



Persbericht

Foto van de mobiliteit van de Belgen

Tweede nationale enquête over de dagelijkse mobiliteit van de Belgen BELDAM : BELgian DAILY Mobility – oplevering van de resultaten

Deze resultaten zijn tot stand gekomen uit een onderzoek dat gefinancierd is door BELSPO (Federaal Wetenschapsbeleid) en door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer met co-financiering van de NMBS (NMBS Mobility), het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de MIVB, de Waalse overheid (IWEPS), de provincie Luxemburg en de TEC Namen-Luxemburg.

De resultaten van deze enquête tonen aan dat personen die zich verplaatsen, gemiddeld 3,31 verplaatsingen per dag maken (3,40 in Vlaanderen, 3,19 in Brussel en 3,19 in Wallonië). Vergeleken met MOBEL, lijken deze cijfers te wijzen op een lichte daling van de mobiliteit. Deze bevinding kan ook in een aantal andere steden worden teruggevonden zoals Lyon of Lille. Ook in andere studies in Vlaanderen zagen we de laatste jaren (2007-2010) een daling van de mobiliteit. We denken dat conclusies nog wat voorbarig zijn op dit moment, maar het is zeker een evolutie die dient te worden opgevolgd in toekomstig onderzoek



BELDAM

Deze mobiliteitsenquête werd uitgevoerd onder leiding van de Universiteit van Namen (GRT- Groupe de Recherche sur les Transports), in samenwerking met de Universiteit van Hasselt (IMOB - Instituut voor de Mobiliteit) en de Universiteit van Saint-Louis - Brussel (CES - centre d'études sociologiques).

BELDAM werd afgenomen tussen december 2009 en december 2010 bij 8532 gezinnen (ofwel 15821 personen van 6 jaar of ouder). Het heeft ons de kans geboden om het beeld van de mobiliteitsgedragingen van de Belgen te actualiseren, een tiental jaar na de vorige gelijkaardige enquête van BELSPO, MOBEL. Hoewel vergelijkingen wel degelijk mogelijk zijn, zijn deze twee onderzoeken niet helemaal identiek (op het gebied van de samenstelling van de steekproef en de onderzoeksmethode). De resultaten moeten dus met een minimum aan voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.

Enkele resultaten van BELDAM

De belangrijkste resultaten van de enquête zijn als volgt:

- **Hoe verplaatsen we ons?** Uiteraard verplaatsen we ons in België het meest met de wagen, gevolgd door verplaatsingen te voet.

| In % | Vlamingen | Brusselaars | Walen | Belgen |
|-------------------------|-----------|-------------|-------|-------------|
| Te voet | 13,2 | 32,2 | 17,8 | 16,3 |
| Twee-wielers | 13,3 | 4,2 | 1,7 | 9,0 |
| Openbaar vervoer | 6,7 | 24,3 | 7,6 | 8,5 |
| Wagen | 64,1 | 37,5 | 70,6 | 63,6 |
| Andere/onbekend | 2,8 | 1,7 | 2,2 | 2,5 |

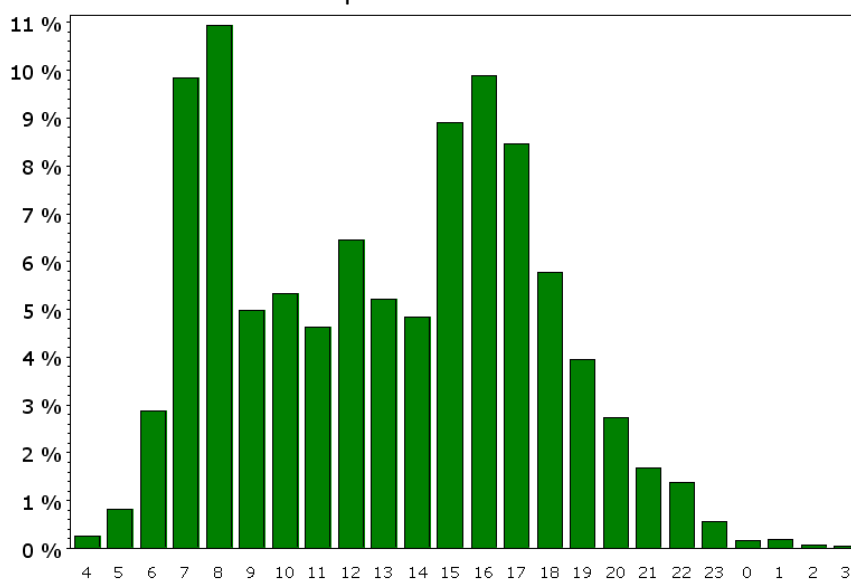
Voor Vlaanderen doen we globaal gesproken ruim ¼ van onze verplaatsingen te voet of per (brom)fiets, en 2/3 van onze verplaatsingen met de auto. Openbaar vervoer vertegenwoordigt een goede 6%. Deze cijfers liggen in dezelfde lijn als deze van andere studies die in Vlaanderen in het verleden zijn uitgevoerd. Wallonië kent wat meer autoverplaatsingen en verplaatsingen te voet, en significant minder fietsverplaatsingen dan Vlaanderen. Dat hoeft ons niet te verbazen, gezien de geografische verschillen tussen de regio's. Brussel kent een totaal verschillend mobiliteitspatroon en is kenmerkend voor een grootstedelijke omgeving: verplaatsingen te voet zijn er bijna even belangrijk dan autoverplaatsingen, en ook het openbaar vervoer is zeer dominant aanwezig. Fietsen heeft er ook een vrij beperkt aandeel. Vergeleken met MOBEL was destijds het aandeel van de wagen nog veel sterker aanwezig en we merken in deze studie ook nog een toename van de aandelen openbaar vervoer en van twee-wielers.

