

Eerste resultaten van de Monitor-enquête over de mobiliteit van de Belgen

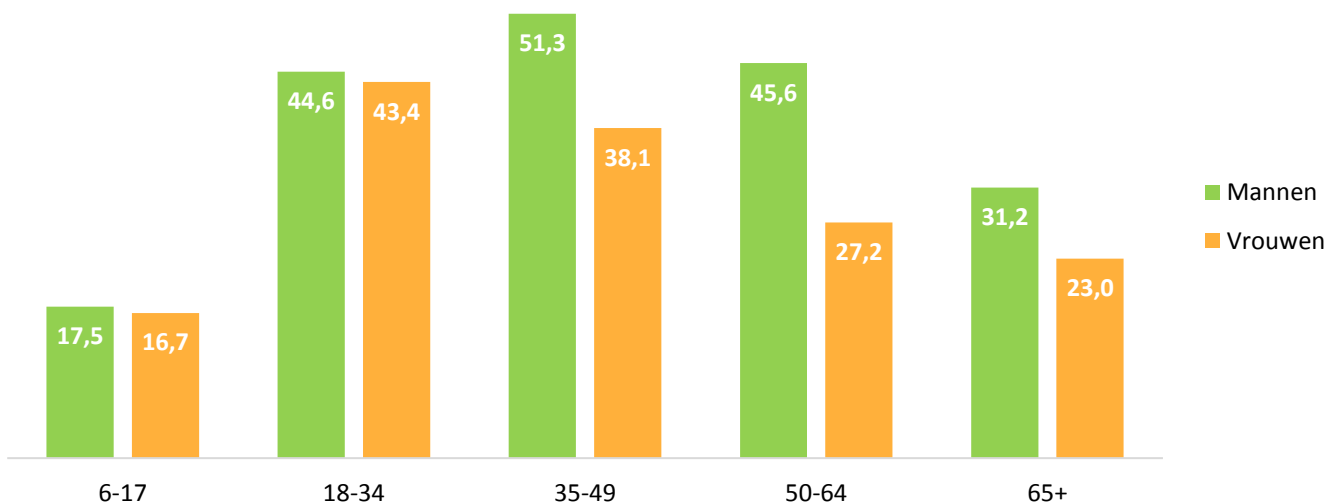
Inleiding

De FOD Mobiliteit en Vervoer en het Vias-instituut hebben een grote enquête georganiseerd om de mobiliteitsgewoonten van de Belgen beter te begrijpen. Deze enquête, die volgt op de Mobil (2001) en Beldam (2012) enquêtes, werd uitgevoerd onder 10632 Belgen via een online vragenlijst. Naast een algemene vragenlijst heeft elke respondent een reislogboek ingevuld dat al zijn verplaatsingen op een bepaalde dag nauwkeurig beschrijft. Alle verplaatsingen werden in aanmerking genomen, ongeacht de afgelegde afstand.

Verplaatsingen in België

Belgen maken gemiddeld 2,2 verplaatsingen per dag. De gemiddelde reistijd is 24 minuten, terwijl de gemiddelde afstand per traject 16 kilometer bedraagt. De Belg besteedt gemiddeld 58 minuten per dag aan verplaatsingen en 92% van deze verplaatsingen duurt een uur of minder.

De Belgen leggen gemiddeld 35 kilometer per dag af. Tot de leeftijd van 34 jaar lijkt het geslacht geen invloed te hebben op het aantal gereden kilometers per dag. Aan de andere kant leggen mannen na deze leeftijd gemiddeld meer kilometers per dag af dan vrouwen. Met een gemiddeld verschil van 18 kilometer is het verschil het grootst tussen de leeftijd van 50 en 64 jaar. In tegenstelling tot wat we hadden kunnen verwachten, blijven onze ouderen (+65 jaar oud) zich aanzienlijk verplaatsen en reizen ze gemiddeld meer dan 27 kilometer per dag. Het zijn de jongsten (-18 jaar) die het minste aantal kilometers per dag verzamelen. Voor deze groep zijn de verplaatsingen ook de kortste, met een gemiddelde afgelegde afstand van minder dan 10 kilometer. De keuze van een school en activiteiten dicht bij huis, zowel voor meisjes als voor jongens die nog leerplichtig zijn, kunnen de korte afstanden verklaren.

