zien ook belangrijke verschillen binnen de eerste kroon. Zo beschikt meer dan de helft van de gemotoriseerde gezinnen die in het hypercentrum wonen (macrozone 1) over minstens één

privéparkeerplaats, terwijl dit percentage slechts 38% bedraagt in de zone binnen macrozone 2 (die een deel van Schaarbeek omvat).

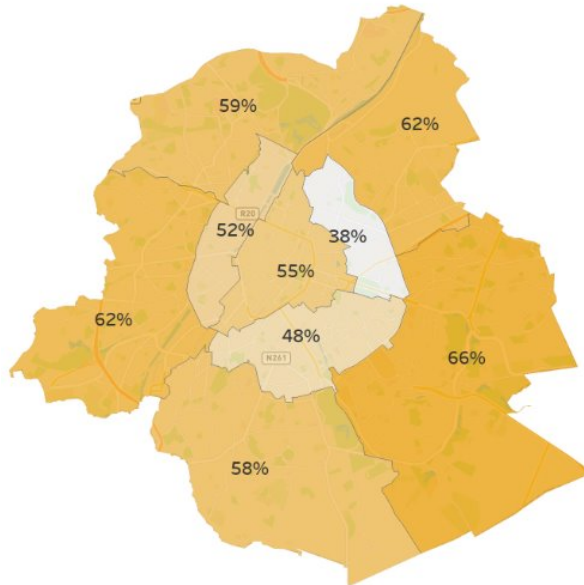
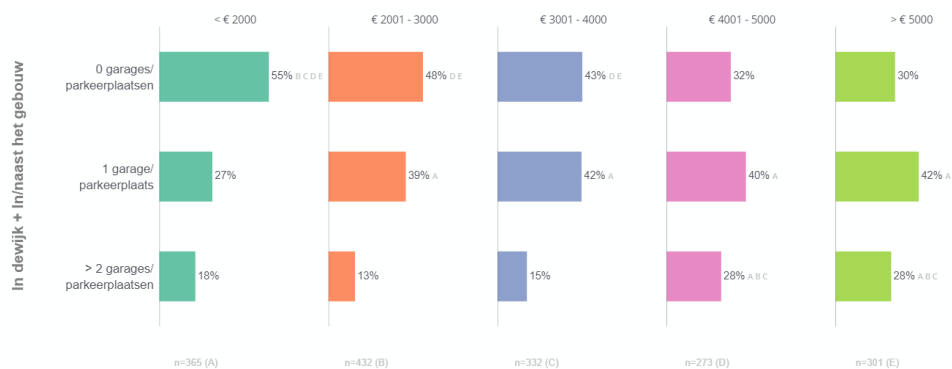


FIG 88

Aandeel huishoudens met auto met ten minste één eigen parkeerplaats (uitgesplitst volgens macrozones)

De beschikbaarheid van privéparkeerplaatsen varieert ook naargelang het inkomensniveau van de gezinnen (FIG 89). Het aandeel gezinnen dat niet over een private parkeerplaats beschikt, is het hoogst bij de groep met een laag inkomen en vermindert met elke sprong naar een volgende inkomensklasse. Omgekeerd stijgt het aandeel respondenten met één en vooral meerdere parkeerplaatsen mee met het inkomen.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q68. Voor hoeveel auto's/bestelwagens beschikt uw gezin over een garage of privéparkeerplaats (incl. gehuurde parkeerplaatsen)?

Behoeften van Brusselaars

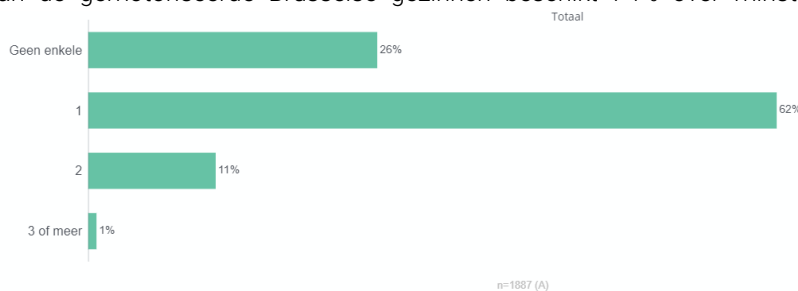
FIG 89

"Voor hoeveel auto's/bestelwagens beschikt uw gezin over een garage of privéparkeerplaats (incl. gehuurde parkeerplaatsen)?" (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

9.1.2 Parkeerkaarten voor bewoners

Inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben de mogelijkheid om een 'bewonersparkeerkaart' aan te schaffen bij hun gemeentebestuur. Daarmee mogen gezinnen hun voertuig(en) in de woonzone (en bepaalde gemengde zones: groene en grijze zones) gratis en zonder beperking in de tijd parkeren (afhankelijk van de lokale regelgeving: ofwel in de hele gemeente, ofwel in een zone in de buurt van hun woning).

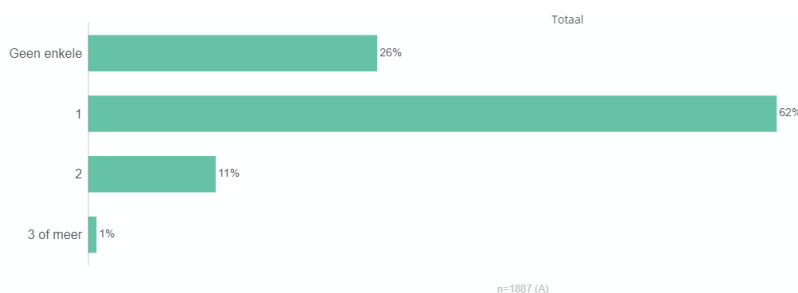
Van de gemotoriseerde Brusselse gezinnen beschikt 74% over minstens één 'bewonerskaart' (



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q71. Hoeveel bewonerskaarten heeft uw gezin?

Behoeften van Brusselaars

FIG 90).



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q71. Hoeveel bewonerskaarten heeft uw gezin?

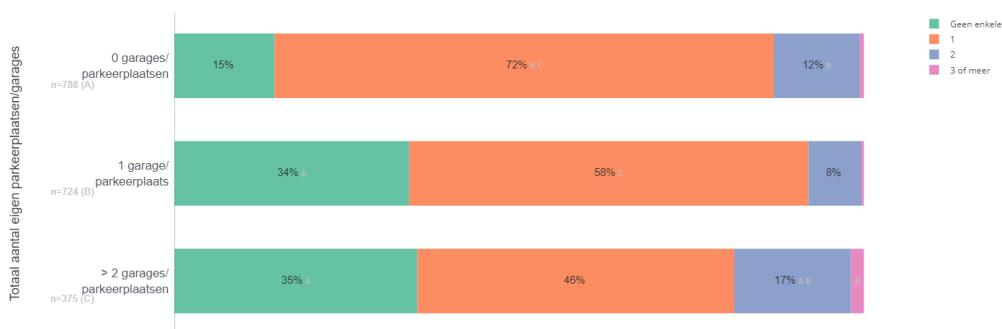
Behoeften van Brusselaars

FIG 90

"Hoeveel bewonerskaarten heeft uw gezin?"

Het aandeel gezinnen dat houder is van minstens één 'bewonerskaart' is opvallend gezien het aandeel gezinnen dat over voldoende parkeerplaatsen beschikt om (al) zijn voertuig(en) te kunnen parkeren (52%).

De grafiek hieronder illustreert het verband tussen deze twee dimensies: bezit van bewonerskaarten en beschikbaarheid van private parkeerplaatsen. Meer dan twee derde van de gezinnen die over private parkeerplaatsen beschikken, heeft één of meerdere bewonerskaarten. Logischerwijs blijkt wel dat de gezinnen zonder privéparkeerplaats gemiddeld genomen eerder een bewonerskaart hebben (85%).



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q71. Hoeveel bewonerskaarten heeft uw gezin?

Behoeften van Brusselaars

FIG 91

"Hoeveel bewonerskaarten heeft uw gezin?" (In functie van aantal eigen parkeerplaatsen en garages)

Het aandeel gemotoriseerde gezinnen in de meest centrale wijken heeft vaker een bewonerskaart dan die in de verder van het centrum gelegen wijken. Dat resultaat valt te verklaren door het grotere aandeel gezinnen dat niet over een private parkeerplaats beschikt binnen de eerste kroon.

We merken bij de gemeentes in het zuidoosten (macrozone 6 en 7) ook een groter aandeel gezinnen zonder bewonerskaart. Dit zijn de zones waar het aandeel gezinnen dat over parkeerplaatsen beschikt hoog is, en waar de noodzaak om op straat te parkeren dus relatief laag is. Het zijn ook de meer perifere gemeentes waar bepaalde parkeerzones niet gereguleerd zijn.

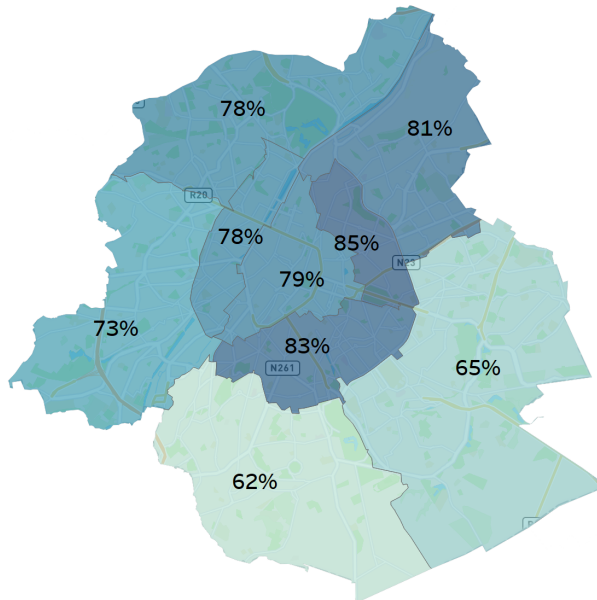


FIG 92

Aandeel huishoudens dat ten minste 1 bewonerskaart heeft. (Uitgesplitst volgens macrozones)

9.1.3 Parkeerkaarten voor mensen met een beperking

Mensen met een beperking kunnen genieten van een specifieke parkeerkaart waarmee ze hun voertuig kunnen parkeren op voor hen voorbehouden parkeerplaatsen, maar waarmee ze ook gratis en zonder beperking in de tijd op het grondgebied kunnen parkeren (uitgezonderd op plaatsen die specifiek zijn voorbehouden voor andere gebruikers of doeleinden, zoals taxi's etc.).

11% van de gezinnen uit ons staal telt (minstens) één lid dat houder is van een parkeerkaart voor iemand met een beperking. De geografische spreiding van de gezinnen in kwestie vertoont geen centrifugale logica of noordwest/zuidoost-breklijn zoals dit het geval is bij verschillende dimensies in verband met autovoorziening en -gebruik die we hierboven reeds analyseerden. Niet zonder reden: de verdeling van beperkingen (*a fortiori* bij mensen in een gemotoriseerd gezin) volgt een logica die niet rechtstreeks gelinkt is aan de bevolkingsdichtheid en de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen, noch aan de sociaal-economische indicatoren van de wijken.

