



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Bevraging bij niet-gebruikers van het Villo!-deelfietssysteem in het Brussels Gewest

Rapport van de enquête
December 2023

AQrate

strateg 

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Context en doelstellingen.....	3
1.2 Methode.....	3
2. Weging en correctie van de steekproef	4
3. Profiel van de respondenten.....	5
3.1 Leeftijd en gender	5
3.2 Woonplaats	5
3.3 Activiteit en beroepscategorie	6
4. Verplaatsingsgedrag van de niet-gebruikers.....	8
4.1 Regelmaat waarmee ze verschillende vervoerswijzen gebruiken om zich binnen het Brussels Gewest te verplaatsen.....	8
4.2 Waardering van de gebruikte hoofdvervoerswijze	11
4.2.1 Hoofdvervoerswijze.....	11
4.2.2 Voordelen van de gekozen hoofdvervoerswijze	13
4.2.3 Nadelen van de gekozen hoofdvervoerswijze.....	17
5. Houding ten opzichte van micromobiliteit	24
5.1 Fietsgebruik	24
5.2 Redenen die het fietsgebruik ontmoedigen.....	24
5.3 Situaties die zouden kunnen aanzetten tot gebruikmaking van de fiets.	29
6. Focus op het Villo!-systeem	35
6.1 Kennis van het systeem	35
6.2 Redenen waarom vroegere gebruikers van het Villo!-systeem afhaken	35
6.3 Imago van het merk Villo!	40
6.4 Mening van de respondenten over het nut van het Villo!-systeem	42
6.5 Belangrijkste obstakels voor het gebruik van het Villo!-systeem	43
7. Evolutie van het Villo!-aanbod.....	49
7.1 Mening over het mogelijke dienstenaanbod	49
7.2 Motieven om in de toekomst gebruik te maken van deelfietsen	53
7.3 Vervoerswijzen die mogelijk kunnen worden vervangen door deelfietsen	56
7.4 Suggesties voor verbetering.....	61
8. Clustering.....	63
9. Algemene samenvatting	66
10. Bijlagen	69
10.1 Tekst van de uitnodiging om aan de bevraging deel te nemen, verstuurd aan de panelleden	69
10.2 Vragenlijst van de enquête.....	70
10.3 Tabellen met de resultaten uitgesplitst volgens het sociaal-demografisch profiel.....	78

1. INLEIDING

1.1 Context en doelstellingen

Dit rapport omvat de resultaten van de online bevraging die werd gehouden bij niet-gebruikers van het Villo!-deelfietssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ('BHG')

Villo! is een zelfbedieningssysteem van zowel gewone als elektrische deelfietsen ('E-Villo!') die ter beschikking staan in een vaste standplaats. De dienst bestaat sinds 2009 in het Brussels Gewest en telt vandaag bijna 5.000 deelfietsen die kunnen worden opgepikt en teruggeplaatst in een van de 360 Villo!-stations verspreid over de 19 Brusselse gemeenten. JC Decaux beheert het systeem in opdracht van het Gewest. Vermits de concessieovereenkomst voor openbare diensten met JC Decaux eind 2026 afloopt, wil het Brussels Gewest nadenken over de verdere ontwikkeling van het zelfbedieningssysteem voor deelfietsen met vaste standplaats. Het Gewest wil zo meer gebruikers aantrekken en een bijdrage leveren aan het behalen van de ambitieuze doelstellingen van het Gewestelijke Mobiliteitsplan, waaronder een verviervoudiging van het modaal aandeel van de fiets tegen 2030.

'Niet-gebruikers' zijn personen die het Villo!-systeem nog nooit hebben gebruikt, die er meer dan een jaar geleden voor het laatst gebruik van hebben gemaakt, of die er minder dan een keer per maand gebruik van maken.

De bevraging vond plaats tussen 21/06/2023 en 05/07/2023 bij een steekproef van 670 gebruikers. Deze opdracht werd toevertrouwd aan twee onafhankelijke studiebureaus: AQRate en Stratec. AQRate stond in voor de vragenlijst, het afnemen van de enquête en de gegevensverwerking; Stratec maakte een analyse van de resultaten.

De bevraging wou:

- het huidige verplaatsingsgedrag kennen van de niet-gebruikers,
- nagaan wat hun perceptie is van de fiets in het algemeen en van het Villo!-systeem in het bijzonder, en welke imago ze hieraan toekennen,
- de redenen kennen waarom ze er geen gebruik van maken,
- de hefbomen identificeren die hen ertoe zouden kunnen brengen om de overstap te maken naar het Villo!-systeem wanneer het aanbod ervan zou zijn aangepast na beëindiging van het contract met JD Decaux.

We merken hierbij op dat in november 2022 een gelijkaardige enquête werd gehouden die specifiek gericht was op de gebruikers van de systemen voor micromobiliteit in het Brussels Gewest. Deze enquête vormt het onderwerp van een analyserapport dat kan worden gedownload op de website van het Observatorium voor Mobiliteit.

1.2 Methode

De doelgroep bestaat uit Brusselaars en niet-Brusselaars vanaf 16 jaar die de afgelopen zes maanden minstens een verplaatsing hebben gemaakt binnen het BHG en die niet meer dan een keer per maand gebruik maken van het Villo!-systeem.

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

De respondenten werden gerekruteerd via een persoonlijke uitnodiging die via e-mail werd verstuurd naar een geselecteerde ledengroep¹ van InternetPanel, het exclusieve online enquêtepanel van AQ Rate. Dit panel telt meer dan 100.000 actieve leden en is representatief voor de *online* bevolking in België. AQ Rate maakt hier enkel gebruik van voor het houden van marktstudies in opdracht van zijn klanten. De personen registreren zich op vrijwillige basis op de website internetpanel.be via een 'double opt-in'-procedure. AQ Rate heeft alle nodige maatregelen genomen om aan de GDPR-wetgeving te voldoen.

In totaal, werden 670 ingevulde vragenlijsten na kwaliteitscontrole verzameld. In overleg met Brussel Mobiliteit, werd deze steekproef gecorrigeerd omdat het aandeel '55-plussers' en het aandeel personen met een hoger opleidingsniveau als te hoog werd beschouwd.

2. WEGING EN CORRECTIE VAN DE STEEKPROEF

Om de samengestelde steekproef representatief te maken voor de beschouwde populatie, hebben we ze gewogen aan de hand van verschillende criteria die we samen met Brussel Mobiliteit hebben bepaald. Het maximale gewicht werd beperkt tot 5.

Zo hebben we de steekproef van de Brusselaars gewogen op basis van de resultaten van de OVG 6-enquête 2021/2022 die betrekking had op inwoners 'niet-gebruikers van deelfietsen'. Deze was gebaseerd op volgende criteria:

- Gender: mannen/vrouwen
- Leeftijdsgroep: 16-34, 35-54 en 55+
- Opleidingsniveau: secundair of lager onderwijs; hoger onderwijs van het korte type; hoger onderwijs van het lange type
- Beroepsactiviteit: actief / inactief

De niet-Brusselaars werden gewogen op basis van het profiel van de Beldam-gegevens 2010 van de niet-Brusselaars die Brussel binnenkomen, waarbij de volgende criteria werden gehanteerd:

- Gender: mannen/vrouwen
- Leeftijdsgroep: 16-34, 35-54 en 55+
- Inwoner van het Waals of Vlaams Gewest
- Heeft minstens een verplaatsing gemaakt met het BHG als bestemming
- Opleidingsniveau: secundair of lager onderwijs; hoger onderwijs
- Beroepsactiviteit: actief / inactief

De hiernavolgende resultaten en analyses hebben betrekking op de gecorrigeerde steekproef.

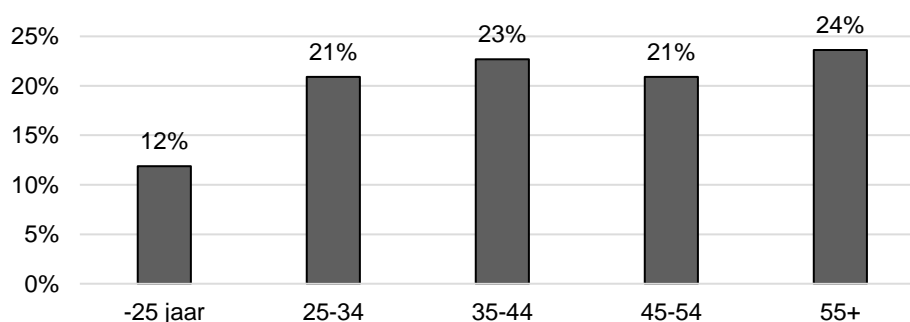
¹De niet-Brusselaars werden geselecteerd op basis van de postcode van hun woonplaats om zo een groep te verkrijgen van personen die wonen binnen een straal van 100 km rond het BHG. De waarschijnlijkheid dat zij in de loop van de 6 afgelopen maanden een verplaatsing hebben gemaakt in Brussel - wat de filtervraag is die deelname aan de enquête bepaalt - is voor hen groter dan voor personen die wonen in provincies die op een verdere afstand liggen van de hoofdstad.

3. PROFIEL VAN DE RESPONDENTEN

3.1 Leefstijl en gender

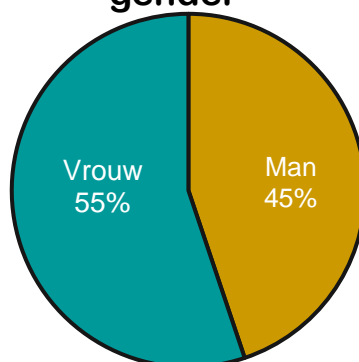
Onderstaande grafieken geven de leeftijd en het gender van de respondenten weer. Qua leeftijd, werden de respondenten onderverdeeld in 5 groepen: jonger dan 25 jaar, 25-34 jaar, 35-44 jaar, 45-54 jaar, en ouder dan 55 jaar.

Aantal respondenten per leeftijdsgroep



Figuur 1 Percentage van de respondenten per leeftijdsgroep (totaal: 670 respondenten)

Verdeling per gender



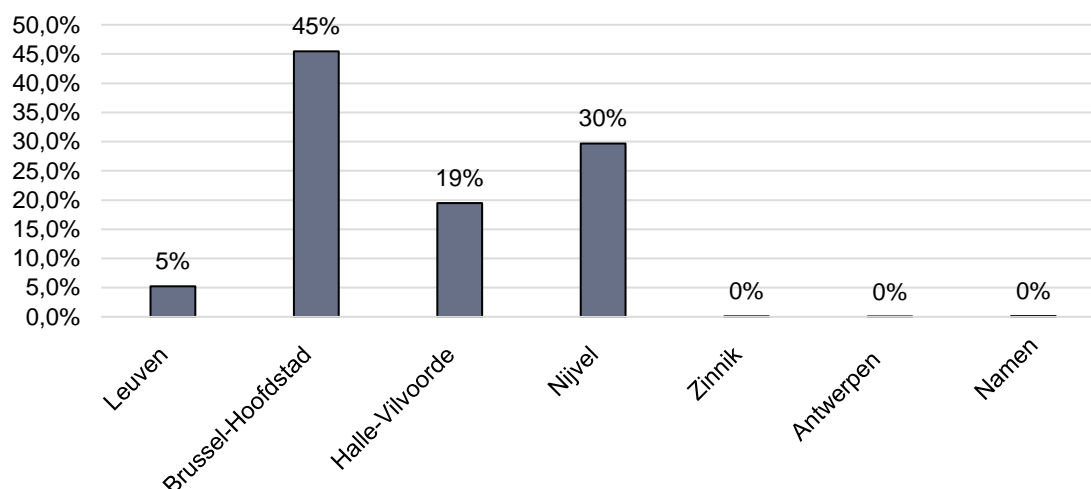
Figuur 2 Verdeling van de respondenten per gender (totaal: 670 respondenten)

67% van de respondenten zijn ouder dan 35 jaar; de jongste leeftijdsgroep van de populatie, de min 25-jarigen, is iets minder vertegenwoordigd en maakt ongeveer 12% van de respondenten uit. Met 55% zijn vrouwen iets meer vertegenwoordigd in de steekproef dan mannen.

3.2 Woonplaats

Onderstaande grafiek geeft de plaats van herkomst aan van de respondenten alsook het arrondissement waartoe hun hoofdwoonplaats behoort.