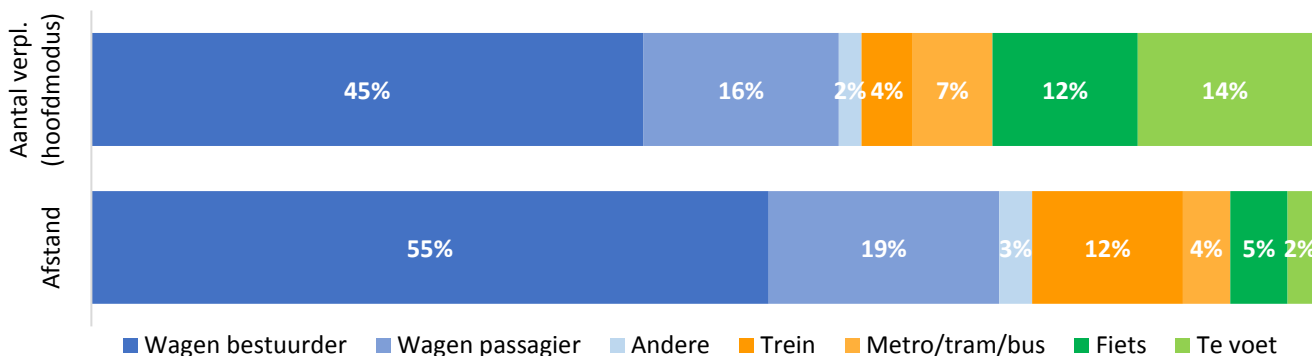


Figuur 1 Gemiddelde afgelegde afstand (in kilometers) per dag per leeftijdsgroep

Hoe verplaatsen we ons?

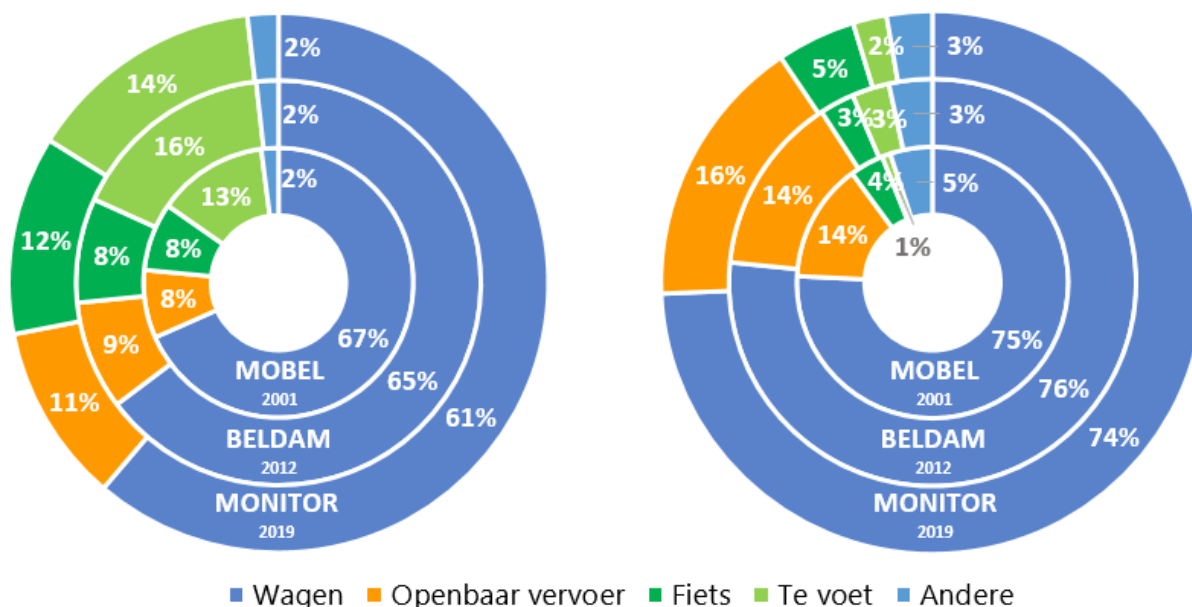
Of we de verplaatsingen nu bekijken in aantal of in afstand, de meest gebruikte modus blijft de wagen. In termen van aantal verplaatsingen vertegenwoordigt deze 61% van de verplaatsingen, tegenover 14% voor het wandelen, 12% voor de fiets en 11% voor het openbaar vervoer (trein, metro, tram of bus).