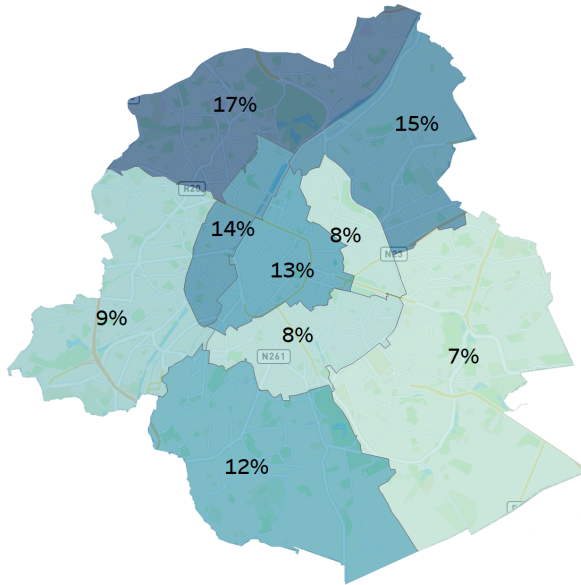


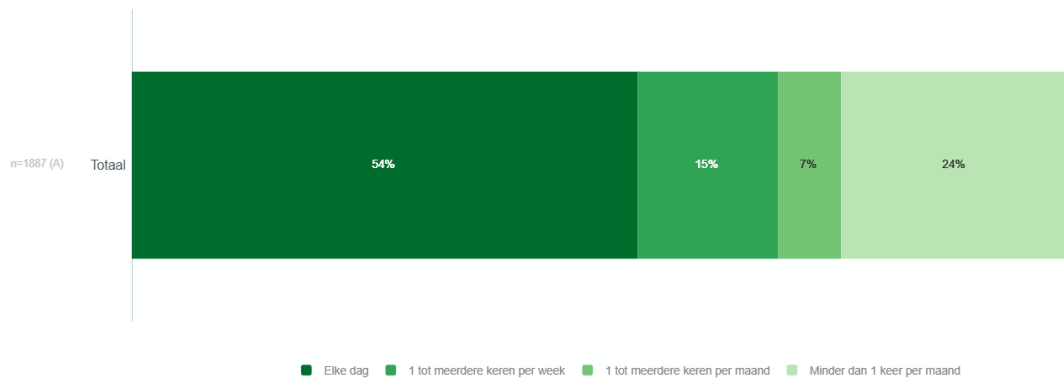
FIG 93

Aandeel huishoudens met een parkeerkaart voor personen met een handicap (uitgesplitst volgens macrozones)

9.2 Parkeren op straat

9.2.1 Frequentie van het parkeren op straat

Een grote meerderheid van de Brusselse ‘automobilisten’ parkeert zijn voertuig min of meer regelmatig op straat in de buurt van de woning: 54% doet dit dagelijks en 15% één of twee keer per week.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q72. Hoe vaak parkeert u uw auto (of bestelwagen) langs de straat in de buurt van uw huis?

Behoeften van Brusselaars

FIG 94

“Hoe vaak parkeert u uw auto (of bestelwagen) langs de straat in de buurt van uw huis (openbare parkeerplaats)?”

Het aandeel personen die hun voertuig minstens één keer per week op straat parkeren, varieert weinig van de ene tot de andere macrozone. Toch zien we de laagste waarden verschijnen in de gemeentes in de rand van het zuidoosten waar het aandeel gezinnen dat over privéparkeerplaatsen beschikt het hoogst is, en waar het bijgevolg minder vaak nodig is om op straat te parkeren.

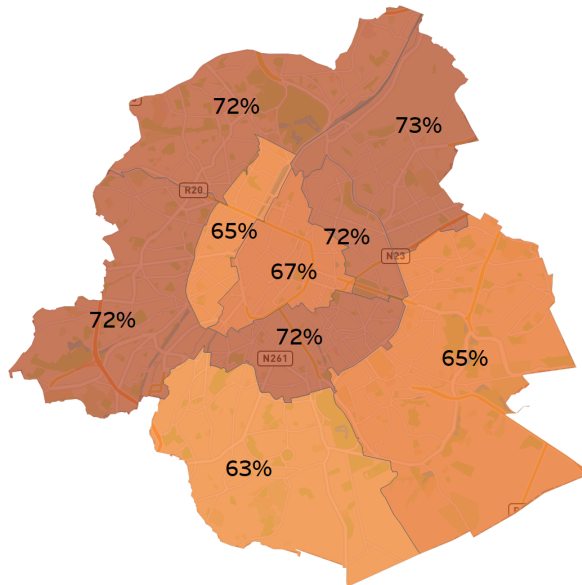


FIG 95

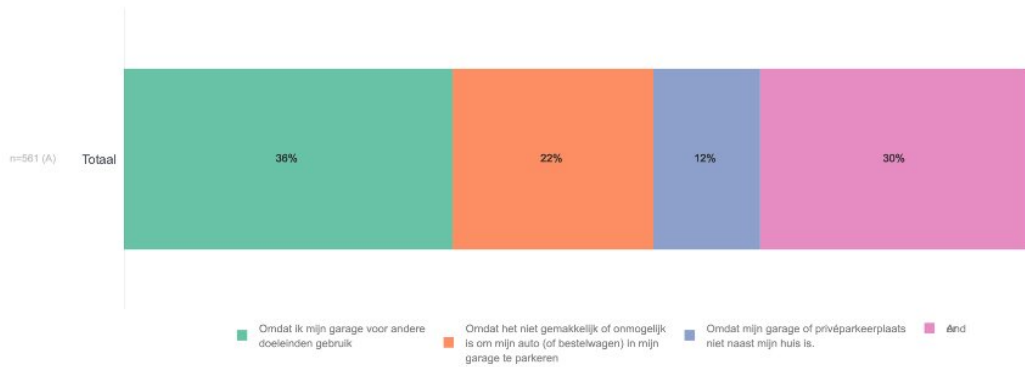
Aandeel huishoudens dat minstens wekelijks op straat parkeert

9.2.2 Motieven om op straat te parkeren

De mensen die geen private parkeerplaats hebben, zijn verplicht om hun wagen op straat te parkeren. Toch merken we dat bijna één persoon op drie (29%) van wie het gezin over minstens evenveel parkeerplaatsen als auto's beschikt ook regelmatig op straat parkeert (minstens een paar keer per maand).

De enquête helpt om de redenen voor dit fenomeen te begrijpen (FIG 96). Van de mensen die over voldoende privéparkeerplaatsen beschikken, maar desondanks vaak op straat parkeren (minstens een paar keer per maand):

- Verklaart 36% dat ze hun garage voor andere doeleinden gebruiken dan voor het parkeren van hun wagen (berging, werkplaats, fietsenstalling, opslagruimte etc.);
- Verklaart 22% dat het niet makkelijk of onmogelijk is om hun auto in de garage te parkeren. We hebben de respondenten niet gevraagd om welke moeilijkheden het precies gaat, maar we kunnen veronderstellen dat voor een deel van hen het formaat van het voertuig niet compatibel is met de afmetingen van hun private parkeerplaats;
- Geeft 12% aan dat hun garage of privéparkeerplaats niet naast het huis ligt en het dus, in sommige gevallen, handiger is om hun auto op straat te zetten;
- Geeft 30% een 'ander motief' aan. Dat gaat dan vooral om mensen die hun voertuig tijdelijk op straat parkeren: om goederen te laden of te lossen, of omdat ze even later weer moeten vertrekken met hun voertuig. Sommigen vermelden ook dat ze hun voertuig occasioneel op straat parkeren om hun privéplaats vrij te maken opdat hun vrienden er hun voertuig kunnen parkeren.



Basis: Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren terwijl ze voldoende garages/parkeerplaatsen hebben (n=561)
Q74. Waarom parkeert u uw auto (of bestelwagen) op straat als u een garage of privéparkeerplaats hebt?

Behoeften van Brusselaars

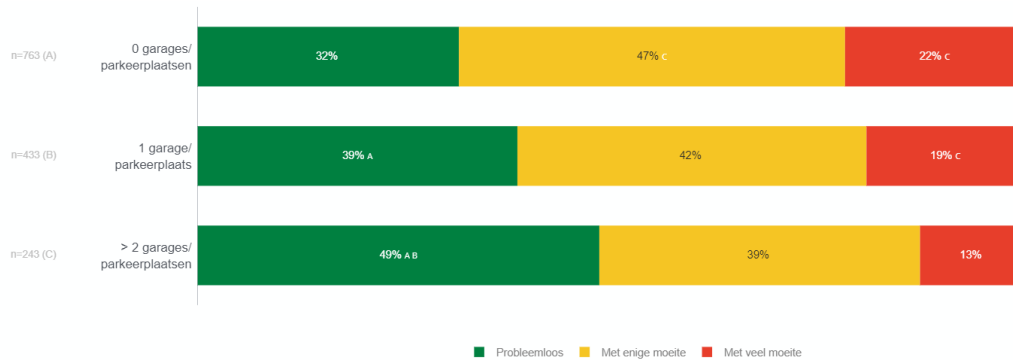
FIG 96

[Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren terwijl ze voldoende garages/parkeerplaatsen hebben] "Waarom parkeert u uw auto (of bestelwagen) op straat als u een garage of privéparkeerplaats hebt?"

9.2.3 Problemen om op straat te parkeren

Van de respondenten die minstens een paar keer per maand op straat parkeren in de buurt van hun woning verklaart 44% 'met enige moeite' te hebben om een plaats te vinden en 20% verklaart 'Met veel moeite' te hebben. Slechts een derde van de mensen zegt hierbij geen problemen te ondervinden.

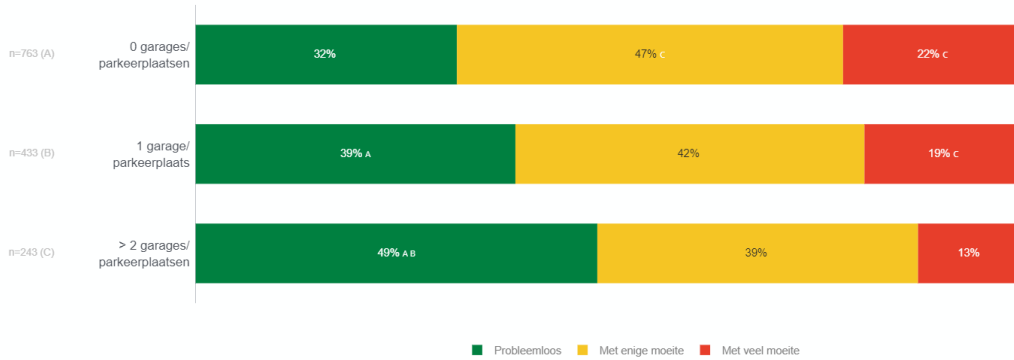
Het blijkt dat de gezinnen die over private parkeermogelijkheden beschikken minder vaak problemen ondervinden om in de buurt van hun woning te parkeren (



Basis: Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren (n=1439)
Q73. Vindt u gemakkelijk een parkeerplaats als u op straat in de buurt van uw huis parkeert?

Behoeften van Brusselaars

FIG 97). Dat valt ongetwijfeld voor een stuk te verklaren door het feit dat mensen die over privéparkeerplaatsen beschikken ervoor kiezen om hun voertuig enkel op straat te parkeren wanneer dit relatief makkelijk te doen is.



Basis: Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren (n=1439)
Q73. Vindt u gemakkelijk een parkeerplaats als u op straat in de buurt van uw huis parkeert?

Behoeften van Brusselaars

FIG 97

[Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren] "Vindt u gemakkelijk een parkeerplaats als u op straat in de buurt van uw huis parkeert?"

De moeilijkheid om een plaats op straat te vinden in de buurt van de woning verschilt sterk van de ene macrozone tot de andere. De kaart hieronder laat zien dat mensen die in het stadscentrum en de gemeentes van de eerste kroon wonen in het algemeen (veel) meer problemen hebben om hun auto op straat te parkeren dan de inwoners van de wijken verder van het centrum. Dit resultaat is deels te verklaren door de verzadiging van het parkeeraanbod op straat in de dichtbevolkte zones van de gemeentes in de eerste kroon en, daartegenover, het lagere aandeel gezinnen met privéparkeerplaatsen in diezelfde zones.

Het relatief lage percentage van macrozone 3 (Sint-Gillis, Elsene, Etterbeek) is opvallend – en moeilijk te verklaren – gezien de hoge bezettingsgraad van de openbare weg, die bijna even hoog is in deze zone als in de andere gemeentes van de eerste kroon.