Verdeling volgens geografische herkomst, per arrondissement



Figuur 3 Percentage van de respondenten volgens hun arrondissement (totaal: 670 respondenten)

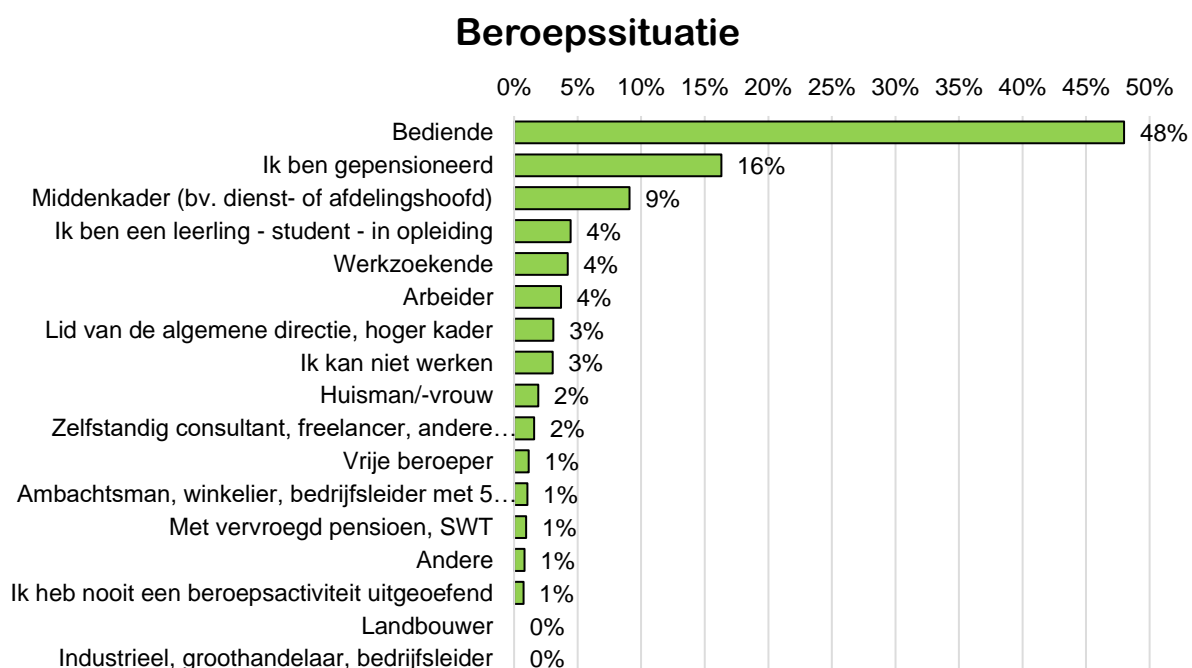
304 respondenten, wat neerkomt op 45%, dus bijna de helft van alle respondenten, woont in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het overgrote deel van hen woont in:

- Ukkel: 43 respondenten
- Anderlecht: 23 respondenten
- Schaarbeek: 21 respondenten

Bijna een derde van de steekproef woont in Nijvel, en een vijfde ervan in Halle-Vilvoorde.

3.3 Activiteit en beroepscategorie

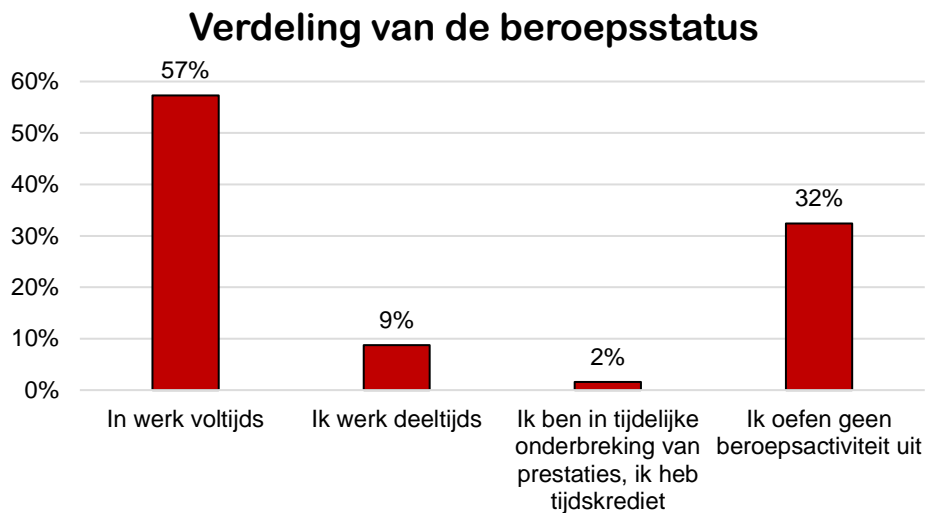
Onderstaande grafiek toont de beroepscategorie van de respondenten.



Figuur 4 Verdeling van de beroepscategorie van de respondenten (totaal: 670 respondenten)

Drie beroepscategorieën vallen duidelijk op. Bedienden maken ongeveer 48% uit van de steekproef. Daarna volgen de gepensioneerden en de middenkaders die respectievelijk 16% en 9% van de steekproef vertegenwoordigen.

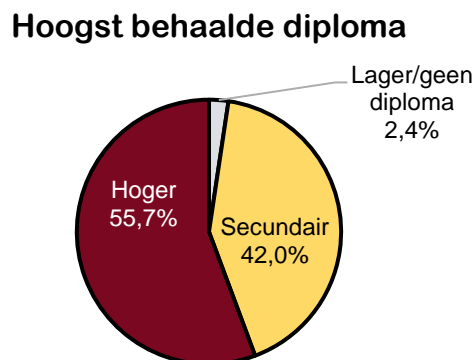
Onderstaande grafiek toont de verdeling van de beroepsstatus van de respondenten.



Figuur 5 Verdeling van de beroepsactiviteit van de respondenten (totaal: 670 respondenten)

De steekproef bestaat hoofdzakelijk uit personen met een voltijdse baan. Zij maken 57% uit van alle respondenten.

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



Figuur 6 Hoogste diploma dat de respondenten hebben behaald (totaal: 670 respondenten)

Het blijkt dat het overgrote deel van de respondenten - meer dan 55% - een hoger diploma heeft behaald. 42% van hen heeft een diploma secundair onderwijs. Slechts 2% procent van de steekproef heeft geen diploma of enkel een diploma lager onderwijs.

Tussentijdse samenvatting - Profiel van de gebruikers

- De **verdeling man/vrouw wordt nageleefd**, al telt de steekproef iets meer vrouwen dan mannen.
- De steekproef bestaat hoofdzakelijk uit personen **ouder dan 35 jaar**.
- De meeste respondenten wonen in het Brussels Gewest. **45%** woont in het **Brussels Gewest**, 30% aan de kanten van Nijvel en nog eens 19% in de omgeving van Halle-Vilvoorde.
- Ongeveer de helft van de bevroagde personen zijn **bedienden**, en 57% van hen werkt **voltijds**. 55% van de respondenten heeft een **diploma hoger onderwijs** op zak.

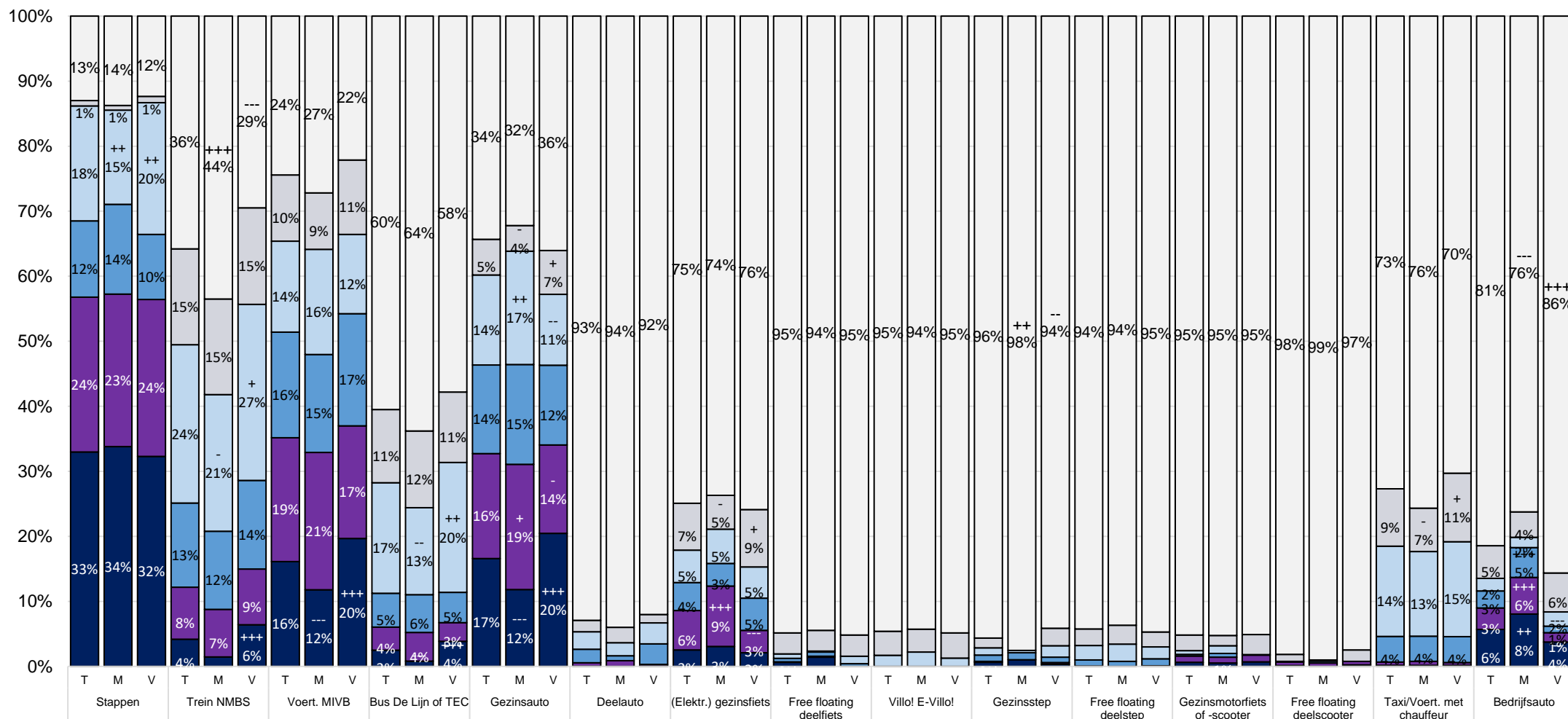
4. VERPLAATSINGSGEDRAG VAN DE NIET-GEBRUIKERS

4.1 **Regelmaat waarmee ze verschillende vervoerswijzen gebruiken om zich binnen het Brussels Gewest te verplaatsen**

De twee grafieken op de volgende pagina tonen de regelmaat waarmee de respondenten verschillende vervoerswijzen combineren om zich binnen het Brussels Gewest te verplaatsen, volgens hun gender en de regelmaat van de verplaatsin.

Aandeel gebruikers per gebruiksfrequentie, per vervoerswijze

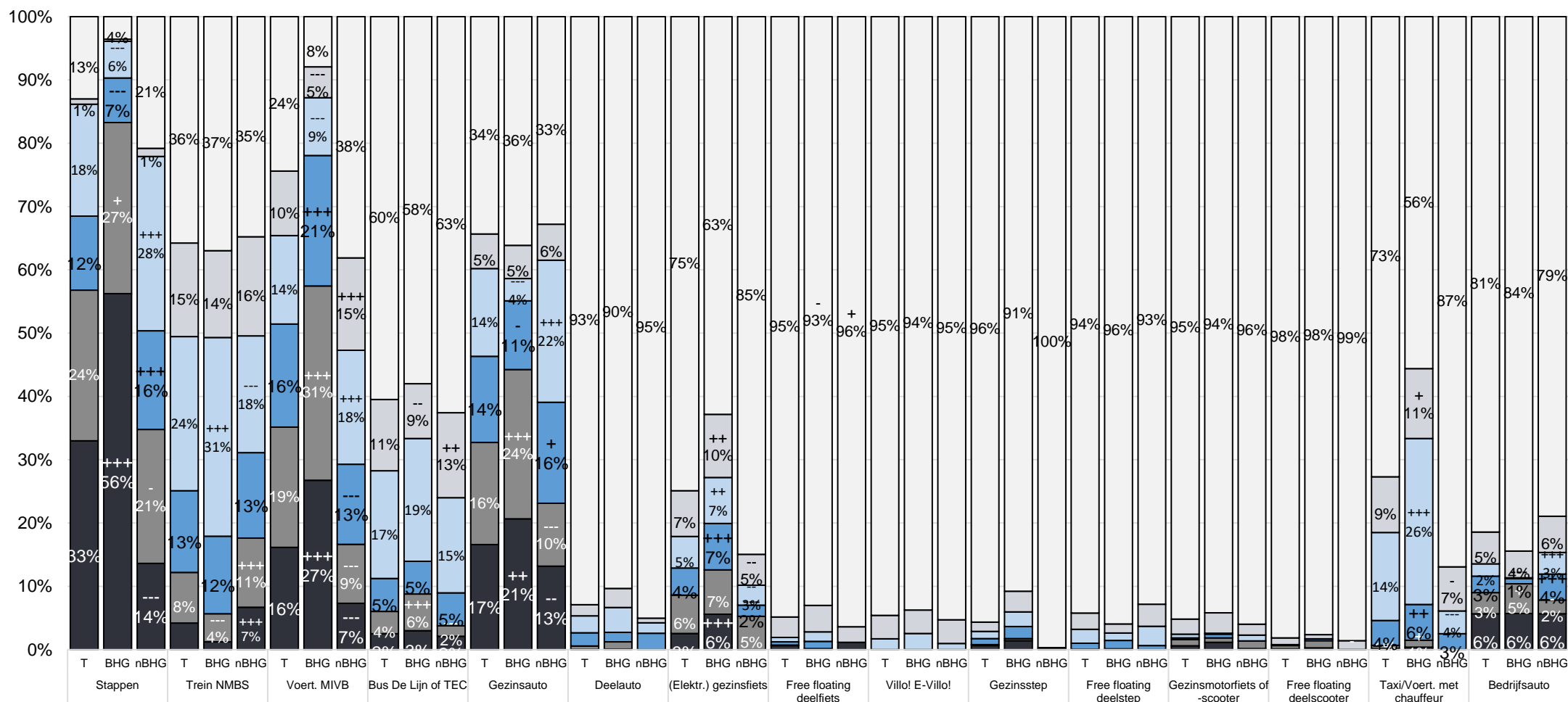
■ 5 keer per week of meer ■ 1 tot 4 keer per week ■ 1 tot 3 keer per maand ■ Minder dan 1 keer per maand □ Ik maakte er vroeger gebruik van, maar nu nooit meer □ Ik heb er nooit gebruik van gemaakt



Figuur 7 Verdeling van het gebruik van vervoerswijzen door de respondenten die van deze vervoerswijze reeds hebben gebruikgemaakt in het Brussels Gewest, volgens hun gender
(T = Totaal = 670 resp., M = Mannen = 300 resp., V = Vrouwen = 370 resp.)