Als we kijken naar de afgelegde afstanden, ziet de tabel er een beetje anders uit (zie figuur 2). Driekwart van de afgelegde kilometers gebeurt met de wagen. Vanzelfsprekend blijven actieve vervoerswijzen, zoals wandelen en fietsen, ondergeschikt aan het openbaar vervoer, met minder dan 10% van de afgelegde kilometers (5% voor fietsen en 2% voor wandelen).



Figuur 2 Modale aandelen van Belgische verplaatsingen

Een vergelijking van de resultaten van de Monitor-enquête met die van Mobel (2001) en Beldam (2012) toont een reeks veranderingen in de manier waarop de Belgen zich verplaatsen (zie figuur 3 hieronder). Hoewel de wagen veruit de meest gebruikte vervoerswijze blijft, neemt het aandeel ervan in termen van aantal verplaatsingen af ten gunste van het openbaar vervoer en de actieve modi. Met name het fietsgebruik is aanzienlijk toegenomen. In termen van het aantal afgelegde kilometers is de daling van het aandeel van de auto minder groot.

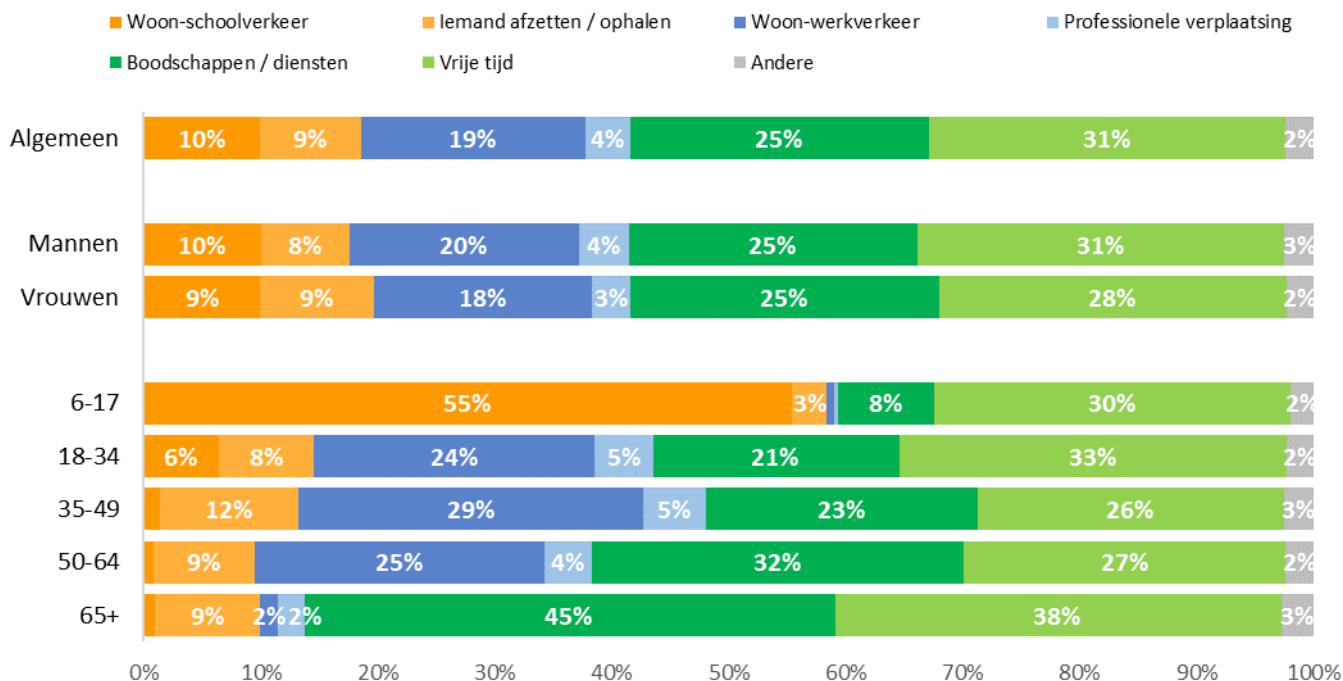


Figuur 3 Historische vergelijking van modale aandelen in aantal verplaatsingen (links) en afstand (rechts)