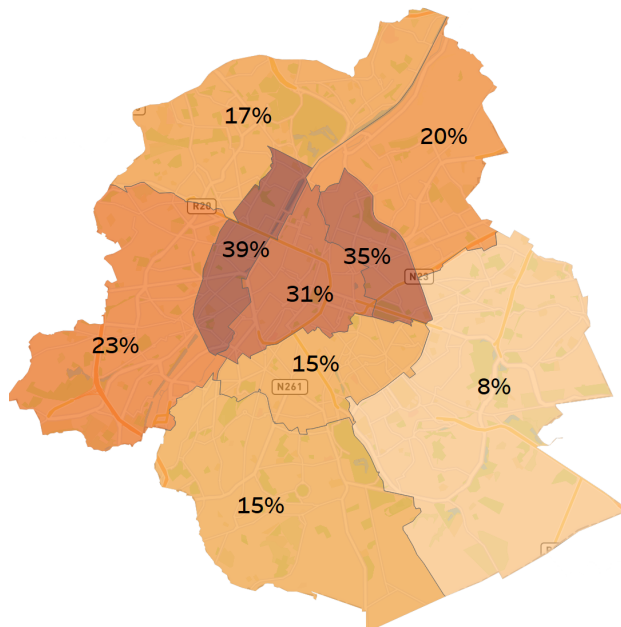


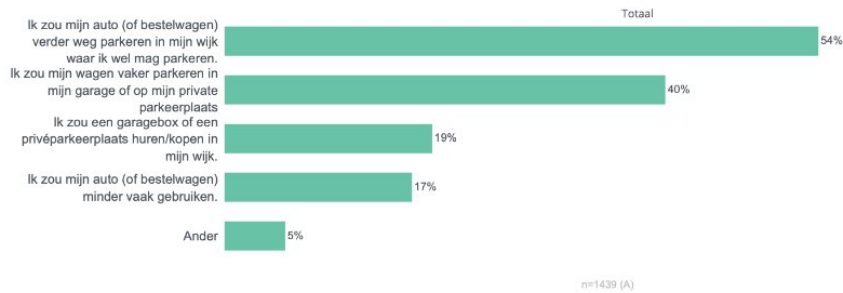
FIG 98

Aandeel huishoudens dat met veel moeite op straat parkeert (uitgesplitst volgens macrozones)

9.3 Impact van parkeermaatregelen

De respondenten werden bevroegd over de manier waarop ze reageren op bepaalde maatregelen om het parkeren te reguleren.

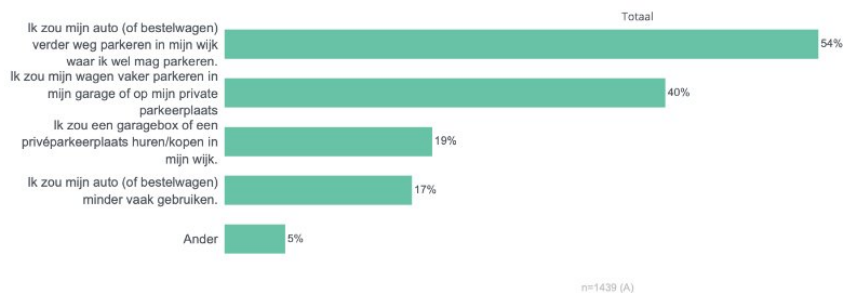
De respondenten die minstens een paar keer per maand op straat parkeren, werd gevraagd om aan te geven hoe ze zouden reageren **als parkeren op straat niet langer toegelaten zou worden in de buurt van hun huis** (



Basis: Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren (n=1439)
Q76. Mocht u niet langer in de buurt van uw huis mogen parkeren, hoe zou u dan reageren?

Behoeften van Brusselaars

FIG 99). De meerderheid zou zich verderop in de wijk parkeren (54%), maar een niet onaanzienlijk deel zegt dat ze vaker in hun eigen garage of op hun privéparkeerplaats zouden parkeren (40%). In mindere mate verklaren de respondenten dat ze een privéparkeerplaats in de buurt zouden kopen of huren (19%) of dat ze hun voertuig minder vaak zouden gebruiken (17%).



Basis: Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren (n=1439)
Q76. Mocht u niet langer in de buurt van uw huis mogen parkeren, hoe zou u dan reageren?

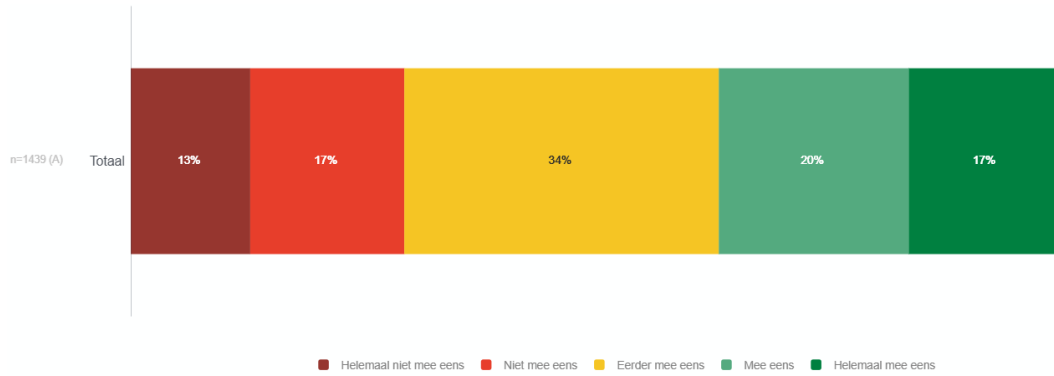
Behoeften van Brusselaars

FIG 99

“Mocht u niet langer in de buurt van uw huis mogen parkeren, hoe zou u dan reageren?”

Aan de respondenten werd ook gevraagd of ze bereid zouden zijn om verder van hun huis te parkeren als ze gegarandeerd een parkeerplaats zouden hebben. De vraag werd als volgt geformuleerd: “Bent u het eens met de volgende stelling: Ik ben bereid om verder van mijn huis te parkeren (ongeveer 5 minuten te voet) als ik in ruil daarvoor zeker ben van een parkeerplaats”. Deze vraag onderzoekt of ze principieel openstaan voor de ontwikkeling van een parkeeraanbod naast de openbare weg in de residentiële wijken (een voorstel uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan) om het verdwijnen van parkeerplaatsen op straat te compenseren.

Een meerderheid van de respondenten die regelmatig hun voertuig op straat parkeren, stemde in met het voorstel. Tegelijk zien we dat een derde (34%) van de respondenten de antwoordmogelijkheid in het midden van de schaal koos (eerder akkoord). 37% stemde sterk in (akkoord of helemaal akkoord) en 30% was sterk tegen (niet akkoord of helemaal niet akkoord).



Basis: Mensen die minstens meerdere keren per maand langs de straat parkeren (n=1439)
Q75. Bent u het eens met de volgende stelling: Ik ben bereid om verder van mijn huis te parkeren (ongeveer 5 minuten te voet) als ik in ruil daarvoor zeker ben van een parkeerplaats.

Behoeften van Brusselaars

FIG 100

"Bent u het eens met de volgende stelling: Ik ben bereid om verder van mijn huis te parkeren (ongeveer 5 minuten te voet) als ik in ruil daarvoor zeker ben van een parkeerplaats."

Het instemmingspercentage varieert sterk van de ene tot de andere macrozone. De instemming is het grootst in het centrum van Brussel en in de gemeentes van de eerste kroon, en ze is het zwakst in de gemeentes in het zuiden en zuidwesten (FIG 101). De inwoners van de meest centraal gelegen wijken hebben meer problemen om op straat te parkeren en hebben dus meer te winnen bij een maatregel die hen de toegang tot een parkeerplaats verzekert, zelfs als die iets verder van hun huis ligt. Overigens beschikken de gezinnen in deze zelfde wijken ook minder vaak over een privéparkeerplaats.

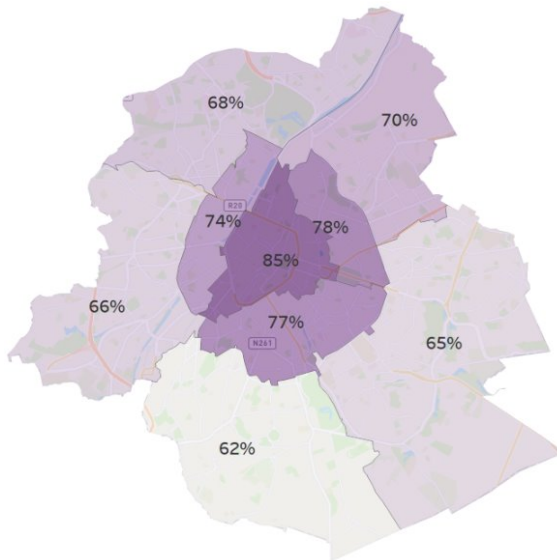


FIG 101

"Ik ben bereid om verder van mijn huis te parkeren (ongeveer 5 minuten te voet) als ik in ruil daarvoor zeker ben van een parkeerplaats" ("eerder mee eens", "mee eens", "helemaal mee eens") (uitgesplitst volgens macrozones).

We peilden bij de respondenten naar de impact van de **parkeertarieven** voor bezoekers **in de buurten waar hun vrienden en familie wonen**. De vraag werd als volgt geformuleerd: "Als parkeren op straat betalend is in de buurten waar uw naasten wonen (vrienden, familie ...), hoe reageert u dan?" 27% van de respondenten verklaart dat ze de auto niet meer zouden gebruiken voor dit soort verplaatsingen. Daarentegen zegt 30% dat ze de auto zouden blijven nemen, zonder hun gedrag aan te passen. De rest

zou zich aanpassen: 28% zou zijn bezoeken aanpassen, 15% zou de duur van zijn bezoeken beperken en 15% zou het aantal bezoeken beperken.¹³

In verband met het **betalend parkeren in winkelcentra** zijn de reacties nog meer uitgesproken. De vraag werd als volgt geformuleerd: "Als parkeren op straat betalend is in de buurt van uw favoriete handelszaken of restaurants, hoe reageert u dan?" 44% zou de auto blijven nemen, 32% zou hem laten staan, 22% zou ervoor opteren om niet meer of minder vaak naar de commerciële centra in kwestie te gaan. 17% zou op zoek gaan naar winkels of restaurants waar het parkeren gratis is en 5% zou online bestellen en kiezen voor levering aan huis.

9.4 Parkeren voor het werk

9.4.1 Parkeren in het kader van woon-werkverplaatsingen

Van de respondenten die regelmatig met de auto naar het werk gaan als bestuurder heeft 64% een parkeerplaats of garage die door de werkgever ter beschikking wordt gesteld. 35% moet zich op de openbare weg parkeren.

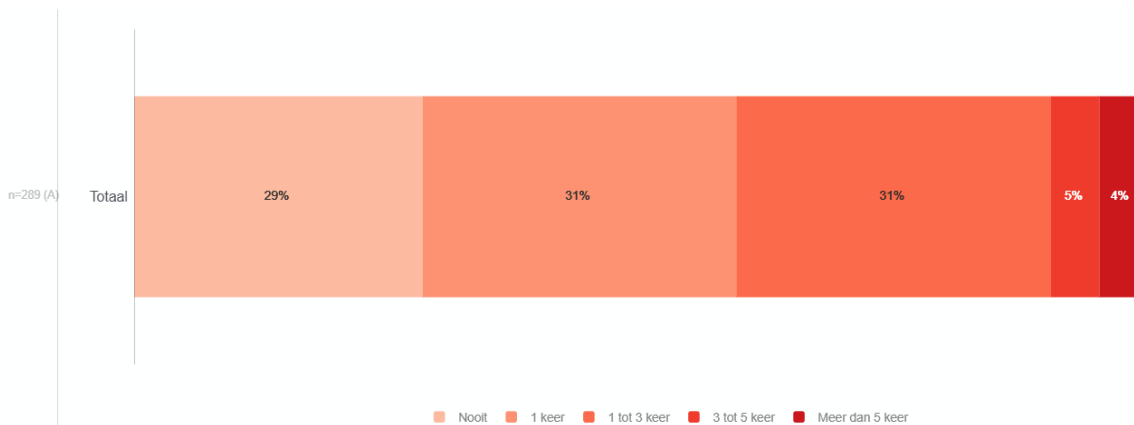
Van de mensen die op straat moeten parkeren verklaart 49% zonder problemen een plaats te vinden. 44% ondervindt wat problemen en 7% heeft veel problemen.