Aandeel gebruikers per gebruiksfrequentie, per vervoerswijze

■ 5 keer per week of meer ■ 1 tot 4 keer per week ■ 1 tot 3 keer per maand ■ Minder dan 1 keer per maand ■ Ik maakte er vroeger gebruik van, maar nu nooit meer □ Ik heb er nooit gebruik van gemaakt



Figuur 8 Verdeling van het gebruik van vervoerswijzen door de respondenten die van deze vervoerswijze reeds hebben gebruikgemaakt in het Brussels Gewest, volgens hun woonplaats (T = Totaal=670 resp., BHG = Inwoner Brussel Hoofdstedelijke Gewest=304 resp., nBHG= niet-Inwoner Brussel Hoofdstedelijke Gewest=366 resp.)

4% van de respondenten heeft ooit gebruik gemaakt van het Villo!-systeem, maar doet dit nu niet meer. Dit percentage loopt gelijk voor personen die in of buiten het BHG wonen. 94% van de bevroagde personen die in het BHG wonen heeft nog nooit een Villo!-deelfiets gebruikt; voor alle overige respondenten bedraagt dit aandeel 95%.

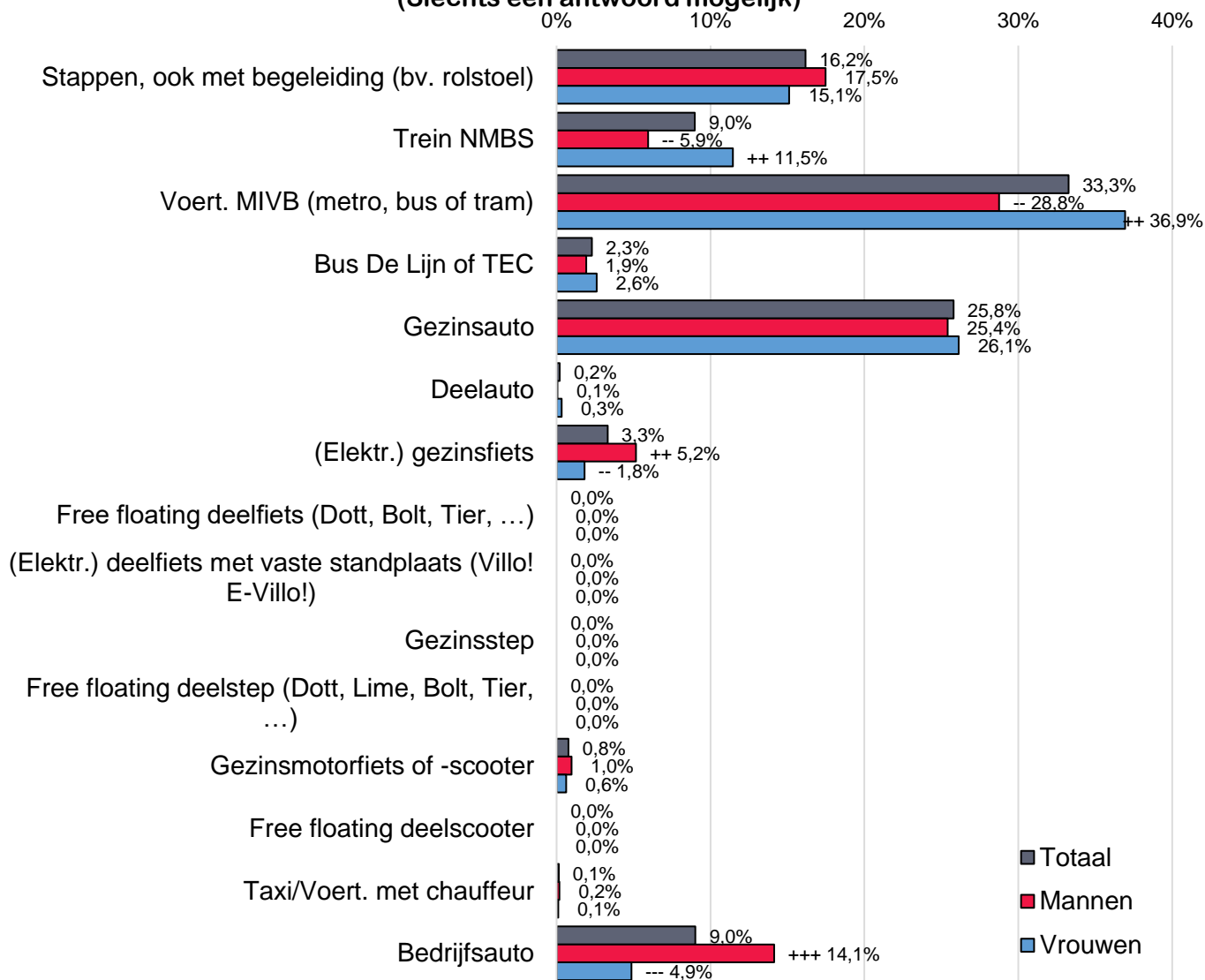
Van alle niet-gebruikers, geven 11 personen aan dat ze Villo! minder dan een keer per maand gebruiken. 25 respondenten antwoorden dat ze er vroeger gebruik van maakten maar nu niet meer, en 633 respondenten hebben er nog nooit gebruik van gemaakt.

4.2 Waardering van de gebruikte hoofdvervoerswijze

4.2.1 Hoofdvervoerswijze

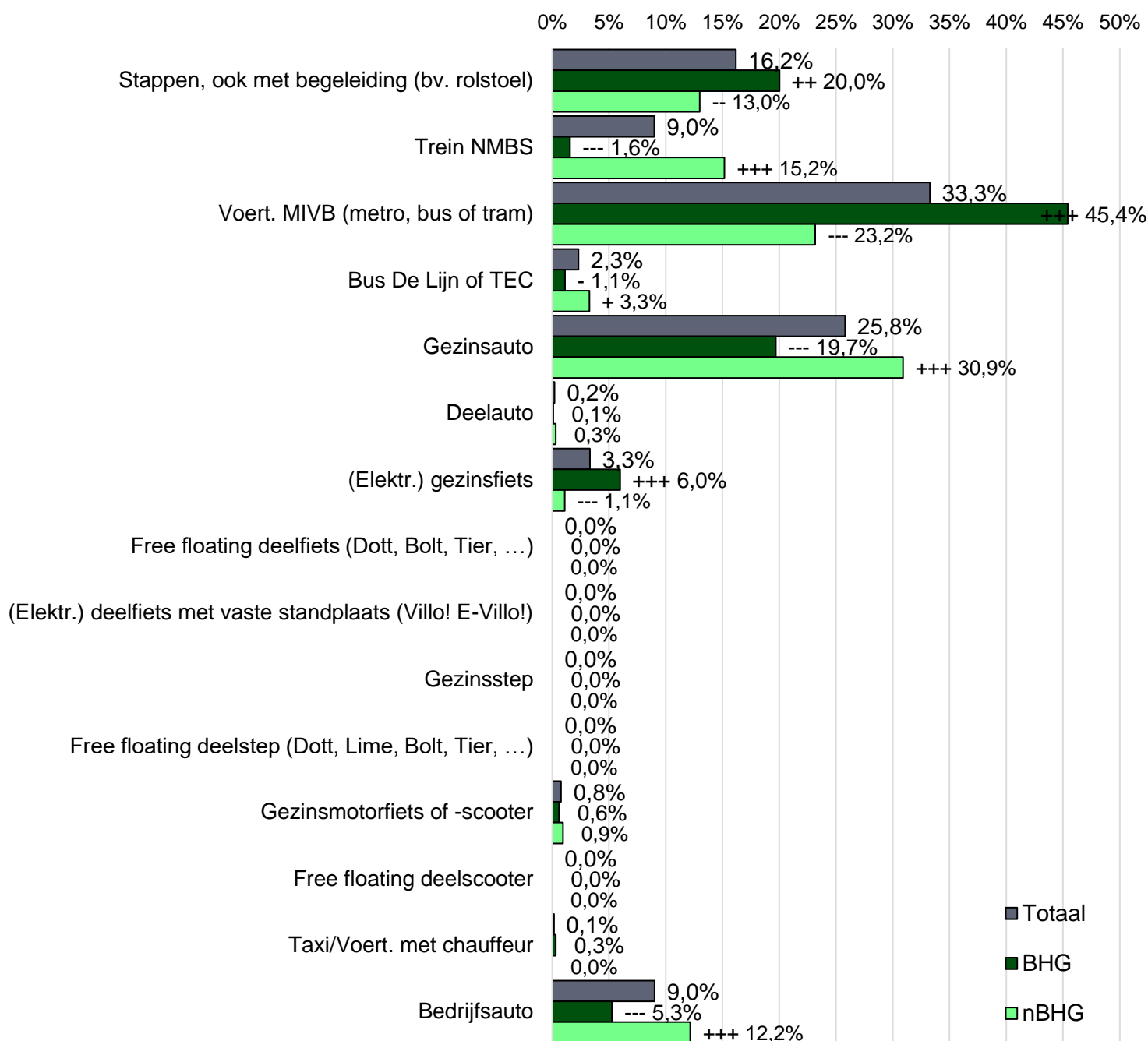
De grafieken op de volgende pagina's tonen de hoofdvervoerswijze die de respondenten gebruiken voor hun verplaatsingen binnen het Brussels Gewest, eerst volgens hun gender en daarna volgens hun woonplaats.

Welke vervoerswijze beschouwt u als uw hoofdvervoerswijze voor uw verplaatsingen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? (Slechts een antwoord mogelijk)



Figuur 9 Hoofdvervoerswijze van de respondenten volgens hun gender
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

**Welke vervoerswijze beschouwt u als uw hoofdvervoerswijze voor uw verplaatsingen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?
(Slechts een antwoord mogelijk)**



*Figuur 10 Hoofdvervoerswijze de respondenten volgens hun woonplaats
(Totaal: 670 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)*

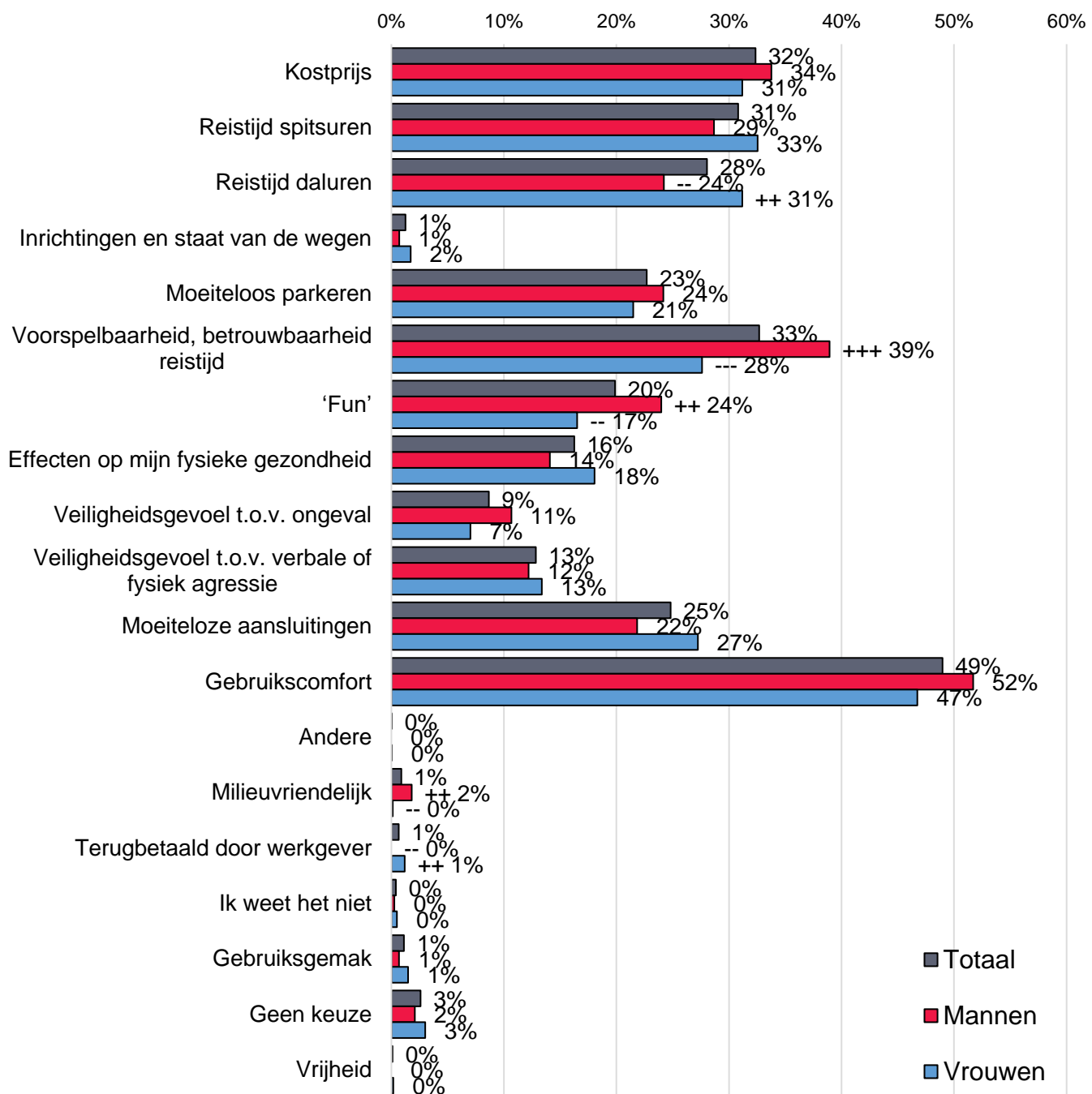
De hoofdvervoerswijzen die als eerste uit de bus komen zijn de MIVB-voertuigen, de gezinsauto en stappen, die respectievelijk door 33%, 26% en 16% van de respondenten als hoofdvervoerswijze werden geselecteerd. Zoals ook bleek uit eerdere enquêtes, zijn er meer vrouwen dan mannen die de MIVB-voertuigen en de treinen van de NMBS als hoofdvervoerswijze aanduiden, terwijl er meer mannen dan vrouwen zijn die de bedrijfsauto en de gezinsfiets selecteren als hoofdvervoermiddel. De inwoners van het BHG vermelden vaker het MIVB-netwerk, stappen en de gezinsfiets als hoofdvervoerswijze. Inwoners van buiten het BHG gebruiken meer de (gezins- of bedrijfs)auto en de