We kunnen ook kijken naar de bezettingsgraad van het voertuig. Dit is een gemiddelde van 1,22 personen per wagen, waarbij alleen rekening wordt gehouden met volwassenen. Dit percentage varieert echter sterk en is afhankelijk van de reden van de verplaatsing. Terwijl verplaatsingen naar het werk bijna altijd alleen worden gemaakt (gemiddelde bezettingsgraad van 1,06 personen per auto), is het de vrijetijdsbesteding die voor de meeste inzittenden in auto's zorgt (1,44 personen per auto).

Waarom verplaatsen we ons?

Elke verplaatsing, beschreven door de deelnemers aan het onderzoek, wordt geassocieerd met een unieke reden. Zoals figuur 4 laat zien, variëren de redenen voor verplaatsingen naargelang de leeftijd van de respondenten. Er kan echter worden opgemerkt dat op alle leeftijden een groot aantal verplaatsingen wordt gemaakt voor vrijetijdsbesteding (minstens een kwart van de verplaatsingen in alle categorieën).



Figuur 4 Redenen voor verplaatsingen naargelang leeftijd en geslacht (in aantal verplaatsingen)

Het is dan ook niet verwonderlijk dat bij de jongste schoolgaande kinderen meer dan de helft van alle verplaatsingen naar/van school wordt gemaakt, de op een na meest voorkomende reden om zich te verplaatsen is vrijetijdsbesteding.

Voor volwassenen in de leeftijdscategorie van 25 tot 64 jaar maakt de woon-werkverplaatsing een belangrijk deel uit van hun redenen om zich te verplaatsen, ook al nemen de percentages geleidelijk af tot de pensioengerechtigde leeftijd.