Over het algemeen beschikken 8 op de 10 respondenten die met de auto naar het werk gaan over een parkeerplaats op hun bestemming of hebben geen problemen om op straat te parkeren.

9.4.2 Parkeren in het kader van professionele verplaatsingen

We zijn eveneens geïnteresseerd in de Brusselaars die zich regelmatig met de auto verplaatsen voor hun werk om **dienstverplaatsingen** uit te voeren.

Meer dan de helft van de Brusselaars die zich tijdens hun werkuren met de auto verplaatsen, zoekt binnen dit kader bijna nooit (gemiddeld maximum één keer per dag) een parkeerplaats op straat. 32% zoekt er tot 3 keer per dag een en 9% zoekt heel vaak een parkeerplaats.



 Basis: Werknemers die zich regelmatig met de wagen verplaatsen voor hun werk (n=289)
Q80. Hoe vaak zoekt u op een gemiddelde werkdag naar een plek om op straat te parkeren?

Behoeften van Brusselaars

FIG 102

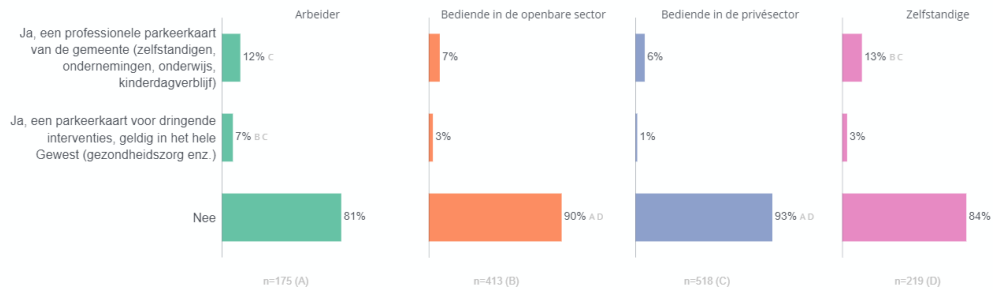
[Werknemers die zich regelmatig met de wagen verplaatsen voor hun werk] "Hoe vaak zoekt u op een gemiddelde werkdag naar een plek om op straat te parkeren?"

Van de respondenten die een parkeerplaats moeten vinden voor dienstverplaatsingen verklaarde 69% problemen te ondervinden (49% een beetje en 20% veel).

9.4.3 Professionele parkeerkaarten

¹³ We moeten hierbij opmerken dat de vragenlijst aan de respondenten de mogelijkheid bood om meer dan één antwoord te selecteren voor deze vraag in verband met de parkeertarieven voor bezoekers in de residentiële wijken (Q84) (wat verklaart waarom de som van de antwoorden meer dan 100% is), terwijl er maar één keuze mogelijk was voor de 'zustervraag' in verband met de parkeertarieven in de buurt van handelszaken (Q83) (zie hieronder).

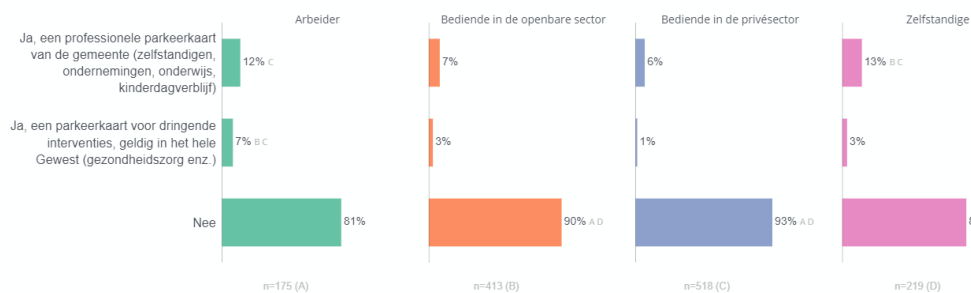
Van de werkende respondenten bezit 9% een professionele parkeerkaart uitgegeven door de gemeente (zelfstandigen, bedrijven, onderwijs, crèche etc.) en 3% heeft een kaart voor dringende interventies die geldig is in het hele Gewest (gezondheidszorg etc.). De (gemeentelijke) professionele parkeerkaarten zijn vaker in handen van arbeiders (12%) en zelfstandigen (13%) dan van bedienden (6-7%) (



Basis: Beroepsactieve Brusselaars (n=1325)
Q77. Hebt u een professionele parkeerkaart?

Behoeften van Brusselaars

FIG 103). Deze verdeling kan verklaard worden door de toegangsvoorwaarden voor de professionele parkeerkaart en de verplaatsingsnoden die, zoals we hierboven al zagen, sterk uiteenlopen naargelang het soort werk.



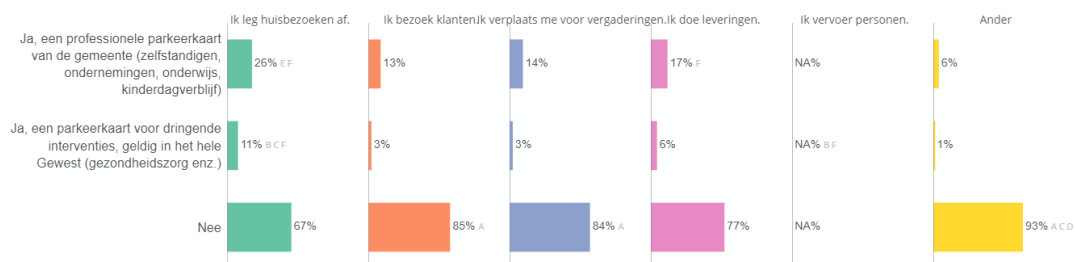
Basis: Beroepsactieve Brusselaars (n=1325)
Q77. Hebt u een professionele parkeerkaart?

Behoeften van Brusselaars

FIG 103

“Hebt u een professionele parkeerkaart?” (uitgesplitst volgens beroep)

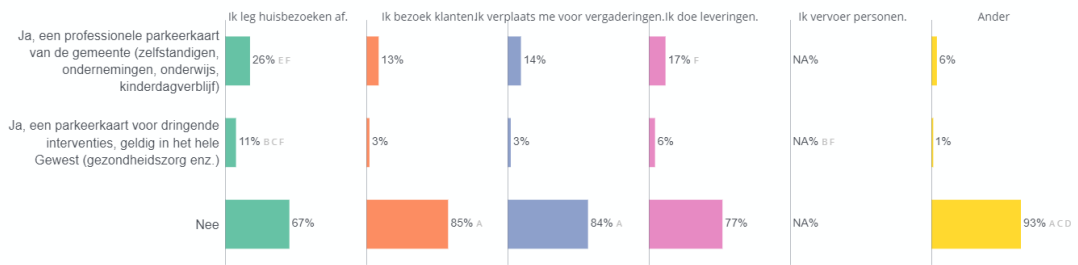
De volgende grafiek (



Basis: Beroepsactieve Brusselaars die werkgerelateerde verplaatsingen doen (n=464)
Q77. Hebt u een professionele parkeerkaart?

Behoeften van Brusselaars

FIG 104) laat zien hoe het bezit van de professionele parkeerkaarten onder de ‘mobiele’ werknemers verdeeld is in functie van het soort verplaatsingen dat ze maken (bv. vervoer van personen of goederen, huisbezoeken etc.):



Basis: Beroepsactieve Brusselaars die werkgerelateerde verplaatsingen doen (n=464)
Q77. Hebt u een professionele parkeerkaart?

Behoeften van Brusselaars

FIG 104

“Hebt u een professionele parkeerplaats” (uitgesplitst in functie van de aard van de verplaatsing)

De professionele parkeerkaarten worden hoofdzakelijk gebruikt in het kader van huisbezoeken (dit is met name het geval voor kaarten voor dringende interventies). In tweede instantie worden ze gebruikt voor leveringen en, in mindere mate, voor bezoeken aan klanten en vergaderingen.

10 'OPENHEID' TEGENOVER DEMOTORISERING

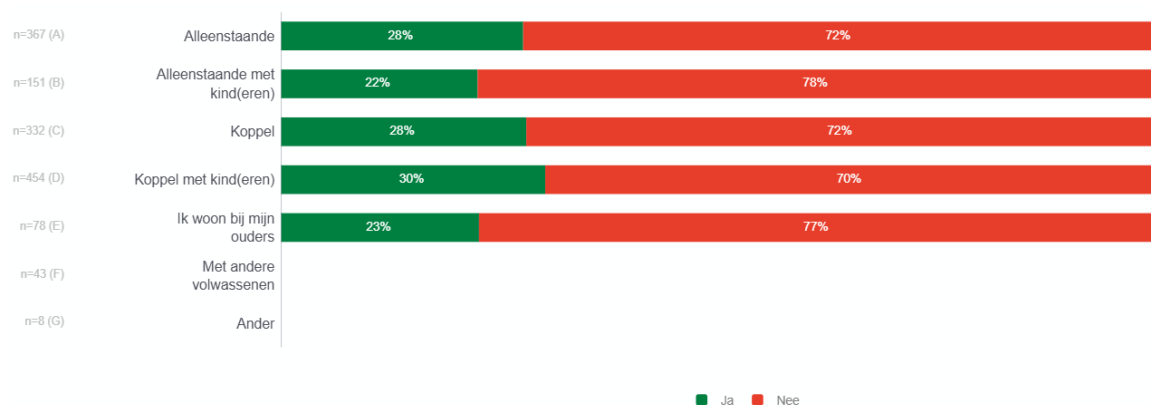
In het vijfde hoofdstuk stelden we de autoafhankelijkheid van de Brusselaars voor verschillende verplaatsingsmotieven voor, en construeerden op basis daarvan een autobehoeftindicator voor regelmatige verplaatsingen. We bevroegen de respondenten ook over hun 'openheid' tegenover 'demotorisering', dus tegenover een leven zonder of met minder privéauto(s). Het zijn de antwoorden op die vragen die we in dit hoofdstuk onder de loep nemen.

In eerste instantie presenteren we het percentage van onze steekproef dat 'principeel openstaat' voor een leven zonder auto, dit wil zeggen zonder dat een specifieke situatie hen ertoe dwingt. In tweede instantie behandelen we de impact van een stijging van de kosten van het autobezit en -gebruik op de motorisering. In derde instantie hebben we onderzocht in welke mate de mensen die over een bedrijfswagen beschikken privé een auto zouden kopen als ze hun bedrijfswagen zouden verliezen.

10.1 Volledige demotorisering (gezinnen met één enkele auto)

Aan het einde van de vragenlijst peilden we naar de mogelijkheid van de gezinnen om zich te 'demotoriseren'. Aan de mensen uit gezinnen die over één enkele auto beschikken, stelden we de volgende vraag: "Zou het voor uw huishouden haalbaar zijn om zonder auto (of camionnette) te leven?" 27% van hen antwoordde bevestigend.

De 'openheid' tegenover een leven zonder eigen auto varieert gevoelig naargelang het gezinstype. We merken hier vooral een contrast tussen de koppels met kinderen (30%) en de eenoudergezinnen (22%).