- **Waarom verplaatsen we ons?**

| In % | Vlamingen | Brusselaars | Walen | Belgen |
|-----------------------------------|-----------|-------------|-------|-------------|
| iemand wegbrengen/ophalen | 7,8 | 6,6 | 9,5 | 8,2 |
| naar huis gaan | 40,6 | 38,9 | 39,4 | 40,1 |
| gaan werken | 11,4 | 12,5 | 11,8 | 11,6 |
| voor het werk | 2,2 | 1,9 | 1,8 | 2,1 |
| les volgen (school, ...) | 4,9 | 5,8 | 5,5 | 5,1 |
| uit gaan eten | 1,5 | 2,6 | 1,9 | 1,7 |
| winkelen/boodschappen doen | 11,7 | 12,2 | 11,0 | 11,6 |
| diensten (dokter, bank, ...) | 2,7 | 3,5 | 3,0 | 2,9 |
| op bezoek bij vrienden of familie | 6,8 | 5,2 | 6,7 | 6,6 |
| wandelen, ommetje maken | 2,3 | 3,5 | 2,6 | 2,5 |
| ontspanning, sport, cultuur | 5,6 | 4,7 | 4,2 | 5,1 |
| ander doel/onbekend | 2,5 | 2,7 | 2,6 | 2,6 |

Buiten het motief 'naar huis gaan', verplaatst men zich evenveel voor winkelen/boodschappen doen als voor het motief werken. Andere opvallende vaststelling is dat de verschillen inzake het motief van een verplaatsing veel minder groot zijn (dan bijvoorbeeld het gebruik van een vervoermiddel) tussen de regio's. Ook dat lijkt logisch en consistent met wat we verwachten: mensen hebben in grote mate dezelfde noden en behoeften in de maatschappij, onafhankelijk van in welke regio men woont.

- **Wanneer verplaatsten we ons?** Bij de uurlijkse verdeling van de verplaatsingen, zoals weergegeven in onderstaande figuur, stellen we vast dat de pieken in vergelijking met MOBEL hoger zijn (een hoger percentage van de verplaatsingen worden gemaakt tijdens de spitsuren), en dit vooral 's ochtends. Dat compenseert zich uiteraard in een diepere terugval in de voor- en namiddag. Dat zou kunnen verklaren waarom, ondanks de lichte daling in mobiliteit, men vandaag de dag een perceptie heeft van alsmaar zwaarder wordende files, aangezien die uiteraard vooral in de spitsuren voorkomen.



- **Welke afstanden leggen we af?**

De gemiddelde afstand van een verplaatsing is 12,28 km (12,28 km voor die door de Vlamingen, 8,34 km voor die van de Brusselaars en 13,45 km voor die van de Walen).

Indien men deze cijfers vermenigvuldigt met het gemiddeld aantal verplaatsingen in de verschillende regio's bekomt men respectievelijk gemiddeld 42,5 km; 27,6 km en 44,2 km die per dag worden afgelegd door inwoners van deze regio's.

Wanneer we de gemiddelde afstand per vervoermiddel bekijken, zien we dat deze sterk verschilt per vervoermiddel ; zo zien we dat :

- Een verplaatsing per trein gemiddeld 41,06 km is
- Een verplaatsing voor de auto als bestuurder 15,04 km is
- Een verplaatsing met de fiets 3,76 km is
- Een verplaatsing te voet 0,95 km is

We kennen dit fenomeen als de zogenoemde systeemgrenzen van onze vervoersmodi : de trein is een typische modus voor lange afstandsverplaatsingen, en er zijn uiteraard grenzen aan afstanden die te voet of met de fiets kunnen worden afgelegd.

Hetzelfde kan worden gezegd wanneer we afgelegde afstanden vergelijken in functie van het motief van de verplaatsing:

- om te gaan werken legt men de langste afstand af (21,74 Km gemiddeld)
- om terug naar huis te gaan, legt men gemiddeld 12,19 Km af
- voor ontspanning, bedraagt een verplaatsing gemiddeld 11,98 Km
- daarentegen voor winkelen/boodschappen doen, bedraagt een verplaatsing gemiddeld slechts 6,63 Km.

Ook deze conclusie is consistent met wat we weten uit andere studies, woon-werkverplaatsingen zijn de meest belangrijke vorm van lange-afstandsverplaatsingen. In vergelijking met de resultaten van MOBEL zijn er weinig veranderingen.

VOOR MEER INFORMATIE :

Wetenschappelijk contact :

Prof. dr. E. Cornelis (ec@math.fundp.ac.be, FUNDP, Universiteit Namen, Transportation Research Group (GRT), Rempart de la Vierge 8, 5000 Namur, 081/724922)

Prof. dr. D. Janssens (davy.janssens@uhasselt.be; Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt, Wetenschapspark 5, 3590 Diepenbeek, 011/269128)

Prof. M. Hubert (hubert@fusl.ac.be, Facultés Universitaires Saint Louis, Centre d'études sociologiques (CES), Kruidtuinlaan, 43, 1000 Brussel 02/2117853)

BELSPO:

Georges Jamart
Programmabeheerder
Federaal Wetenschapsbeleid
Louizalaan 231
1050 Brussel | Bruxelles

georges.jamart@belspo.be
www.belspo.be

FOD Mobiliteit en Vervoer

Thomas De Spiegelaere, woordvoerder NL, 0485/195963

20-12-2011