trein als hoofdvervoermiddel. De 'free floating' deelfietsen en deelfietsen met vaste standplaats, de 'free floating' deelscooters en steps worden nooit gebruikt als hoofdvervoerswijze.

4.2.2 Voordelen van de gekozen hoofdvervoerswijze

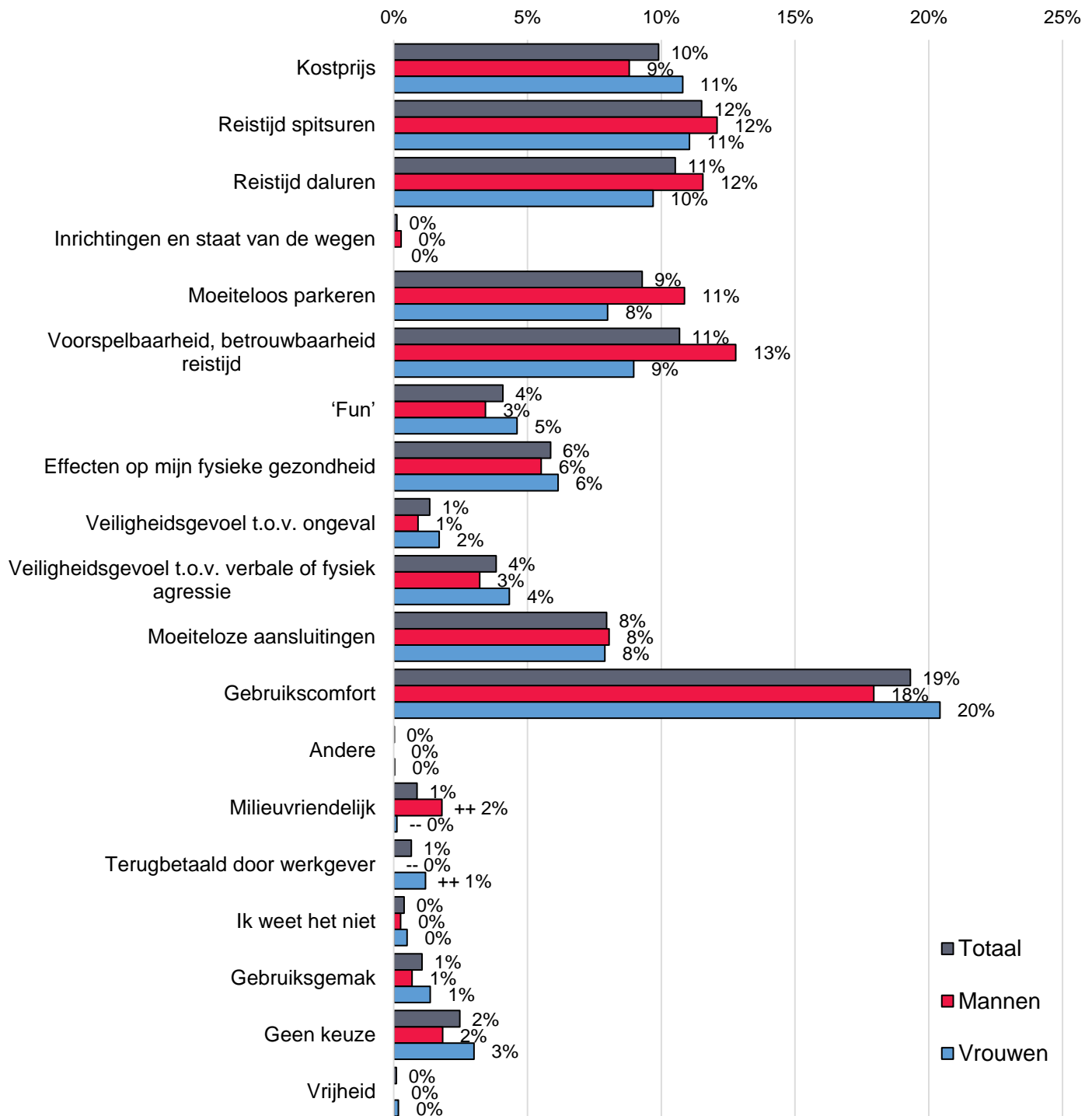
Onderstaande grafieken benadrukken de belangrijkste voordelen van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun gender en hun woonplaats. De eerste grafiek toont alle geselecteerde antwoorden, de volgende grafiek enkel het antwoord dat ze al eerste hebben aangeduid.

Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste voordelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt? (Meerdere antwoorden mogelijk)



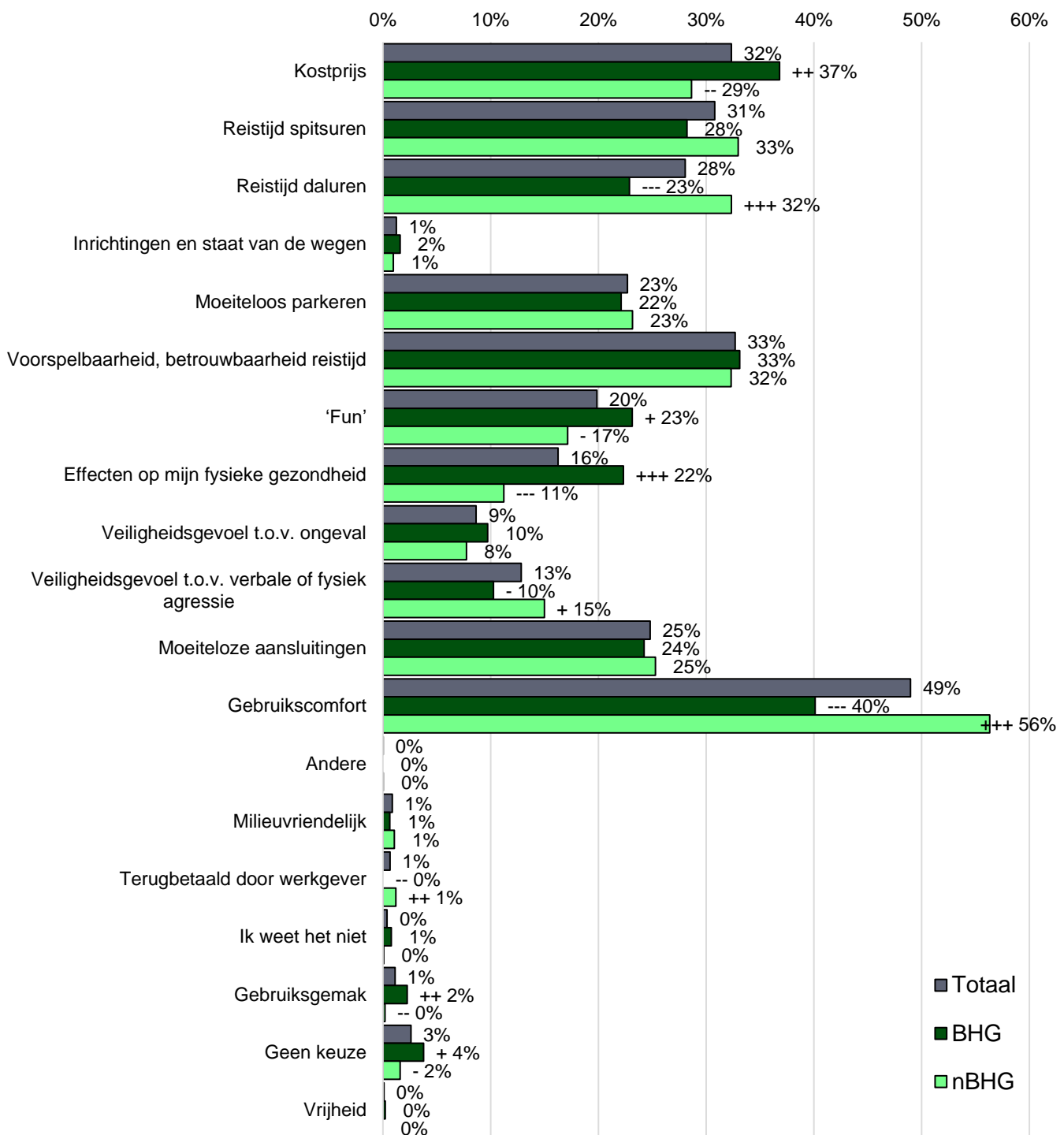
Figuur 11 Belangrijkste voordelen van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun gender (Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

**Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste voordelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt?
(Voordeel dat als eerste werd geselecteerd)**



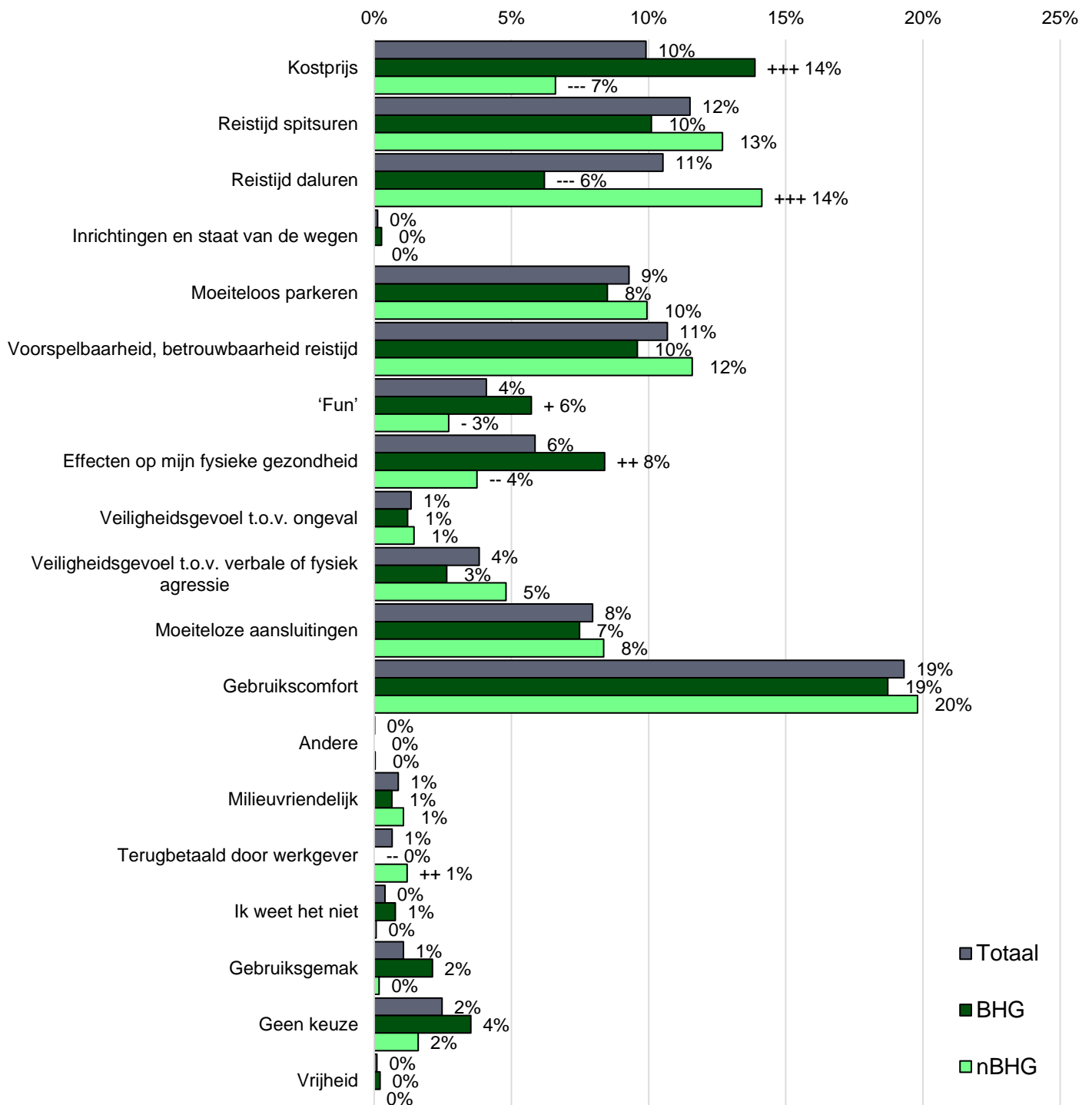
Figuur 12 Belangrijkste voordeel van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun gender
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

**Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste voordelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt?
(Meerdere antwoorden mogelijk)**



Figuur 13 Belangrijkste voordelen van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun woonplaats
(Totaal: 670 resp., BHG:) 304 resp., nBHG: 366 resp.)

**Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste voordelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt?
(Voordeel dat als eerste werd geselecteerd)**

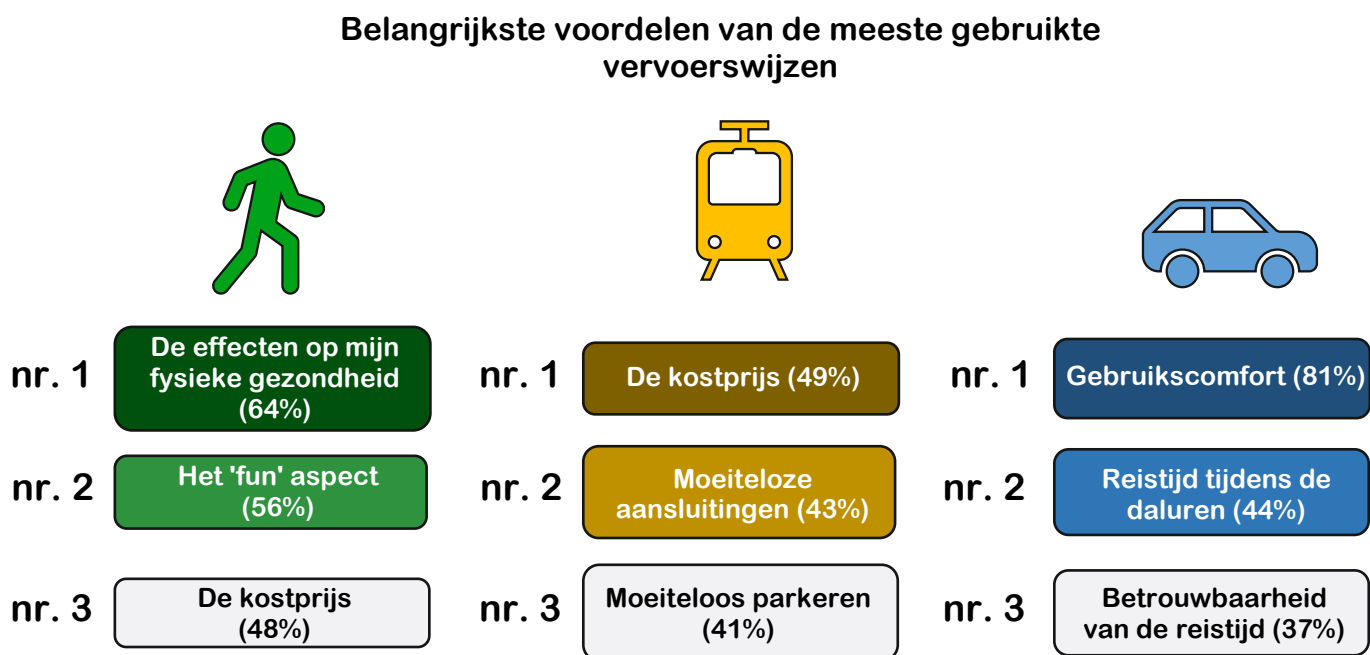


Figuur 14 Belangrijkste voordeel van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun woonplaats
(Totaal: 670 resp., BHG:) 304 resp., nBHG: 366 resp.)

De 'top 3' van de belangrijkste voordelen die uit de bevraging naar voren komen, zijn het gebruikscomfort, de betrouwbaarheid van de reistijd en de kostprijs, die door respectievelijk 49%, 33% en 32% van de gebruikers werden gekozen. Het gebruikscomfort is ook het voordeel dat het vaakst als eerste werd aangeduid door de respondenten. Voor 19% van hen is dit het meest belangrijke voordeel van hun vervoermiddel.

Vrouwen hechten meer belang aan de reistijd tijdens de daluren, terwijl de mannen meer geven om de betrouwbaarheid van de reistijd en het 'fun' aspect van de verplaatsing. De inwoners van het BHG letten meer op de kostprijs en op de effecten van het vervoermiddel op hun fysieke gezondheid, maar hechten minder belang aan de reistijd tijdens de daluren en het gebruiksgemak. We merken hierbij op dat vrijheid, gebruiksgemak, milieuvriendelijkheid, terugbetaling door de werkgever, inrichtingen en staat van de wegen en het gevoel van veiligheid ten opzichte van ongevallen door de respondenten niet worden beschouwd als belangrijke voordelen van hun vervoerswijze.

Onderstaand schema biedt een overzicht van de belangrijkste voordelen die de respondenten hebben vermeld voor hun meest gebruikte vervoerswijzen.



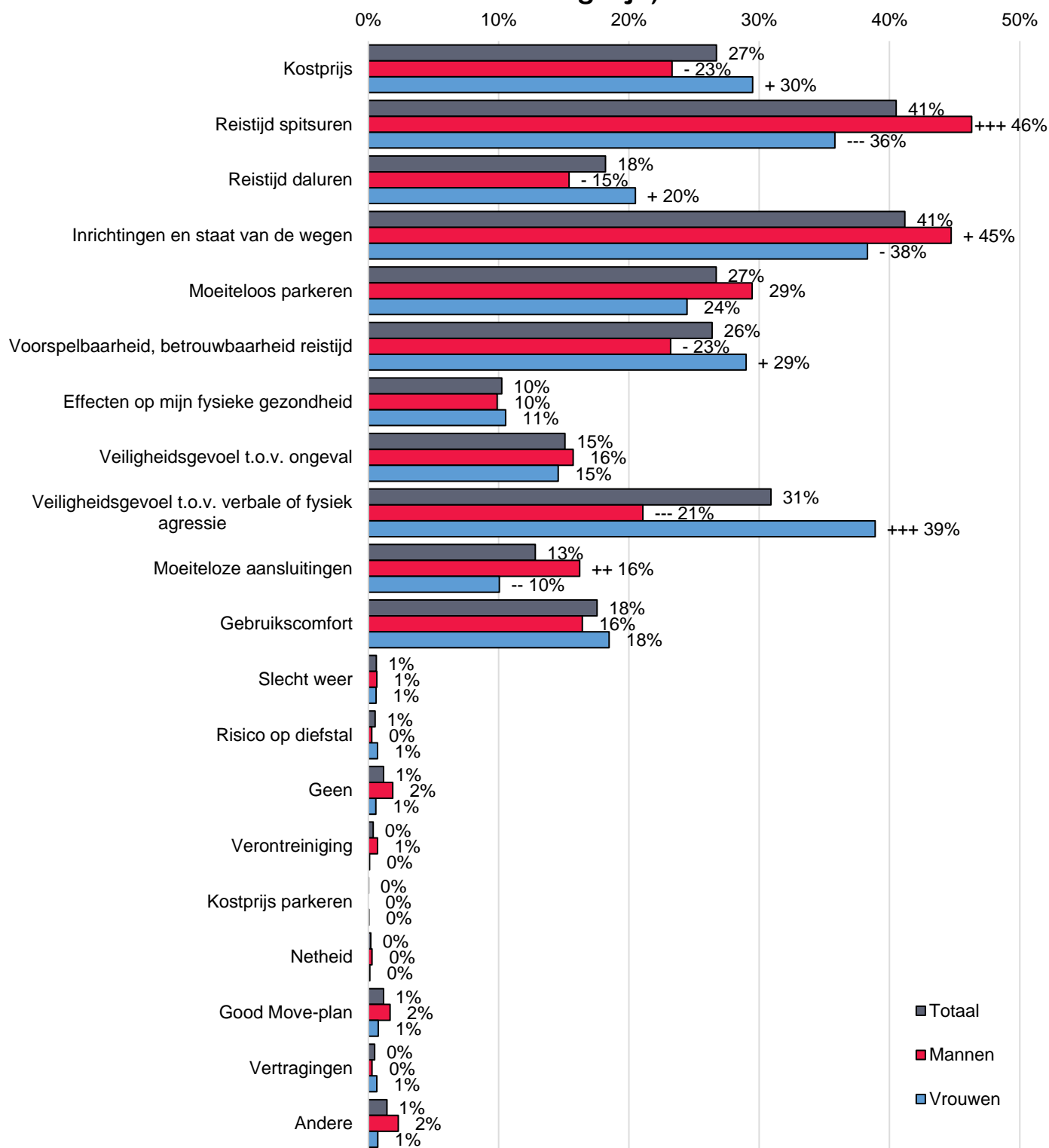
*Figuur 15 Belangrijkste voordelen van de meeste gebruikte vervoerswijzen
(stappen: 108 resp., OV: 223 resp., auto: 173 resp.)*

Volgens de respondenten die 'stappen' hebben aangeduid als een van hun hoofdvervoerswijzen, is het belangrijkste voordeel van stappen het positieve effect ervan op hun gezondheid, gevolgd door het 'fun' aspect en de kostprijs. 50% van de gebruikers van het openbaar vervoer vermelden als belangrijkste voordeel ervan de kostprijs; 41% van de OV-reizigers vermelden de moeiteeloze aansluitingen en nog eens 41% dat ze zich geen zorgen moeten maken over het vinden van een parkeerplaats. 81% van de autogebruikers selecteren het gebruikscomfort als het belangrijkste voordeel van hun vervoerswijze; voor 41% is dat de reistijd tijdens de daluren, en voor 37% de betrouwbaarheid van de reistijd.

4.2.3 Nadelen van de gekozen hoofdvervoerswijze

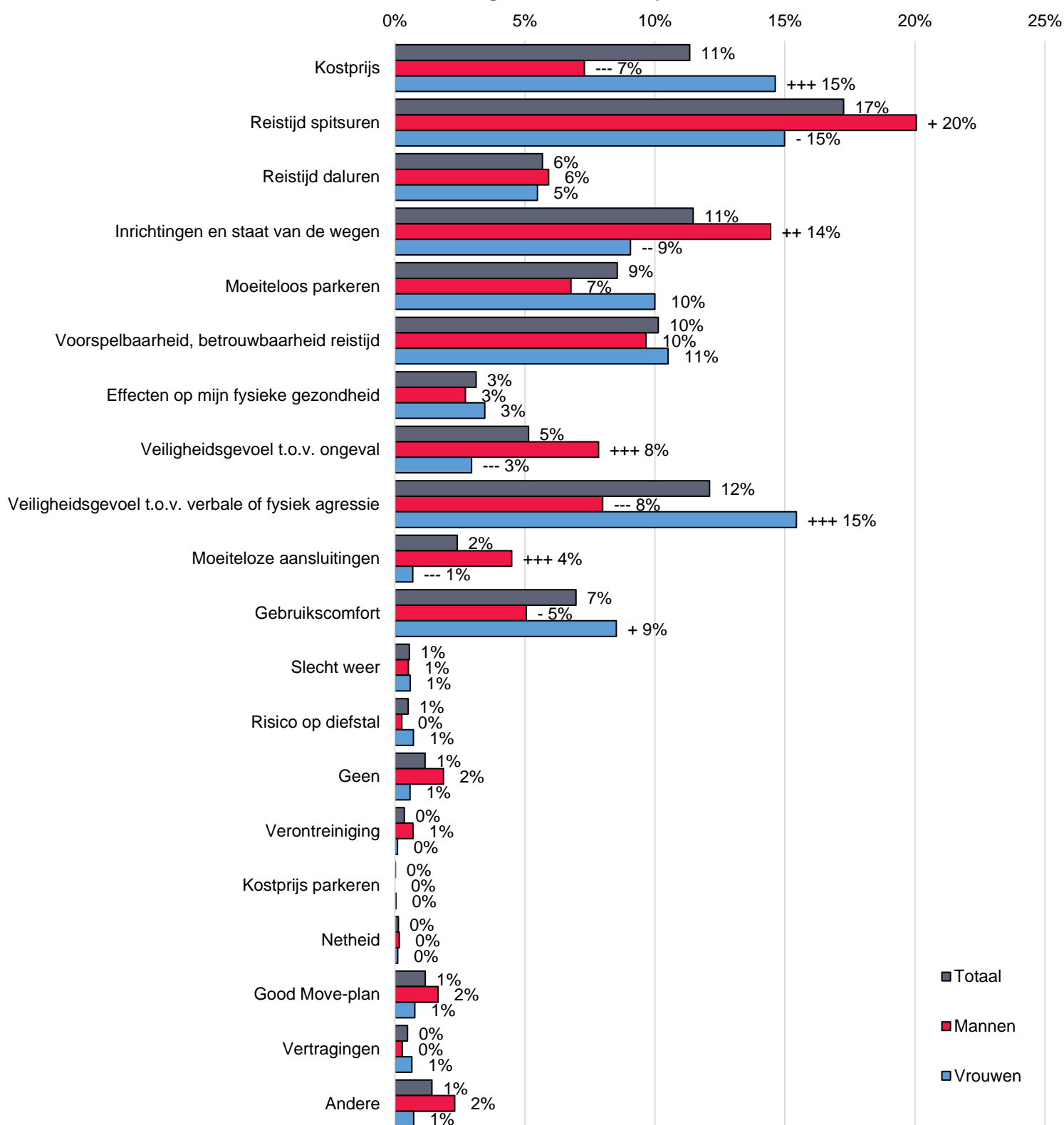
Onderstaande grafieken tonen de belangrijkste nadelen van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun gender en hun woonplaats. De eerste grafiek toont alle geselecteerde antwoorden, de volgende grafiek enkel het antwoord dat ze al eerste hebben aangeduid.

Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste nadelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt? (Meerdere antwoorden mogelijk)



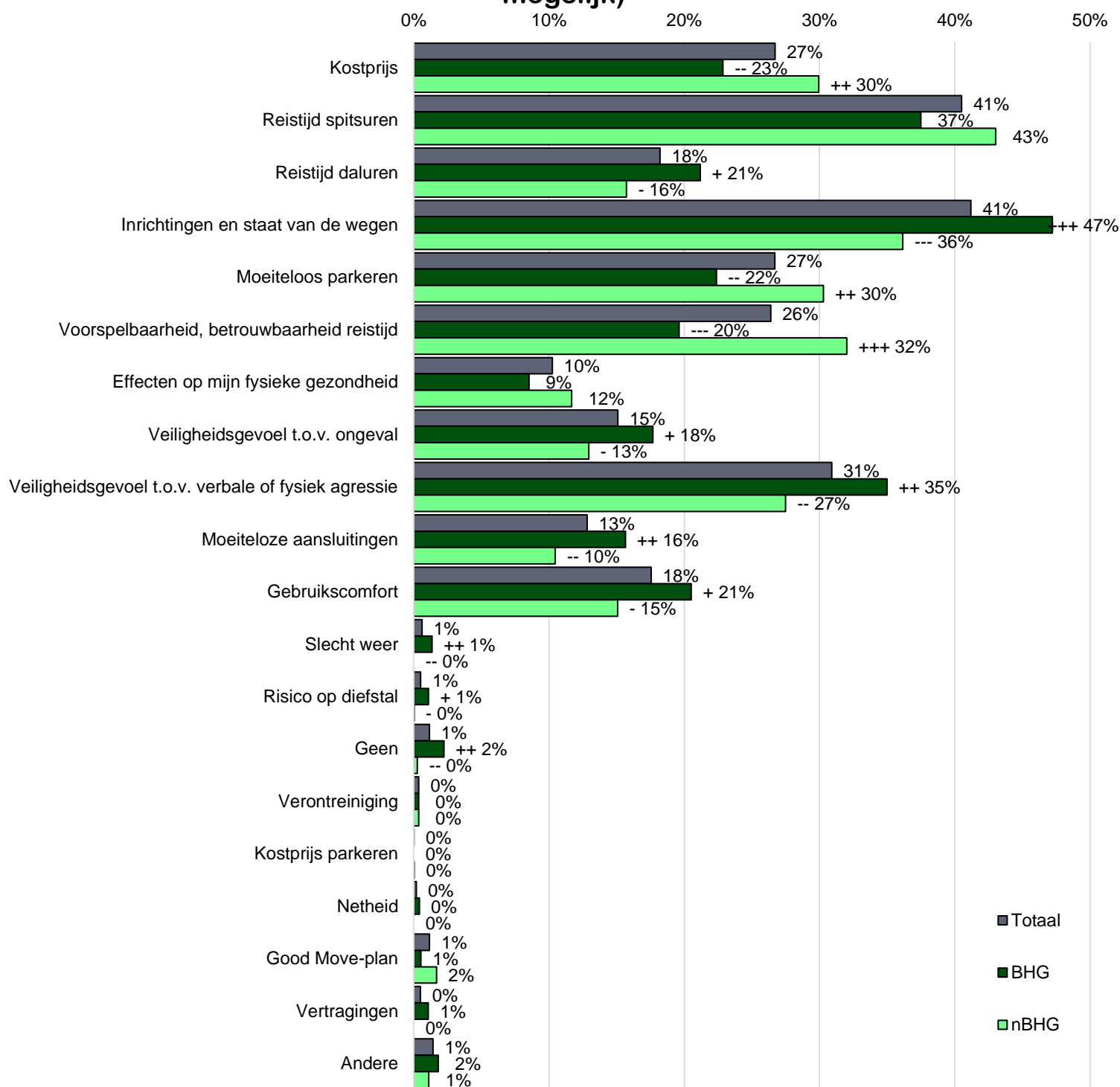
Figuur 16 Belangrijkste nadelen van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun gender (Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste nadelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt? (Nadeel dat als eerste werd geselecteerd)



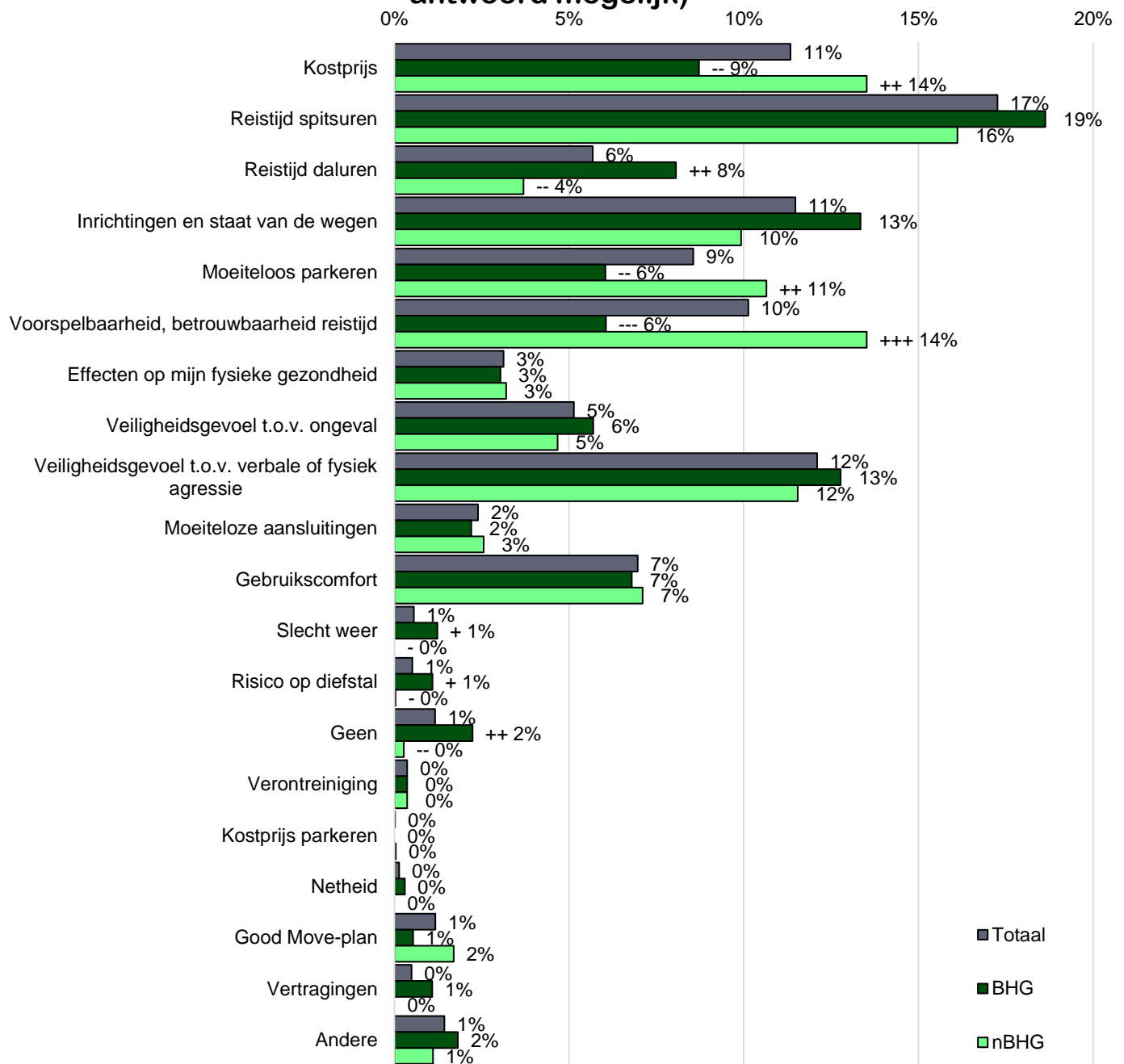
Figuur 17 Belangrijkste nadeel van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun gender
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste nadelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 18 Belangrijkste nadelen van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun woonplaats (Totaal: 670 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

Welke zijn volgens u de 3 belangrijkste nadelen van de vervoerswijze die u het vaakst gebruikt? (Slechts een antwoord mogelijk)



Figuur 19 Belangrijkste nadeel van de vervoerswijze die de respondenten het vaakst gebruiken, volgens hun woonplaats
(Totaal: 670 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

De belangrijkste nadelen die de respondenten hebben aangeduid, zijn de inrichtingen en de staat van de wegen, alsook de reistijd tijdens de spitsuren. 41% van de bevroagde personen heeft deze nadelen aangeduid binnen hun selectie van de 3 belangrijkste nadelen van hun hoofdvervoerswijze. Voor 31% en 27% van de respondenten was ook het risico op verbale of fysieke agressie, parkeren en de kostprijs en belangrijk negatief punt.

Vrouwen en Brusselaars hechten meer belang aan veiligheid ten opzichte van verbale of fysieke agressie. De inwoners van het BHG staan ook kritischer tegenover de inrichtingen en de staat van de wegen, alsook tegenover de reistijden tijdens de daluren. De respondenten die buiten het BHG wonen,

hebben een negatievere mening over het parkeergemak, de kosten en de betrouwbaarheid van de reistijden.

Belangrijkste nadelen van de meeste gebruikte vervoerswijzen



nr. 1	De inrichtingen en de staat van de wegen (56%)	nr. 1	Veiligheidsgevoel t.o.v. verbale of fysieke agressie (52%)	nr. 1	Reistijd tijdens de spitsuren (67%)
nr. 2	Veiligheidsgevoel t.o.v. verbale of fysieke agressie (43%)	nr. 2	Reistijd tijdens de spitsuren (36%)	nr. 2	Moeilijk parkeren (64%)
nr. 3	Veiligheidsgevoel t.o.v. een ongeval (42%)	nr. 3	Voorspelbaarheid, betrouwbaarheid van de reistijd (33%)	nr. 3	De inrichtingen en de staat van de wegen (51%)

Figuur 20 Belangrijkste nadelen van de meeste gebruikte vervoerswijzen (stappen: 108 resp., OV: 223 resp., auto: 173 resp.)

Van de personen die de voorkeur geven aan stappen, vernoemt 56% de inrichtingen en de staat van de wegen, 43% het veiligheidsgevoel ten opzichte van verbale of fysieke agressie en 42% het veiligheidsgevoel ten opzichte van een ongeval als eerste nadelen van hun vervoerswijze. Voor de regelmatige MIVB-gebruikers zijn de grootste nadelen het veiligheidsgevoel ten opzichte van agressie, de reistijden tijdens de spitsuren en de onbetrouwbaarheid van de reistijden. 67% van respondenten die de auto als hoofdivervoerswijze gebruiken, beschouwen de reistijden gedurende de spitsuren als het grootste nadeel. Voor 64% is dat het moeilijk parkeren en voor 51% de inrichtingen en de staat van de wegen.