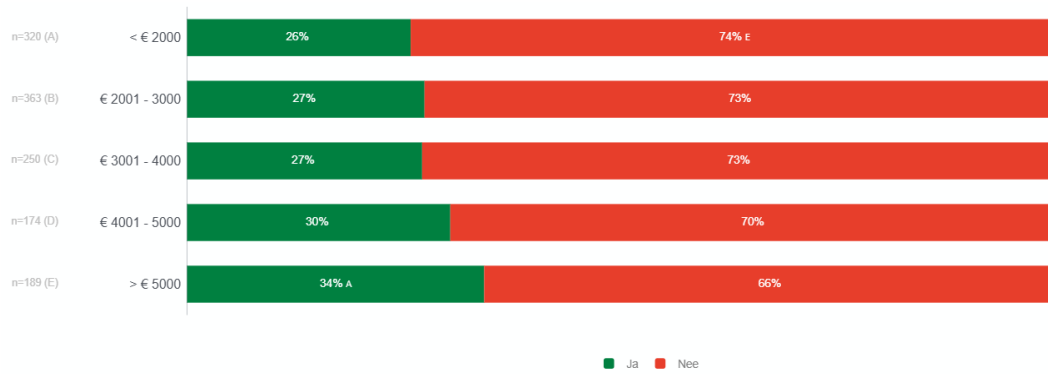
Basis: Brusselaars die 1 wagen hebben (n=1433)
Q114b. Zou het voor uw huishouden haalbaar zijn om zonder auto (of camionnette) te leven?

Behoeften van Brusselaars

FIG 105

[Brusselaars die 1 wagen hebben] "Zou het voor uw huishouden haalbaar zijn om zonder auto (of camionnette) te leven?" (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

We stellen ook vast dat de openheid tegenover een leven zonder auto (lichtjes) stijgt met het inkomen.



Basis: Brusselaars die 1 wagen hebben (n=1433)
Q114b. Zou het voor uw huishouden haalbaar zijn om zonder auto (of camionnette) te leven?

Behoeften van Brusselaars

FIG 106

[Brusselaars die 1 wagen hebben] "Zou het voor uw huishouden haalbaar zijn om zonder auto (of camionnette) te leven?" (uitgesplitst volgens inkomensklassen van het huishouden)

De verschillen zijn nog scherper afgetekend als we kijken naar de macrozones (FIG 107). De respondenten (die binnen het gezin over één enkele auto beschikken) uit de centrale wijken van Brussel, en meer bepaald uit de gemeentes van de eerste kroon ten zuiden van het kanaal, stellen zich over het algemeen 'opener' op tegenover een leven zonder auto (36%).

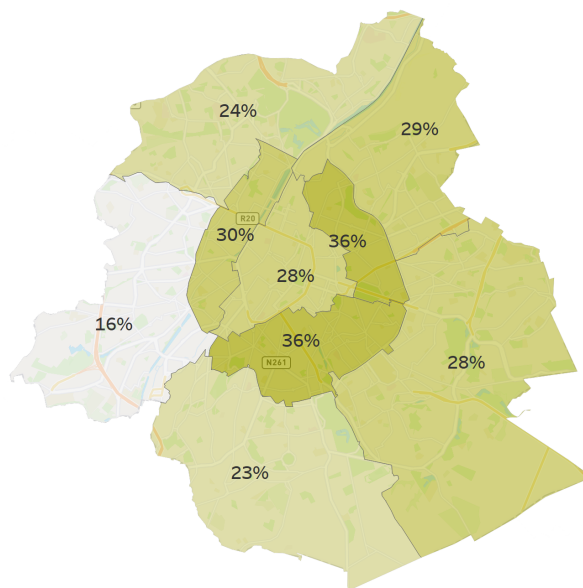
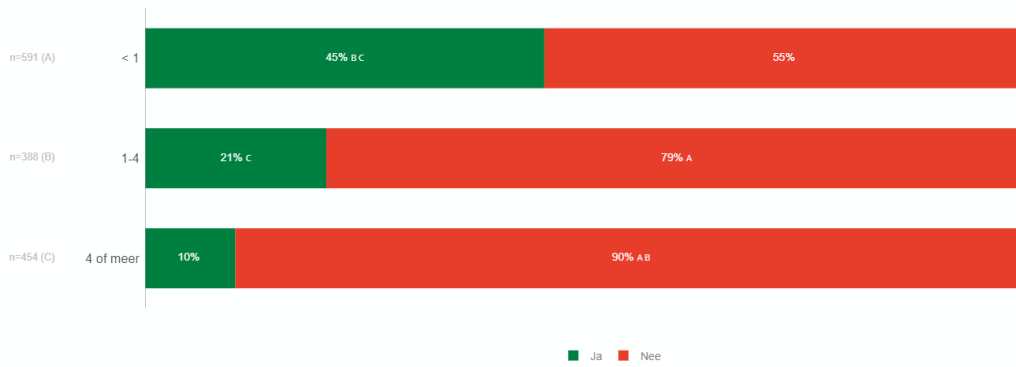


FIG 107

[Brusselaars die over één enkel voertuig beschikken] Openheid ten aanzien van demotorisatie. (uitgesplitst volgens macrozones)

Interessant om op te merken is dat de 'openheid' tegenover een leven zonder auto sterk gecorreleerd is met de autobehoeftindicator voor regelmatige verplaatsingen. Hier zien we dat 45% van de mensen die minder dan één verplaatsing per week hebben waarvoor de auto noodzakelijk is, meent dat ze zonder privéauto zouden kunnen leven. Dit percentage zakt naar 21% voor de mensen die tussen 1 en 4 wekelijkse verplaatsingen hebben waarvoor de auto noodzakelijk is, en naar nauwelijks 10% bij de mensen die meer dan 4 wekelijkse verplaatsingen hebben waarvoor de auto noodzakelijk is.



Basis: Brusselaars die 1 wagen hebben (n=1433)
Q114b. Zou het voor uw huishouden haalbaar zijn om zonder auto (of camionnette) te leven?

Behoeften van Brusselaars

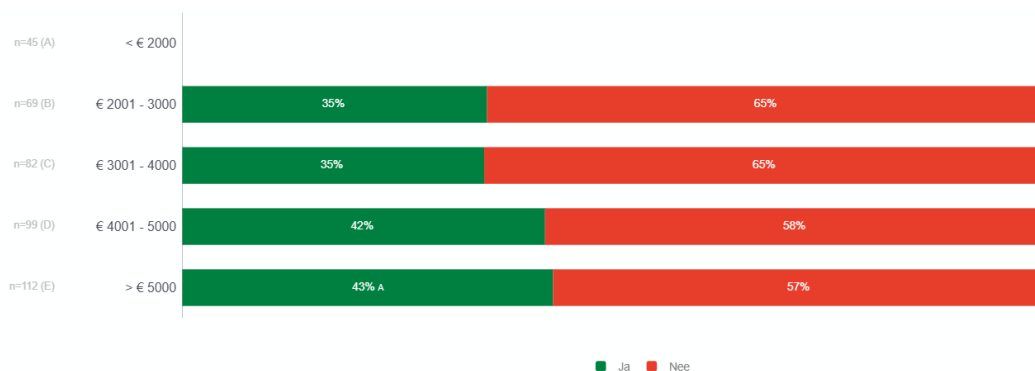
FIG 108

[Brusselaars die 1 wagen hebben] "Is het voor uw gezin haalbaar om met slechts één auto (of bestelwagen) te leven?" (uitgesplitst volgens het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen)

10.2 Gedeeltelijke demotorisering (gezinnen met 2 auto's of meer)

We stelden de volgende vraag aan de respondenten uit gezinnen met twee auto's of meer: "Is het voor uw gezin haalbaar om met slechts één auto (of bestelwagen) te leven?". 38% antwoordt bevestigend. Dit cijfer loopt zelfs op tot 42% bij de gezinnen die over exact 2 voertuigen beschikken. Er zijn heel wat meer gezinnen met meer dan één auto geneigd om afstand te doen van een wagen dan dat er gezinnen met één auto geneigd zijn om hun enige voertuig vaarwel te zeggen (zie hierboven). Een logisch resultaat: een volledige demotorisering heeft een veel grotere impact op een gezin dan een gedeeltelijke.

Net als bij de volledige demotorisering stijgt het percentage dat openstaat voor een gedeeltelijke demotorisering (lichtjes) met het inkomen.



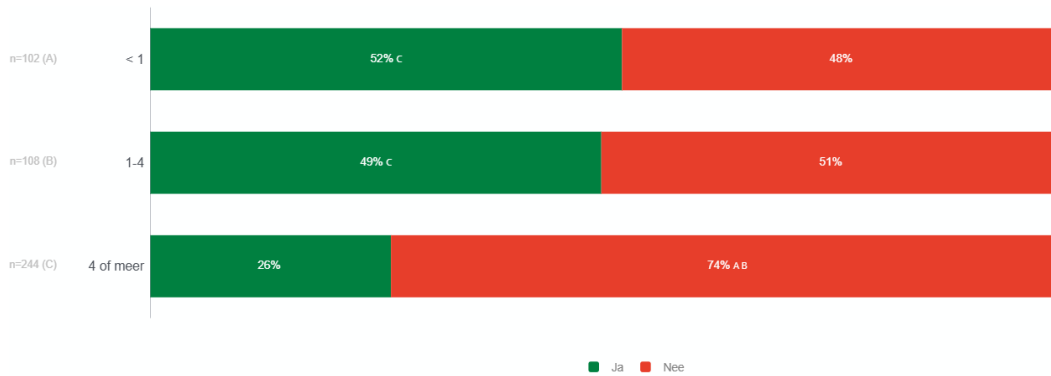
Basis: Brusselaars die meerdere wagens hebben (n=454)
Q114. U gaf aan dat uw huishouden meer dan één auto (en/of bestelwagen) heeft. Is het voor uw gezin haalbaar om met slechts één auto (of bestelwagen) te leven?

Behoeften van Brusselaars

FIG 109

[Brusselaars die meerdere wagens hebben] "U gaf aan dat uw huishouden meer dan één auto (en/of bestelwagen) heeft. Is het voor uw gezin haalbaar om met slechts één auto (of bestelwagen) te leven?" (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishouden)

We stellen ook vast dat de openheid tegenover een gedeeltelijke demotorisering ook hier weer, net als bij de volledige demotorisering, vermindert in functie van de intensiteit van de autobehoeftes voor regelmatige verplaatsingen. Toch merken we dat die trend hier minder uitgesproken is dan bij de volledige demotorisering.



Basis: Brusselaars die meerdere wagens hebben (n=454)
Q114. U gaf aan dat uw huishouden meer dan één auto (en/of bestelwagens) heeft. Is het voor uw gezin haalbaar om met slechts één auto (of bestelwagens) te leven?

Behoeften van Brusselaars

FIG 110

[Brusselaars die meerdere wagens hebben] "U gaf aan dat uw huishouden meer dan één auto (en/of bestelwagens) heeft. Is het voor uw gezin haalbaar om met slechts één auto (of bestelwagens) te leven?" (uitgesplitst volgens het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen)

10.3 Demotorisering bij stijgende kosten voor autobezit en -gebruik

De voorgaande vragen peilden naar de principiële openheid tegenover een demotorisering, los van een dwingende situatie.

We onderzochten ook in hoeverre de respondenten zich zouden demotoriseren wanneer de kosten voor het autobezit en -gebruik sterk zouden stijgen (+300 euro). Daartoe stelden we hen de volgende vraag: "Zou u uw auto (of bestelwagens) houden als dit u 300 euro per maand extra zou kosten?" Onder de vraag konden de deelnemers deze korte uitleg lezen: "Uit heel wat studies blijkt dat de gemiddelde kost voor een auto, exclusief de aankoop, tussen de 200 en 400 euro per maand ligt (brandstof, verzekering, belastingen, onderhoud, parkeerkosten etc.). Stel dat u het budget dat u vandaag betaalt om over een privévoertuig te beschikken met € 300 zou moeten verhogen. Zou u uw auto of bestelwagens dan behouden?"