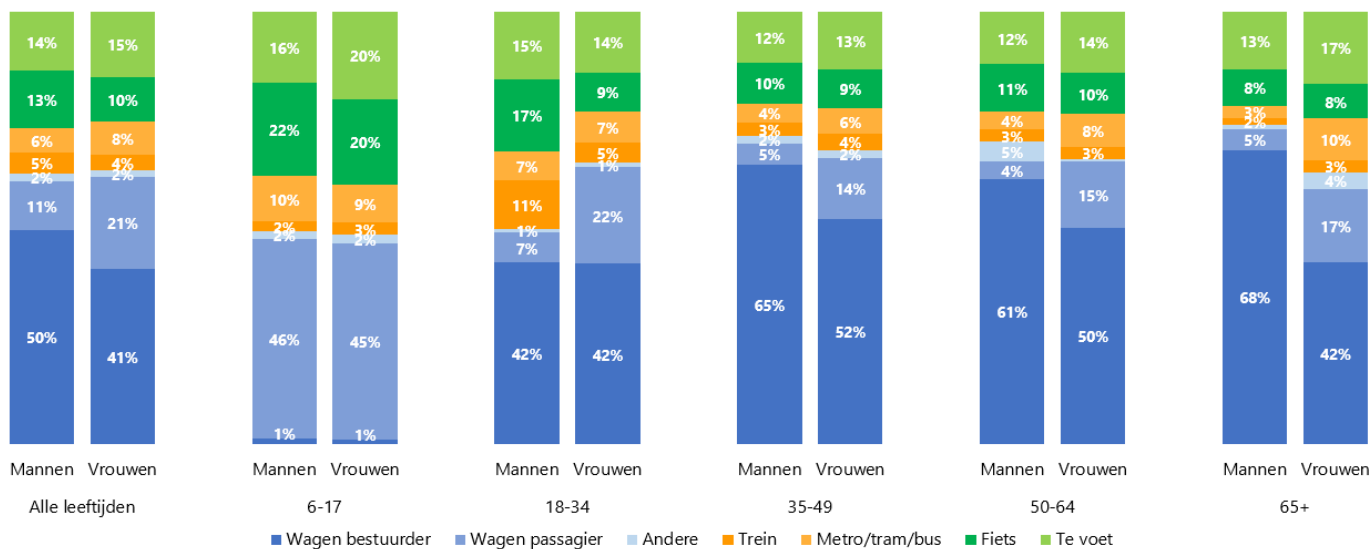
Figuur 4 laat ook zien dat activiteiten in verband met boodschappen en diensten vanaf de leeftijd van 18 jaar een belangrijk deel van de verplaatsingsredenen vormen. Zij vormen met name de belangrijkste reden voor senioren om zich te verplaatsen.



Figuur 5 Gemiddelde afstanden (links) en duur (rechts) per verplaatsing, naargelang de reden

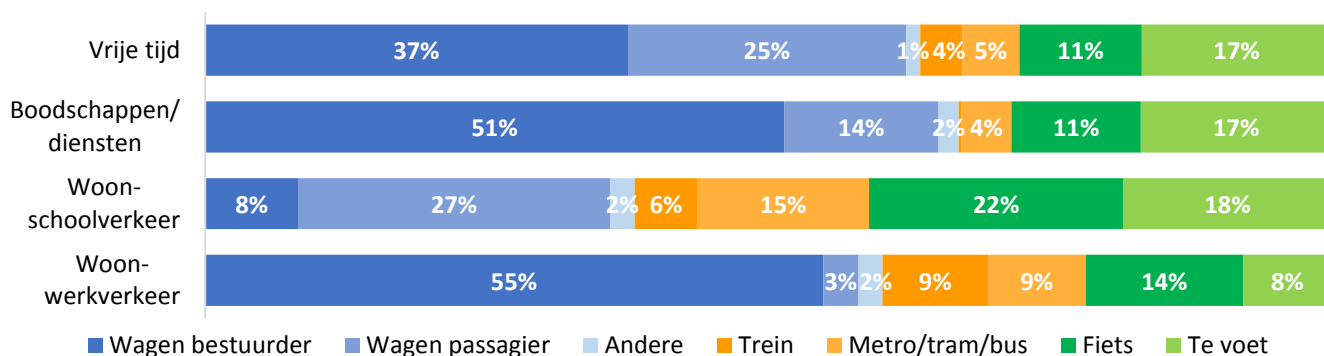
Vervoerswijzen volgens geslacht, leeftijd en reden