Tussentijdse samenvatting - Verplaatsingsgedrag van de niet-gebruikers

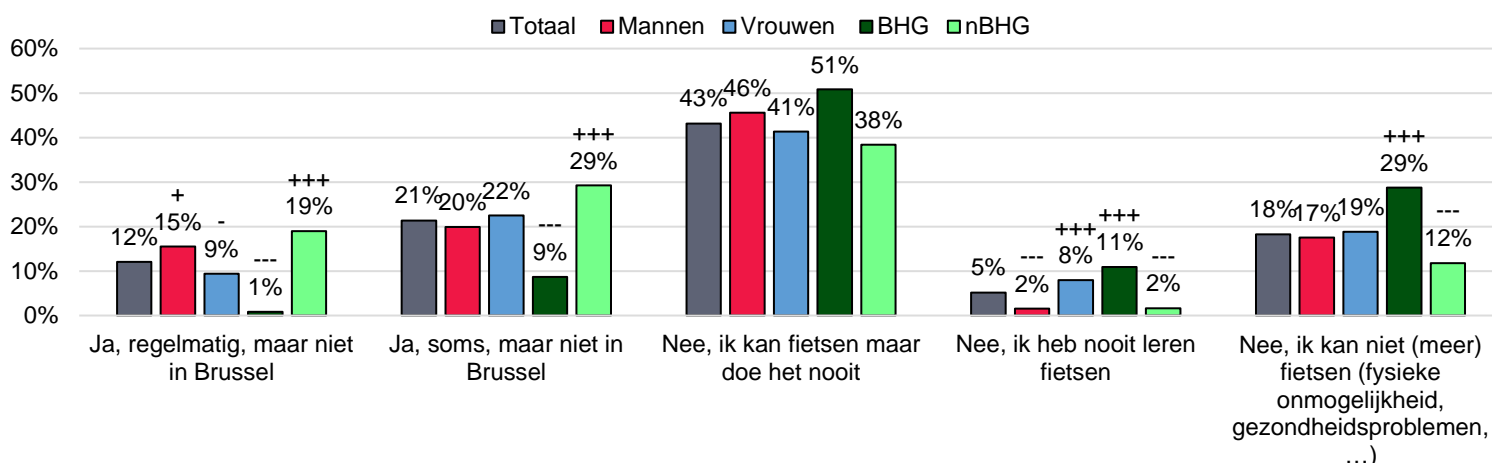
- De vaakst gebruikte vervoerswijzen zijn **stappen**, de **gezinsauto** en de **MIVB**-voertuigen.
- We bemerken ook dat gebruikers in grote mate afhaken van het **Villo!**- en **E-Villo!**-systeem alsook van '**free floating**' **deelfietsen**.
- Voor 33% van de respondenten zijn de **MIVB**-voertuigen de **hoofdvervoerswijze**, voor 26% van de bevroegde personen is dat de **gezinsauto**, en voor 16% van de gebruikers is dat **stappen**.
- **Mannen** zijn eerder geneigd om de **bedrijfsauto** en de **gezinsfiets** te gebruiken als hoofdvervoermiddel, terwijl **vrouwen** eerder opteren voor de **trein**. De **inwoners** van het **BHG** verplaatsen zich vaker **te voet**, met de **MIVB**-voertuigen, de **gezinsfiets** en de **taxi of voertuig met chauffeur**. De **auto** is het meest gebruikte vervoermiddel van de respondenten die **buiten het BHG wonen**.
- De 'top 3' van de belangrijkste **voordelen** die uit de bevraging naar voren komen, zijn het **gebruikscomfort**, de **betrouwbaarheid van de reistijd** en de **kostprijs**.
- De belangrijkste **nadelen** die de respondenten hebben aangeduid, zijn de **inrichtingen en de staat van de wegen**, alsook de **reistijd tijdens de spitsuren**.
- **Vrouwen** en **Brusselaars** hechten meer belang aan het **veiligheidsgevoel** ten opzichte van verbale of fysieke **agressie** dan de overige respondenten.

5. HOUDING TEN OPZICHTE VAN MICROMOBILITEIT

5.1 Fietsgebruik

De enquête omvatte ook meerdere vragen rond het fietsgebruik. Onderstaande grafiek toont het antwoord van de respondenten op de vraag 'Rijdt u soms met de fiets, al is het maar heel af en toe?' die hen werd gesteld indien ze eerder hadden aangegeven dat ze de afgelopen 6 maanden nooit een fiets hadden gebruikt bij hun verplaatsingen in het Brussels Gewest.

Rijdt u soms met de fiets, al is het maar heel af en toe?



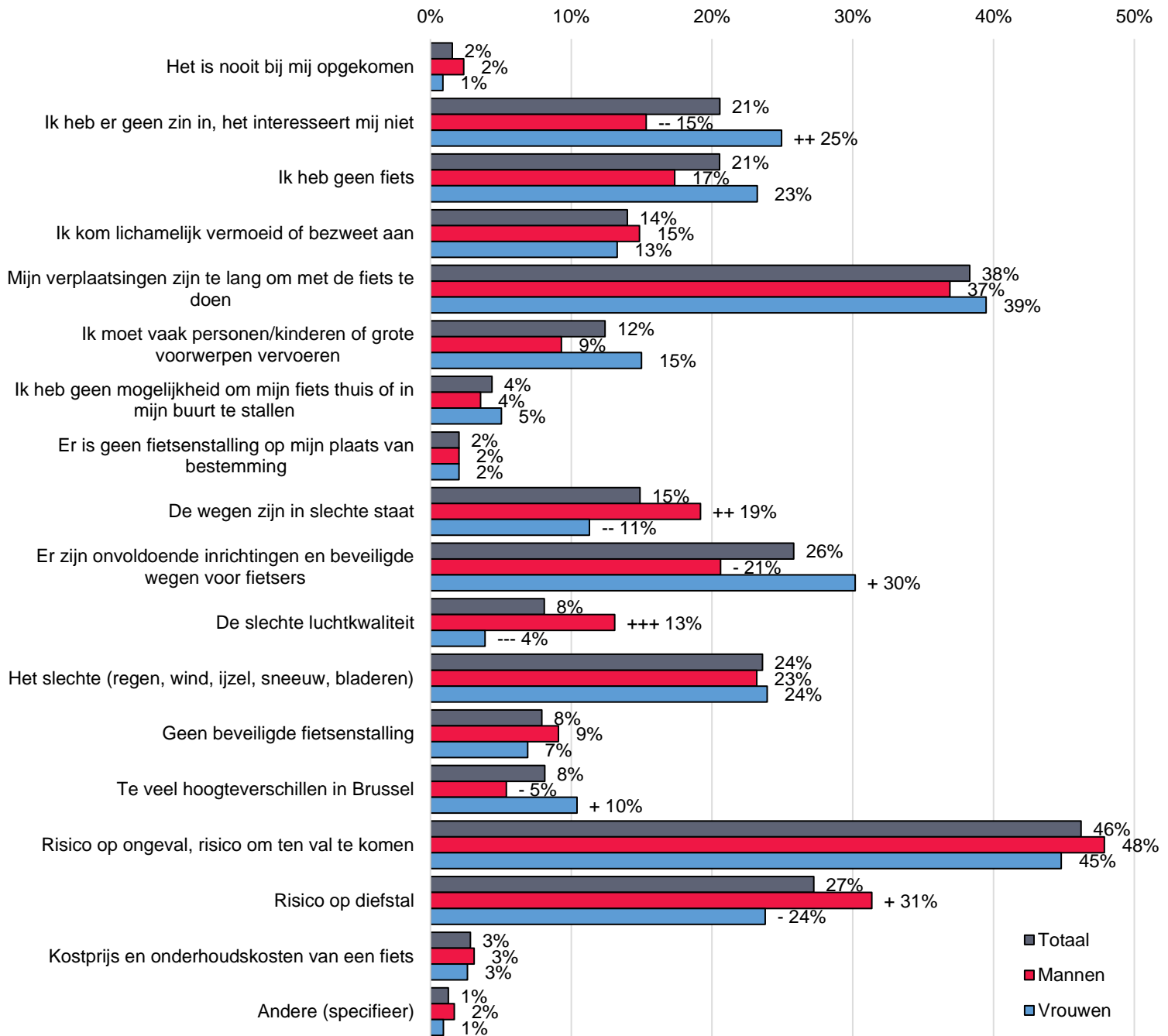
Figuur 21: Gebruik of niet-gebruik van de fiets door de respondenten
(Totaal: 486 resp., Mannen: 209 resp., Vrouwen: 276 resp., BHG: 186 resp., nBHG: 300 resp.)

Van de 486 respondenten die zich de afgelopen 6 maanden geen enkele keer met de fiets hebben verplaatst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, kan het overgrote deel - 43% - wel degelijk fietsen, maar doet het nooit. 12% van de bevroagde personen zegt geregeld de fiets te nemen, maar nooit in Brussel. In 15% van deze gevallen gaat het hier om mannen en in 19% van de gevallen om niet-Brusselaars. 21% de respondenten rijdt af en toe met de fiets maar nooit in Brussel. In deze groep is het aandeel niet-Brusselaars met 29% veel sterker vertegenwoordigd dan het aandeel Brusselaars dat hiervan maar 9% uitmaakt. 5% van de bevroagde personen geeft aan dat hij/zij nooit heeft leren fietsen. Vrouwen en Brusselaars zijn in deze categorie oververtegenwoordigd. Zij maken respectievelijk 8% en 11% uit van de respondenten die nooit hebben leren fietsen. Personen die niet (meer) kunnen fietsen wegens gezondheidsproblemen maken 18% uit van deze deelsteekproef. Dit aandeel stijgt tot 29% voor Brusselaars, tegen 12% voor niet-Brusselaars. Als we alle respondenten samen nemen, dan rijdt 17% van hen niet met de fiets omdat hij/zij het nooit heeft geleefd of het niet kan wegens gezondheidsproblemen. Dat komt dus neer op 1 respondent op 6, wat een vrij aanzienlijk aandeel is.

5.2 Redenen die het fietsgebruik ontmoedigen

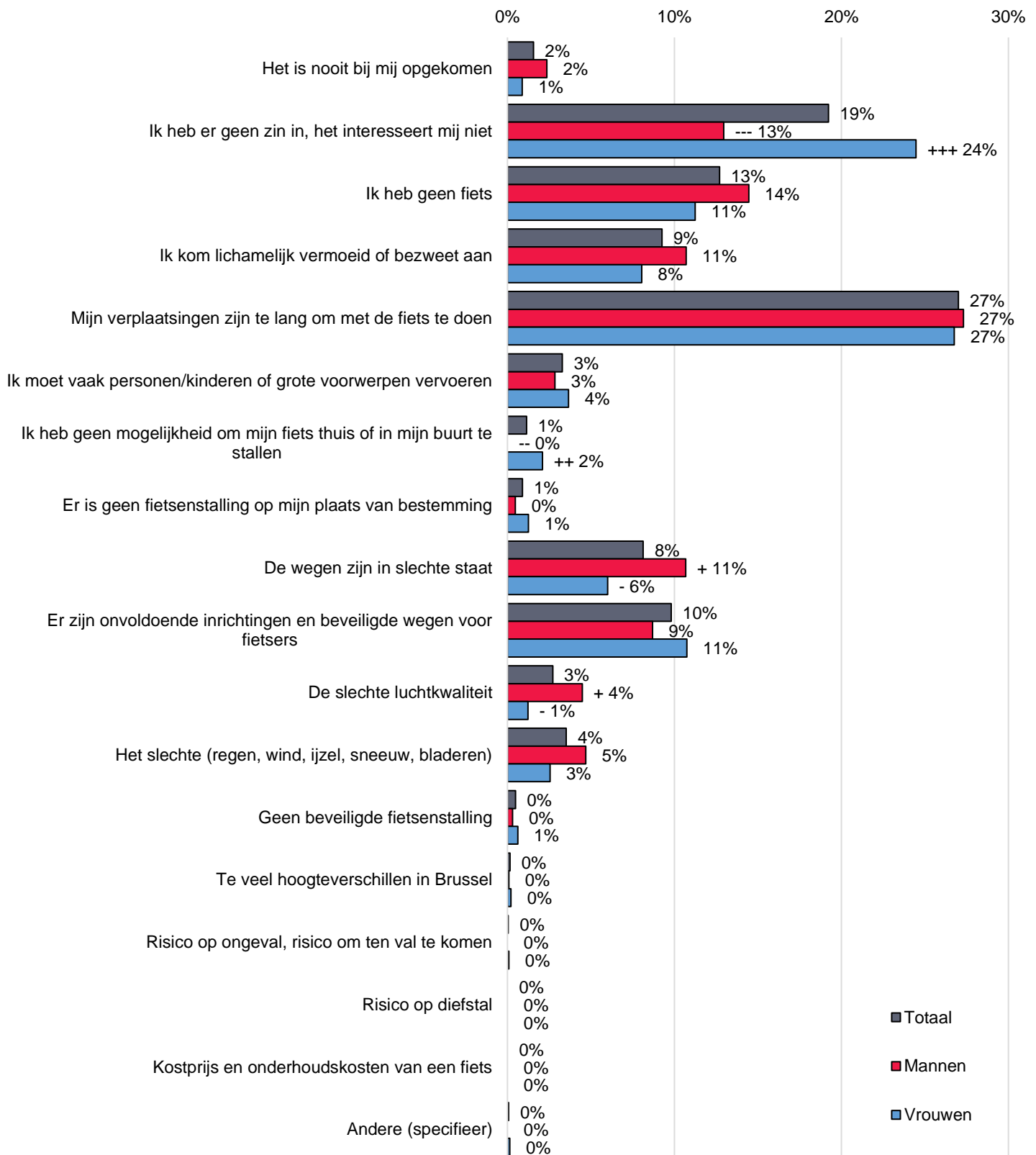
De grafieken op de volgende pagina's tonen de verschillende redenen waarom de respondenten geen gebruik maken van de fiets, volgens hun gender en volgens hun woonplaats. Deze vraag werd gesteld aan de bevroagde personen die op de vorige vraag hadden geantwoord dat ze kunnen fietsen (Figuur 21: fietsgebruik of niet-fietsgebruik door de respondenten). De eerste reeks grafieken biedt een overzicht van alle antwoorden die werden geselecteerd; de tweede reeks grafieken toont enkel de antwoorden die als eerste werden aangeduid.