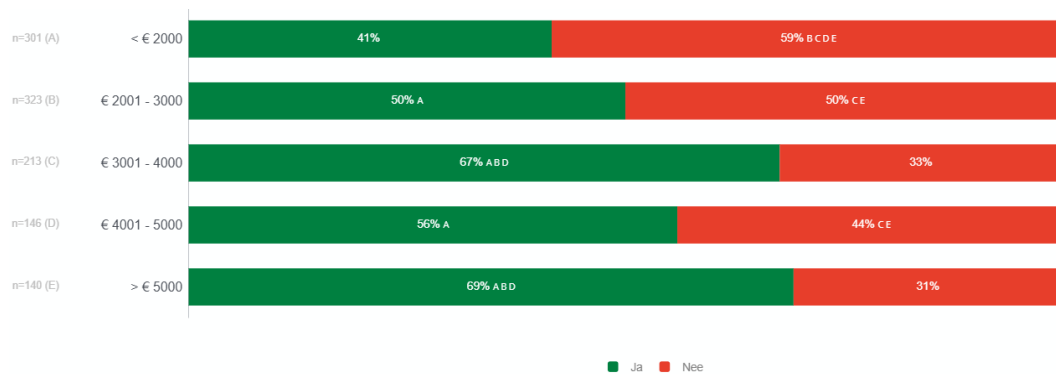
Deze vraag werd overgenomen van Eva Van Eenoo *et al.* (2022). In hun enquête over de autoafhankelijkheid in Vlaanderen stelden Eva Van Eenoo en haar collega's toen twee varianten van dezelfde vraag voor: in het eerste geval werd de extra kost vastgelegd op 100 euro, in het tweede geval op 300 euro. We hebben ervoor gekozen om in ons geval de variant met 300 euro extra over te nemen om het verschil te versterken, en zo de elasticiteit tegenover een kostenstijging beter te kunnen plaatsen in functie van de verschillende sociodemografische variabelen.

10.3.1 Gezinnen met één enkele auto (in privébezit)

We stelden de vraag hierboven aan de respondenten van wie het gezin over één auto in privébezit beschikt. Deze kwestie ligt immer anders bij gezinnen met meerdere auto's omdat, zoals we hierboven al zagen, het makkelijker is om afstand te doen van een tweede auto dan van de enige auto waarover het gezin beschikt. Daarnaast zijn de reële kosten voor het autobezit en -gebruik niet (of in veel mindere mate) merkbaar voor wie over een bedrijfswagen beschikt. Dat is ook de reden waarom we de vraag enkel gesteld hebben aan eigenaars van een auto.

Slechts 55% van de respondenten van wie het gezin over één enkele auto in privébezit beschikt, zou zijn auto behouden als die hen maandelijks 300 euro meer zou kosten.

Het is niet meer dan logisch dat het antwoord sterk varieert naargelang het gezinsinkomen. Bij de gezinnen met de laagste inkomens zien we een groter aantal dat zijn auto zou opgeven als die hen meer zou kosten. De reden ligt voor de hand: een bijkomende kost van 300 euro voor de uitgavenpost 'auto' zorgt in verhouding voor veel meer economische stress als het gezinsinkomen 2.000 of 3.000 euro bedraagt dan wanneer dat inkomen 5.000 euro of meer is.



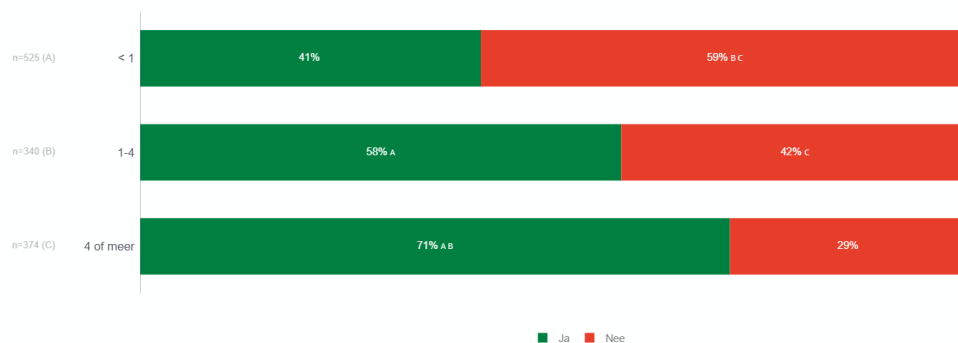
Basis: Mensen die over een 1 eigen wagen en geen bedrijfswagen beschikken in het huishouden (n=1239)
Q116. Zou u uw auto (of bestelwagen) houden als dit u 300 euro per maand extra zou kosten?

Behoeften van Brusselaars

FIG 111

[Brusselaars die over 1 eigen wagen en geen bedrijfswagen beschikken in het huishouden] "Zou u uw auto (of bestelwagen) houden als dit u 300 euro per maand extra zou kosten?" (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishouden)

Naast het inkomen bepaalt ook de intensiteit van de autobehoefte de weerstand tegenover een demotorisering in geval van een stijging van de kosten voor het autobezit en -gebruik. 59% van de mensen bij wie het aantal wekelijkse verplaatsingen waarvoor de auto noodzakelijk is lager ligt dan 1 zou zich demotoriseren. Dat wil zeggen: twee keer zoveel als bij de mensen die het meest afhankelijk zijn van de auto (meer dan 4 wekelijkse verplaatsingen waarvoor de auto noodzakelijk is) (29%).



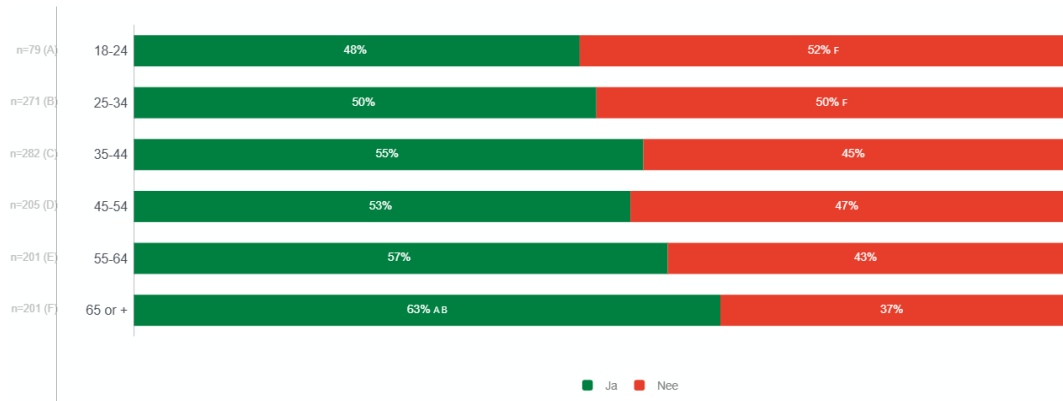
Basis: Mensen die over een 1 eigen wagen en geen bedrijfswagen beschikken in het huishouden (n=1239)
Q116. Zou u uw auto (of bestelwagen) houden als dit u 300 euro per maand extra zou kosten?

Behoeften van Brusselaars

FIG 112

[Brusselaars die over 1 eigen wagen en geen bedrijfswagen beschikken in het huishouden] "Zou u uw auto (of bestelwagen) houden als dit u 300 euro per maand extra zou kosten?" (uitgesplitst volgens het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen)

Toch valt op te merken dat naast de intensiteit van de autobehoefte voor regelmatige verplaatsingen en de inkomsten ook de leeftijd een specifieke rol lijkt te spelen. De ouderen zijn hier minder geneigd om hun auto weg te doen wanneer de kosten van het autobezit en -gebruik stijgen, en dat terwijl ze (veel) minder verplaatsingen per week maken waarvoor de auto noodzakelijk is (zie hoofdstuk 5) en over een lager inkomen beschikken dan de mensen tussen 35 en 65 jaar uit ons staal.



Basis: Mensen die over een 1 eigen wagen en geen bedrijfswagen beschikken in het huishouden (n=1239)
Q116. Zou u uw auto (of bestelwagen) houden als dit u 300 euro per maand extra zou kosten?

Behoeften van Brusselaars

FIG 113

[Brusselaars die over 1 eigen wagen en geen bedrijfswagen beschikken in het huishouden] "Zou u uw auto (of bestelwagen) houden als dit u 300 euro per maand extra zou kosten?" (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

10.3.2 Gezinnen met 2 of meer auto's (waarvan minstens één in privébezit)

We zagen hierboven dat het makkelijker is om gedeeltelijk afstand te doen van de auto dan volledig. Daarom moeten we de impact van een kostenverhoging apart analyseren naargelang het gezin één of meer dan één auto heeft.

We legden de respondenten van wie het gezin twee auto's of meer heeft (en waarvan er minstens één in privébezit is) een lichtjes aangepaste vraag voor: "Zou u uw auto(s) (en/of bestelwagen(s)) behouden als elk voertuig waarover u beschikt een bijkomende kost van € 300 per maand met zich mee zou brengen?" 47% van hen zou zijn auto behouden, 50% zou één auto van het gezin wegdoen en 3% alle auto's van het gezin.

10.4 Vervanging van een bedrijfswagen door een privéauto

We stelden de volgende vraag aan de mensen van wie het gezin over een bedrijfswagen beschikt: "Stel dat u geen recht meer hebt op een bedrijfswagen of dat de auto in een ander voordeel wordt omgezet (zoals meer loon, een mobiliteitsbudget enz.). Zou u dan zelf een auto (of bestelwagen) kopen?" 73% antwoordde bevestigend.

Net als bij de openheid tegenover een 'demotorisering' varieert dit percentage sterk in functie van de intensiteit van de autobehoeftte: hoe hoger het aantal verplaatsingen per week waarvoor de auto noodzakelijk is, hoe meer respondenten hun bedrijfswagen door een privéauto zouden vervangen als ze dit extralegaal voordeel zouden verliezen.



Basis: Mensen die over een bedrijfswagen beschikken in het huishouden (n=379)

Q115. Stel dat u geen recht meer hebt op een bedrijfswagen of dat de auto in een ander voordeel wordt omgezet (zoals meer loon, een mobiliteitsbudget enz.). Zou u dan zelf een auto (of bestelwagen) kopen?

Behoeften van Brusselaars

FIG 114

[Brusselaars die over een bedrijfswagen beschikken in het huishouden] "Stel dat u geen recht meer hebt op een bedrijfswagen of dat de auto in een ander voordeel wordt omgezet (zoals meer loon, een mobiliteitsbudget enz.). Zou u dan zelf een auto (of bestelwagen) kopen?" (uitgesplitst volgens het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen)

11 INSTEMMING MET ENKELE PRINCIPES VAN HET REGIONAAL MOBILITEITSBELEID

Aan het eind van de vragenlijst hebben we gepeild naar de houding van de respondenten ten aanzien van enkele principes van het regionaal mobiliteitsbeleid. Meer bepaald werd aan de respondenten gevraagd om aan te geven of ze meer of minder akkoord gingen met vijf voorstellen: in verband met de lage-emissiezone, het beperken van de ruimte voor de auto op de openbare weg (ten voordele van respectievelijk de fiets en het openbaar vervoer) en het beperken van het doorgaand verkeer in de woonwijken.

Het is belangrijk dat we ons hierbij herinneren dat de enquête uitgevoerd werd tussen oktober 2023 en januari 2024, dit wil zeggen voor de lancering van de verkiezingscampagne voor de regionale en federale verkiezingen van juni 2024. De verkiezingsperiode heeft dus geen rechtstreekse invloed gehad op de peiling. Wel hebben het regionaal mobiliteitsbeleid, en dan vooral de (voorstellen voor) circulatieplannen in de wijken (in Schaarbeek, Kuregem, de Vijfhoek etc.) de laatste jaren levendige publieke debatten uitgelokt.