Figuur 6 laat zien dat het gebruik van verschillende vervoerswijzen verschilt naargelang de leeftijd en het geslacht. De auto blijft echter – zoals reeds vermeld - bovenaan de lijst van vervoerswijzen staan. Een opvallend verschil tussen mannen en vrouwen is dat vrouwen vaker passagier zijn in de auto dan mannen. De jongeren onder de 18 jaar, die nog niet oud genoeg zijn om auto te rijden, zijn in wezen passagiers. Het is ook in deze leeftijdsgroep dat de actieve modi, wandelen en fietsen, het meest vertegenwoordigd zijn en dat een aanzienlijk deel van de afstanden met het openbaar vervoer worden afgelegd. Vanaf de leeftijd van 35 jaar wijzen de gegevens erop dat mannen minder gebruik maken van het openbaar vervoer dan vrouwen en meer de wagen gebruiken.



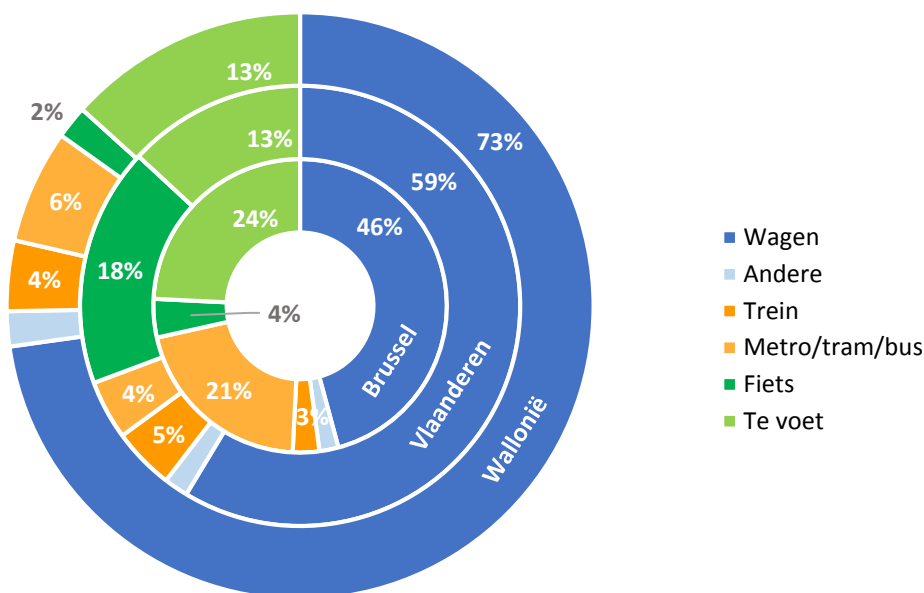
Figuur 6 Modale aandelen naargelang leeftijd en geslacht (in aantal verplaatsingen)

Het is niet verrassend dat de modal split verschilt naargelang de reden van de verplaatsing. Alleen voor schoolverplaatsingen is de combinatie van wandelen en fietsen (40%) groter dan het wagengebruik (35%). Afgezien van deze reden blijft de wagen de meest gebruikte modus, maar in verschillende mate. Hoewel de Belgen de voorkeur geven aan de wagen om zich te verplaatsen voor ontspanning, boodschappen en diensten, gebruiken ze om deze redenen in 28% van de gevallen nog steeds actieve modi.



Figuur 7 Modale aandelen naargelang de belangrijkste redenen (in aantal verplaatsingen)