We merken ook op dat we aan de respondenten een Likertschaal met vijf niveaus hebben voorgesteld: 'helemaal niet akkoord', 'niet akkoord', 'eerder akkoord', 'akkoord', 'helemaal akkoord'. We hebben er bewust voor gekozen om geen neutrale waarde op te nemen in het midden van de schaal om zo de respondenten te 'forceren' om een standpunt in te nemen. De centrale waarde 'eerder akkoord' blijft evenwel moeilijk te interpreteren: het is waarschijnlijk een standaardwaarde voor een deel van de respondenten. Vanuit die optiek zullen we in de analyse hieronder vooral stilstaan bij de 'sterke' weerstand en instemming ten aanzien van de voorstellen, dus respectievelijk 'helemaal niet akkoord' en 'niet akkoord' aan de ene kant en 'akkoord' en 'helemaal akkoord' aan de andere kant.

De eerste twee stellingen gaan over de bestaansredenen van de Lage-emissiezone:

- "De luchtvervuiling heeft een grote invloed op onze gezondheid";
- "Het autoverkeer vervuult de lucht in de wijken".

De sterke instemming ('akkoord' en 'helemaal akkoord') is zeer hoog voor deze twee stellingen: respectievelijk 66% en 60%. Omgekeerd is de sterke weerstand tegen deze twee stellingen ('niet akkoord' en 'helemaal niet akkoord') erg laag: respectievelijk 10% en 13%. De formulering van deze stellingen laat strikt genomen niet toe om te peilen naar de mate van instemming met de Lage-emissiezone. Toch kunnen we stellen dat een grote meerderheid het probleem dat aan deze maatregel ten grondslag ligt wel erkent, namelijk dat luchtvervuiling een probleem voor de volksgezondheid is en dat het autoverkeer bijdraagt aan die vervuiling.

De instemmingspercentages zijn (veel) hoger voor de twee stellingen in verband met de luchtkwaliteit dan voor de drie volgende, die directer verbonden zijn aan maatregelen om het autogebruik te reguleren. Deze drie stellingen werden specifiek geformuleerd om te onderzoeken in hoeverre een beperking van de ruimte die voorzien is voor de auto aanvaardbaar is als dit ten goede komt van concrete voordelen voor andere weggebruikers of de levenskwaliteit in de woonwijken:

- "De overheid moet meer fietspaden aanleggen, zelfs als dit soms betekent dat daarvoor parkeerplaatsen moeten verdwijnen";
- "De overheid moet meer bus- en tramlijnen aanleggen, zelfs als dit soms betekent dat daarvoor parkeerplaatsen moeten verdwijnen";
- "Het is nodig dat het doorgaand verkeer in de woonwijken beperkt wordt om deze aangenamer en veiliger te maken, zelfs als dit soms betekent dat automobilisten een omweg moeten maken".

34% van de respondenten ondersteunt sterk ('akkoord' of 'helemaal akkoord') een beperking van de parkeerplaatsen voor het aanleggen van fietspaden en 47% van de respondenten verzet zich hier sterk

tegen ('niet akkoord' of 'helemaal niet akkoord'). Dit is de stelling waarvoor het instemmingspercentage het laagst is.

Het is interessant om op te merken dat het percentage voor een 'sterke instemming' aanzienlijk hoger is (43%) voor dezelfde beperking van de parkeerplaatsen als het gaat om het verbeteren van de doorgang van bus en tram (eerder dan een fietspad). De sterke weerstand tegen een dergelijke maatregel is ook veel lager (33%).

De 'sterke' steun voor de principes uit de circulatieplannen (35%) is dan weer vergelijkbaar met de stelling in verband met de maatregel ten voordele van de fiets (34%). De 'sterke' weerstand tegen de principes uit de circulatieplannen is niettemin lager (39%) dan bij deze laatste stelling (en vooral de sterkste weerstand: 'helemaal niet akkoord').



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q118. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?

Behoeften van Brusselaars

FIG 115

"In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?"

De grafiek hieronder presenteert de mate van 'sterke instemming' met de vijf stellingen in functie van de leeftijd van de respondenten. We zien dat het instemmingsniveau het laagst is bij de jongeren (18-24 jaar). Het stijgt sterk bij de 25- tot 34-jarigen en bereikt zijn top bij de 35- tot 44-jarigen. De steun voor de stellingen vermindert dan (zeer) lichtjes bij de 45- tot 54-jarigen en zakt vervolgens nog verder bij de 55- tot 64-jarigen en de ouderen.

Het is interessant om op te merken dat het instemmingspercentage bij de maatregel ten voordele van het openbaar vervoer erg stabiel is onder de verschillende leeftijdsklassen: het bedraagt 37% bij de jongsten, en schommelt dan tussen 43% en 45% bij alle andere leeftijdsklassen. Het percentage van de steun voor de maatregel ten voordele van de fiets fluctueert daarentegen veel sterker: het schommelt tussen 23% (bij de 18- tot 24-jarigen) en 41% (bij de 35- tot 44-jarigen).

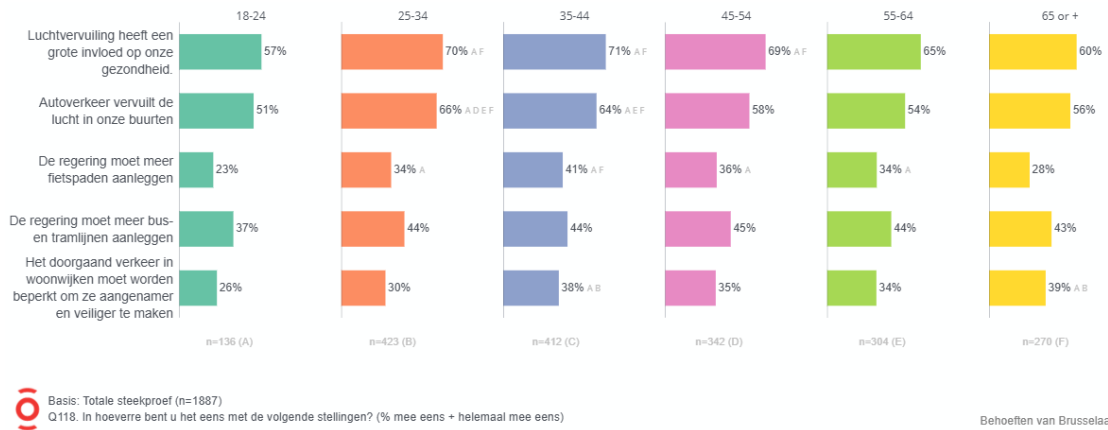


FIG 116

"In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?" ("mee eens" en "helemaal mee eens") (uitgesplitst volgens leeftijdscategorie)

De verdeling van de instemming in functie van het inkomen vertoont ook een vrij duidelijke trend: algemeen zien we dat hoe hoger het gezinsinkomen van de respondenten is, hoe hoger ook hun instemmingsniveau is. Die trend is echter niet perfect lineair: het instemmingsniveau van de respondenten die tot de inkomensklasse € 3.001-4.000 behoren, is lager. Deze uitzondering valt op het eerste zicht moeilijk te verklaren. We herinneren er wel aan dat er van de ene tot de andere inkomensklasse sterk uiteenlopende situaties zijn wat betreft de samenstelling en omvang van het gezin, het beroepsstatuut, het soort werk, het opleidingsniveau etc.

Net als bij de verdeling volgens leeftijd is er vooral een opvallend verschil tussen de laagste en hoogste inkomensklasse voor wat de maatregelen ten voordele van de fiets betreft (respectievelijk 32% en 46%). Er tekent zich ook een duidelijk verschil tussen diezelfde inkomensklassen af voor de maatregel in verband met het doorgaand verkeer in de woonwijken (respectievelijk 31% en 47%).



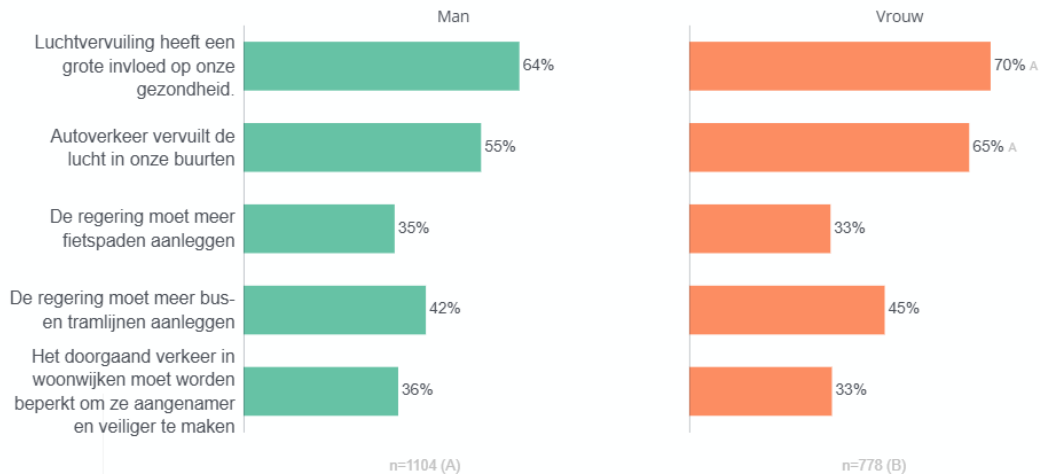
FIG 117

"In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?" ("mee eens" en "helemaal mee eens") (uitgesplitst volgens inkomensklassen van huishoudens)

In tegenstelling tot de leeftijd en het inkomen varieert het instemmingsniveau weinig naargelang het geslacht. Bij de vrouwen zien we een iets hogere mate van steun voor de stellingen in verband met de luchtkwaliteit. Daarentegen is er vrijwel geen verschil voor de drie stellingen die direct verband houden met mobiliteit.

Hier moeten we opmerken dat het geslacht vaak onderscheidend blijkt als we met andere variabelen vergelijken. Nemen we als voorbeeld de leeftijd. De vrouwen tussen 18 en 24 jaar stemmen in 44% van de gevallen in met de maatregel ten voordele van het openbaar vervoer, terwijl de mannen uit deze

leeftijdscategorie dit voorstel slechts in 31% van de gevallen steunen. Het onderscheid tussen de geslachten vervaagt lichtjes in de leeftijdsklasse van 25-34 jaar (respectievelijk 49% en 39%) en verdwijnt nagenoeg volledig bij de 35- tot 44-jarigen (43% en 45%). Bij de volgende twee leeftijdsklassen is het verschil beperkt en bijna nul (respectievelijk 42% en 48% bij de 45- tot 54-jarigen en 45% en 44% bij de 55- tot 64-jarigen). Bij de ouderen ten slotte groeit het verschil terug een beetje (respectievelijk 48% en 40%).



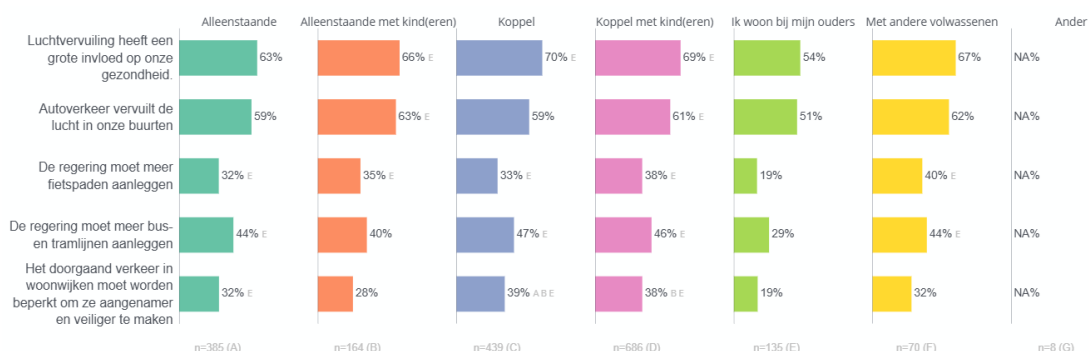
Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q118. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen? (% mee eens + helemaal mee eens)

FIG 118

"In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?" ("mee eens" en "helemaal mee eens") (uitgesplitst volgens geslacht)

Het instemmingspercentage voor de vijf stellingen varieert weinig in functie van de gezinssituatie van de respondenten. Het is vooral opvallend dat de aanwezigheid van kinderen de instemmingspercentages niet lijkt te beïnvloeden.

Enig opvallend verschil: de mensen die bij hun ouders wonen, vertonen een instemmingsniveau dat veel lager ligt dan bij mensen in een andere gezinssamenstelling. Dit resultaat weerspiegelt de verdeling van de analyse volgens leeftijd, waar we zagen dat de instemmingspercentages lager liggen bij de 18- tot 24-jarigen.



Basis: Totale steekproef (n=1887)
Q118. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen? (% mee eens + helemaal mee eens)

Behoeften van Brusselaars

FIG 119

"In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?" ("mee eens" en "helemaal mee eens") (uitgesplitst volgens gezinssituatie)

We moeten ook onderstrepen dat er – vaak belangrijke – verschillen qua instemming zijn afhankelijk van de macrozone.

De instemming met de stelling in verband met het verband tussen het autoverkeer en de luchtkwaliteit varieert gevoelig van de ene tot de andere macrozone: ze is het hoogst in de zones ten zuidoosten van het kanaal en het laagste in de zones ten noordwesten ervan. Bovendien merken we dat in de ‘arme sikkkel’ (macrozone 4) de instemming het laagst is voor deze stelling. Het is veelzeggend dat het instemmingspercentage voor deze stelling het laagst is in de zones waar de luchtkwaliteit de slechtste van het Brussels Gewest is en waar het aandeel voertuigen dat niet conform is met de toekomstige normen van de Lage-emissiezone het hoogst is.

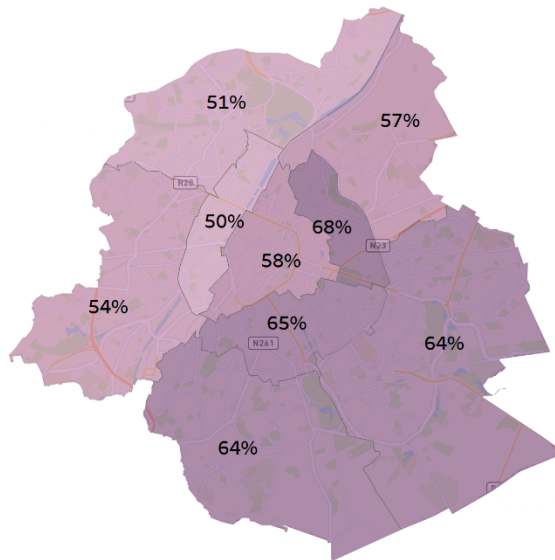


FIG 120

“Luchtvervuiling heft een grote invloed op onze gezondheid” (“mee eens” en “helemaal mee eens”) (uitgesplitst volgens macrozones)

De steun voor de maatregel ten voordele van de fiets is eveneens grotendeels gestructureerd rond de kanaalgrens: ten zuidoosten schommelt het instemmingspercentage tussen 37% en 42%, ten noordwesten tussen 25% en 32%. Enkel macrozone 5 (die de gemeente Evere en een deel van Schaarbeek beslaat) vormt een uitzondering: hoewel we hier ten oosten van het kanaal zitten, is de instemming met de maatregel ten voordele van de fiets er erg laag (25%).

Het is interessant om op te merken dat de zones waar de instemming met deze maatregel het hoogst is ook diegene zijn waar meer gefietst wordt, en omgekeerd (cfr. Enquête over het verplaatsingsgedrag).

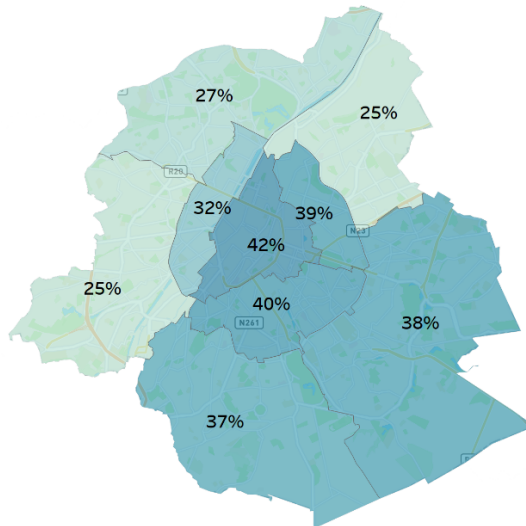


FIG 121

“De regering moet meer fietspaden aanleggen, zelfs als dat betekent dat er parkeerplaatsen moeten verdwijnen” (“mee eens” en “helemaal mee eens”) (uitgesplitst volgens macrozones)

De instemmingspercentages voor wat de maatregel ten voordele van het openbaar vervoer betreft, zijn op een vergelijkbare manier verdeeld als bij de maatregelen ten voordele van de fiets. De steun is duidelijk hoger ten zuidoosten van het kanaal (tussen 47% en 51% als we macrozone 5 weglaten) dan ten noordwesten ervan (tussen 31% en 38%).

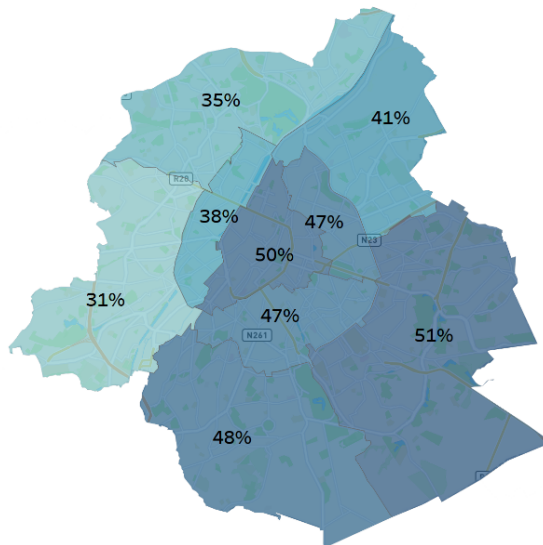


FIG 122

“De regering moet meer bus- en tramlijn aanleggen, zelfs als dat betekent dat er parkeerplaatsen moeten verdwijnen” (“mee eens” en “helemaal mee eens”) (uitgesplitst volgens macrozones)

De steun voor een beperking van het doorgaand verkeer in de woonwijken is niet volgens zo'n duidelijke logica verdeeld als die voor de voorgaande stellingen. We merken maximale instemmingspercentages in het hypercentrum (macrozone 1), in Schaarbeek (macrozone 2) en in Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Oudergem (macrozone 6). Opvallend dan weer: macrozone 3 (die Elsene, Sint-Gillis en Etterbeek beslaat) situeert zich op een gemiddeld niveau van instemming (34%) terwijl voor de stellingen over de fiets en het openbaar vervoer de instemmingspercentages hier bij de hoogste van het Gewest waren. Op gelijkaardige wijze 'zakt' macrozone 7 (Ukkel, Vorst) voor de stelling in verband

met de circulatieplannen naar een instemmingspercentage van 31%, terwijl die een hoge steungraad liet optekenen voor de maatregelen ten voordele van de fiets en het openbaar vervoer.

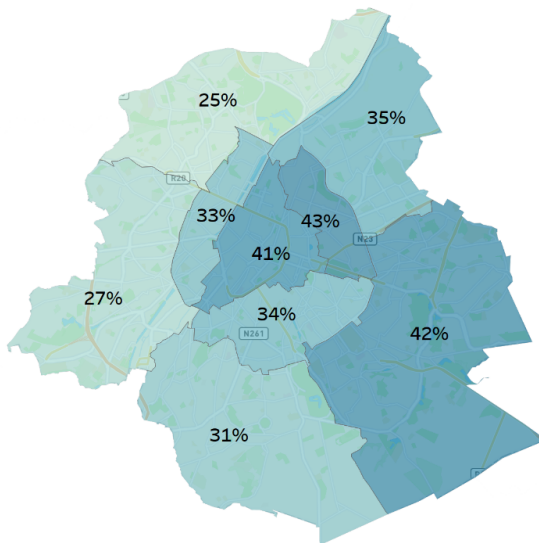


FIG 123

“Het doorgaand verkeer in woonwijken moet worden beperkt om ze aangenamer en veiliger te maken, zelfs als dat betekent dat automobilisten soms meer moeten omrijden.” (“mee eens” en “helemaal mee eens”) (uitgesplitst volgens macrozones)

Tot slot wijzen we erop dat naast de ‘klassieke’ sociodemografische variabelen (geslacht, leeftijd, inkomen, geografie) die we onderzochten het instemmingsniveau (zeer) sterk gecorreleerd is met de autoafhankelijkheidsgraad. We zien immers dat hoe hoger het aantal autoafhankelijke verplaatsingen per week is (cfr. Autobehoeftindicator voor regelmatige verplaatsingen), hoe minder de respondenten geneigd zijn om de stellingen bij te treden.

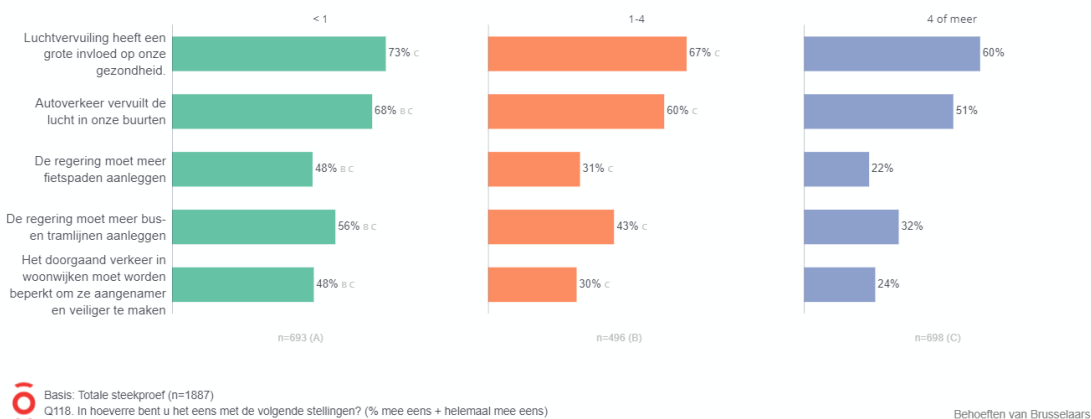


FIG 124

“In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?” (“mee eens” en “helemaal mee eens”) (uitgesplitst volgens het wekelijkse aantal auto-afhankelijke verplaatsingen)

12 SLOTBEMERKINGEN

Dit rapport heeft gepoogd om enerzijds de kwaliteit van de verzamelde gegevens (rekruteringsmethode, controle van de antwoorden, statistische verwerking etc.), en anderzijds de diversiteit van de analyses die men op basis van de enquête kan maken te verduidelijken.

De peiling zorgt ervoor dat we de intensiteit van de autoafhankelijkheid van de Brusselaars voor regelmatige verplaatsingen beter kunnen karakteriseren en kwantificeren, en de belemmeringen voor een 'modal shift' beter kunnen begrijpen. Daarnaast ging het er ook om dat we verschillende belangrijke dimensies konden bestuderen die hiermee samenhangen, en die we met de administratieve gegevens en klassieke enquêtes over het verplaatsingsgedrag niet kunnen benaderen: de gevoeligheid voor de kosten van het autobezit en -gebruik, het gebruik van de auto voor vakanties, carpoolen onder vrienden en familie, informeel autodelen, parkeerproblemen etc.

De enquête wil aldus een bijdrage leveren om het mobiliteitsbeleid in het algemeen en de maatregelen om het autobezit en -gebruik te reguleren in perspectief te plaatsen.