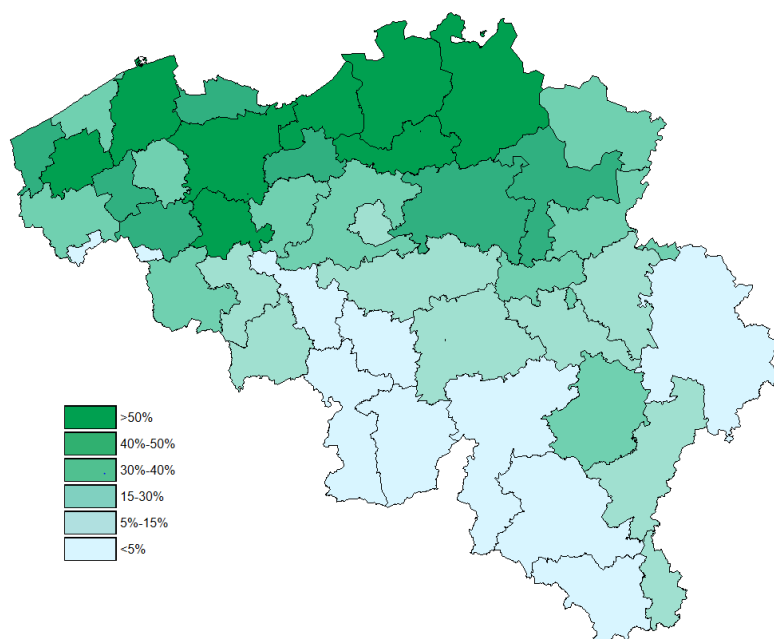
Vervoerswijzen per regio van woonplaats



Figuur 8 Modale aandelen per regio (in aantal verplaatsingen)

De resultaten werden tot nu toe op nationaal niveau voorgesteld. Er zijn echter duidelijke verschillen in mobiliteitspatronen tussen de drie regio's.

De verschillen tussen Vlamingen en Walen zijn bekend: de Waal maakt meer gebruik van zijn auto dan de Vlaming, ten koste van de fiets (zie kaart hieronder). Het gebruik van het openbaar vervoer is in het zuiden van het land ook iets hoger. De Brusselaars hebben op hun beurt een heel andere mobiliteit door het uitsluitend stedelijke karakter van hun Gewest. Ze maken in meer dan de helft van de gevallen gebruik van een alternatief voor de auto en gaan dan meestal te voet of met het openbaar vervoer (metro, tram, bus). Deze verschillen worden geïllustreerd in figuur 8.

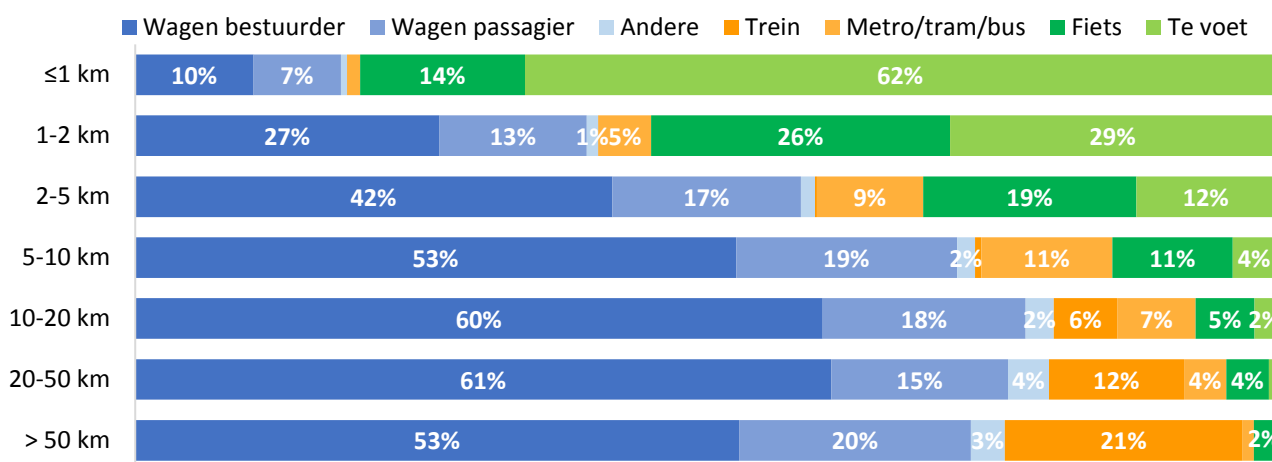


Percentage mensen per arrondissement dat minstens één keer per week de fiets gebruikt

Vervoerswijzen naargelang de afstand en het tijdstip van de dag

De af te leggen afstand is van grote invloed op de vervoerswijze die men voor een verplaatsing gebruikt (zie figuur 9). Niet verrassend zijn onder de twee kilometer de actieve modi in de meerderheid. Het is echter zorgwekkend dat 17% van de verplaatsingen van minder dan een kilometer nog steeds met de auto wordt gemaakt.

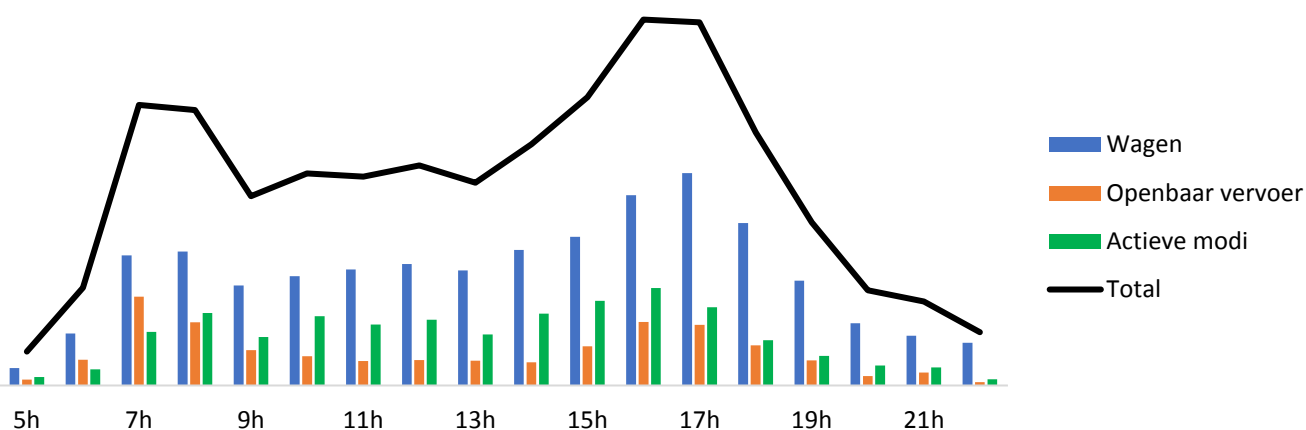
Deze figuur geeft bovendien de afstanden aan waarvoor elke modus zijn maximale gebruik bereikt. In het geval van de fiets ligt deze afstand tussen 1 en 5 kilometer. Wat de metro, tram en bus betreft, lijken deze hun maximale gebruik te bereiken voor verplaatsingen tussen de 2 en 10 kilometer, terwijl het maximaal gebruik van de trein pas na 50 kilometer wordt bereikt. Het aandeel van het wagenverkeer is op zijn beurt het hoogst tussen de 10 en 50 kilometer, waar het dicht bij de 80% ligt.



Figuur 9 Modale aandelen naargelang de reisafstand (in aantal verplaatsingen)

De reistijden zijn niet gelijkaardig verdeeld over de dag. Er zijn twee pieken die overeenkomen met de ochtend- en avondspits. Figuur 10 laat zien dat de avondspits langer en belangrijker is dan de ochtendspits. Dit verschil kan worden verklaard door het feit dat naast de terugkeer van het werk, ook andere redenen (boodschappen/diensten en vrije tijd) verplaatsingen veroorzaken en bijdragen tot de piek van de avondreistijden.

Als we kijken naar deze tijdstippen in termen van modi, zien we dat ze meer of minder sterk variëren. Het totale gebruik van de auto verdubbelt in de avondspits en in het geval van het openbaar vervoer is er praktisch een verviervoudiging.



Figuur 10 Verplaatsingen gedurende de dag in totaal aantal reisminuten