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u zich niet met de fiets wil verplaatsen in het Brussels Gewest? (Meerdere antwoorden mogelijk)



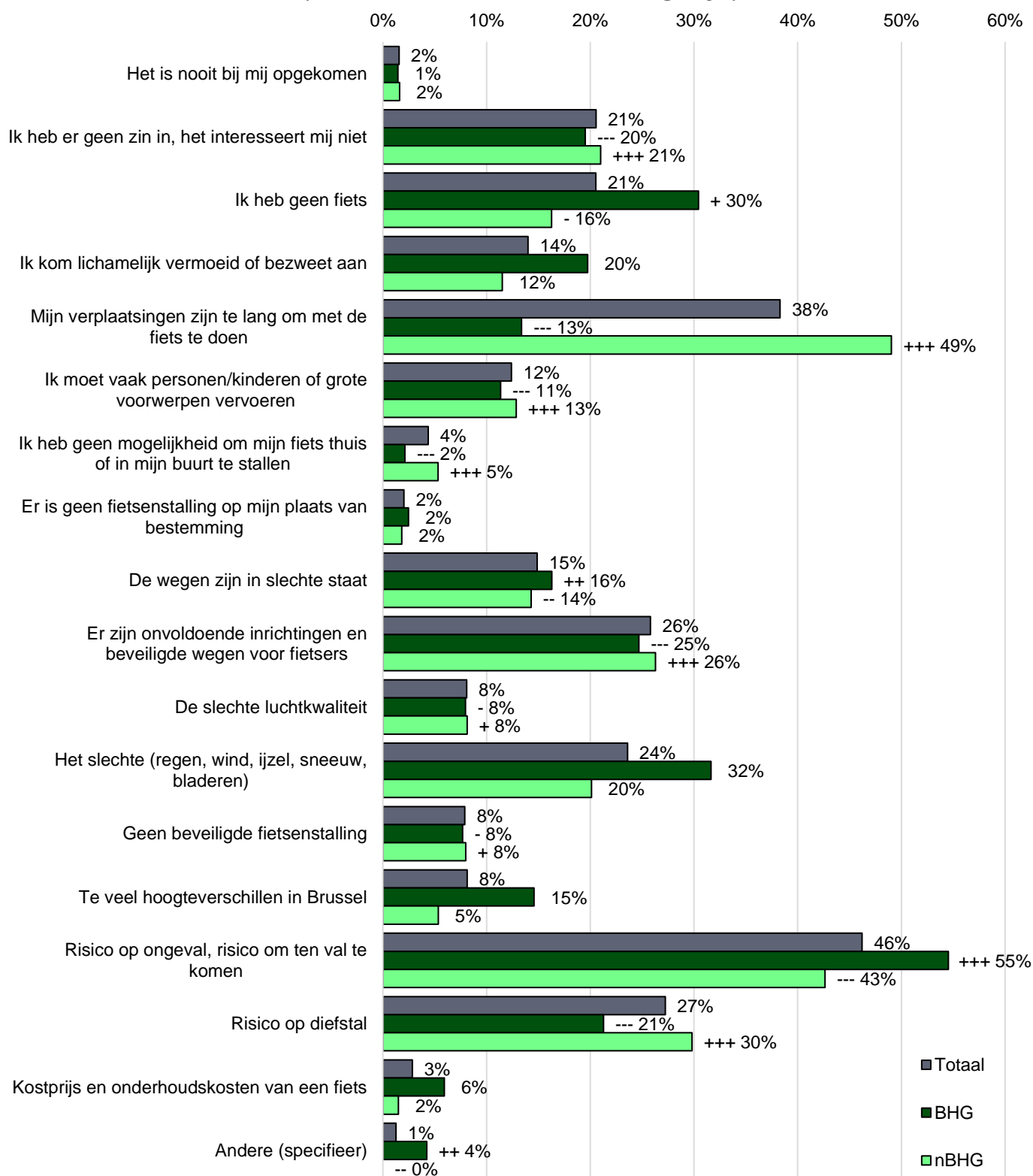
Figuur 22 Belangrijkste redenen die de respondenten ervan weerhouden om de fiets te gebruiken, volgens hun gender (Totaal: 372 resp., Mannen: 169 resp., Vrouwen: 203 resp.)

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u zich niet met de fiets wil verplaatsen in het Brussels Gewest? (Reden die als eerste werd geselecteerd)



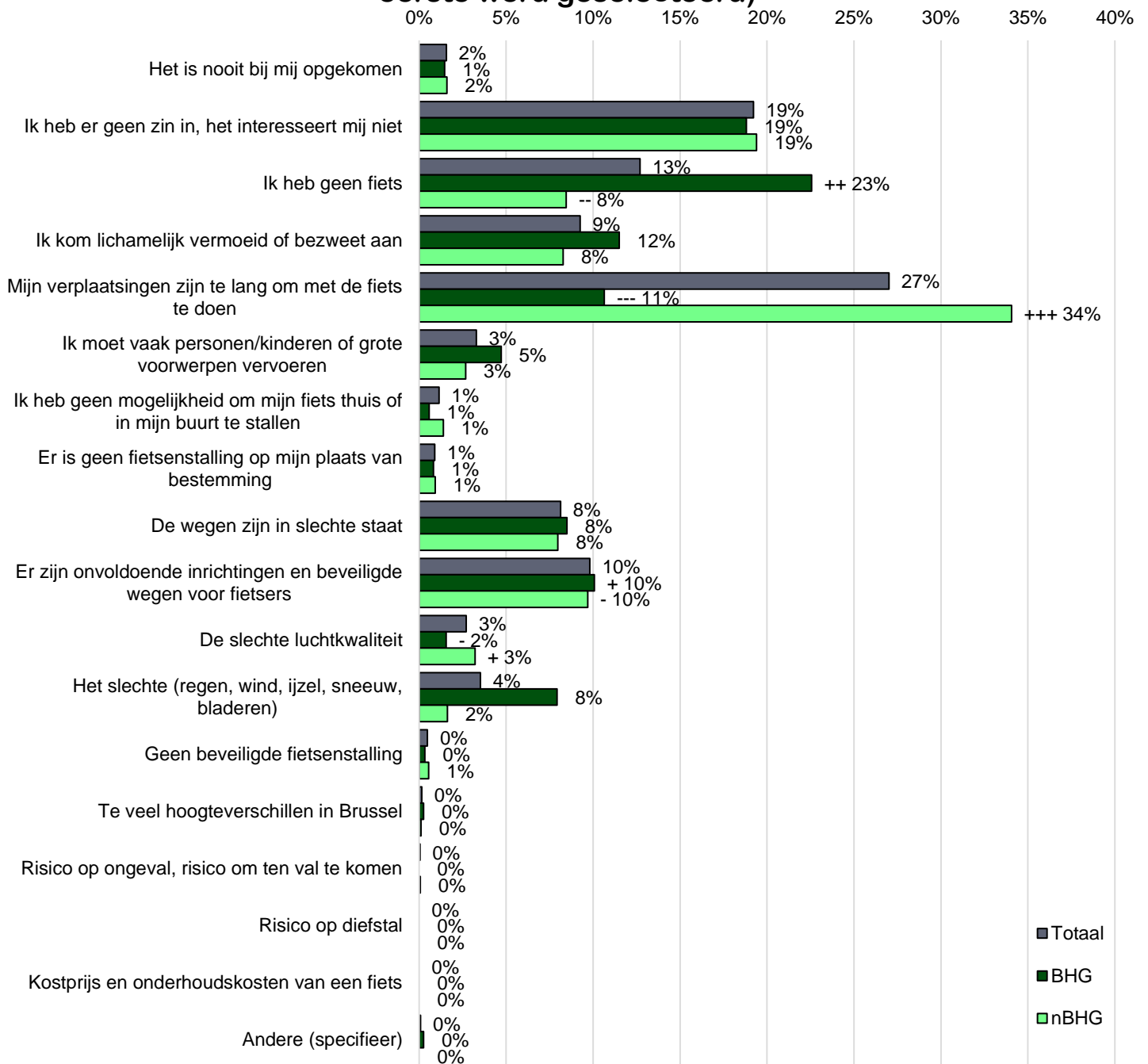
Figuur 23 Belangrijkste reden die de respondenten ervan weerhoudt om de fiets te gebruiken, volgens hun gender (Totaal: 372 resp., Mannen: 169 resp., Vrouwen: 203 resp.)

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u zich niet met de fiets wil verplaatsen in het Brussels Gewest? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 24 Belangrijkste redenen die de respondenten ervan weerhouden om de fiets te gebruiken, volgens hun woonplaats
(Totaal: 372 resp., BHG: 112 resp., nBHG: 260 resp.)

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u zich niet met de fiets wil verplaatsen in het Brussels Gewest? (Reden die als eerste werd geselecteerd)



Figuur 25 Belangrijkste reden die de respondenten ervan weerhoudt om de fiets te gebruiken, volgens hun woonplaats (Totaal: 372 resp., BHG: 112 resp., nBHG: 260 resp.)

De redenen die de respondenten er het meest van weerhouden om de fiets te gebruiken, zijn in de eerste plaats het risico op een ongeval of het risico om ten val te komen dat 46% van de respondenten heeft aangeduid, alsook de afstand van de verplaatsingen die 38% als te ver beschouwt om met de fiets af te leggen. Andere belangrijke punten zijn het risico op diefstal van de fiets en de ontoereikendheid van de inrichtingen en van de beveiligde wegen, die respectievelijk door 27% en 26% van de respondenten als antwoord werd geselecteerd.

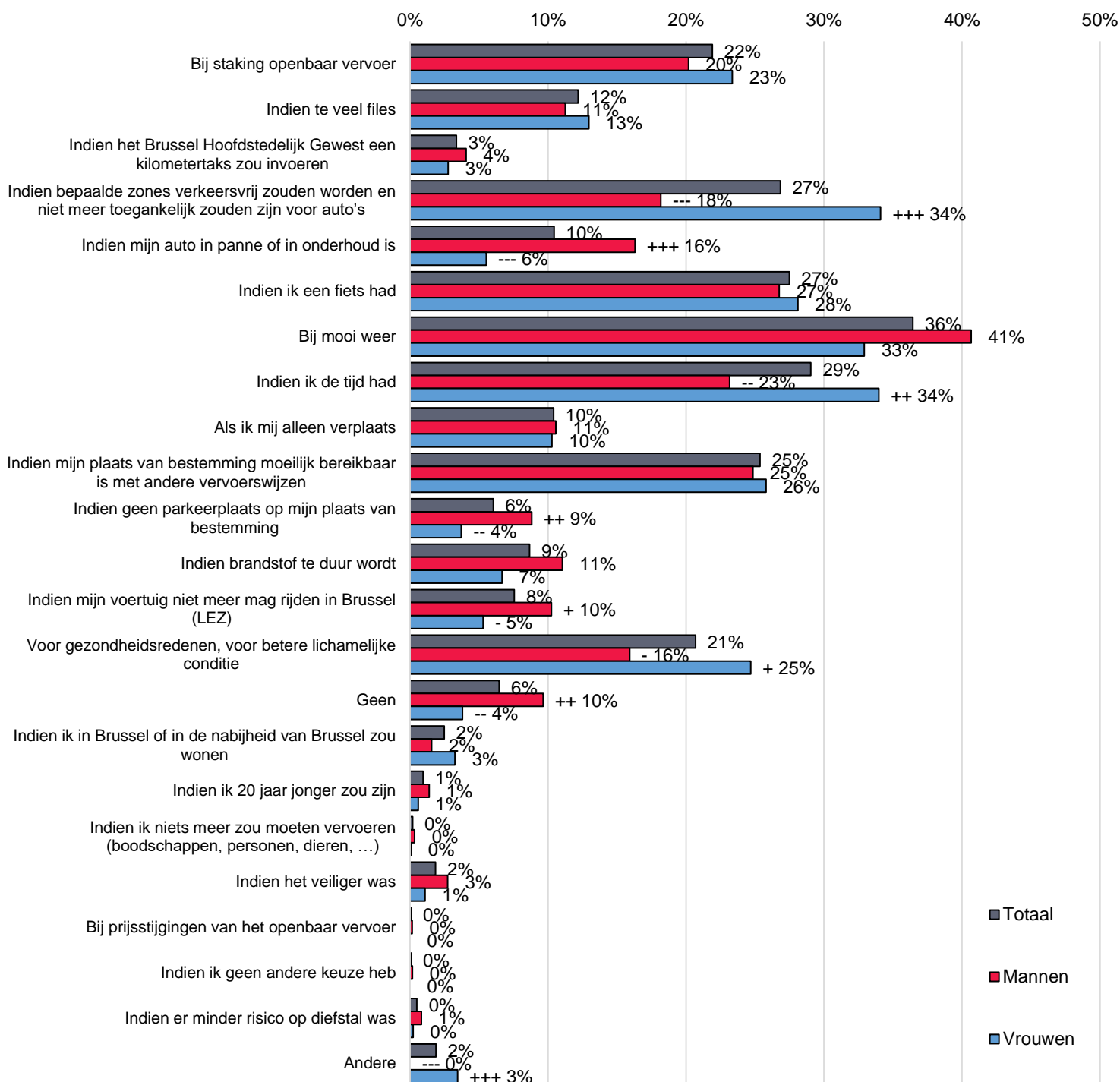
Mannen lijken ook gevoeliger voor de slechte luchtkwaliteit, de slechte staat van de wegen en het risico op diefstal. Vrouwen geven aan dat ze minder geïnteresseerd zijn in gebruikmaking van de fiets als vervoerswijze. Het verschil is hier 25% tegen 15%. Zij tillen zwaarder aan de ontoereikendheid van de inrichtingen en de beveiligde wegen voor fietsers en zien ook meer op tegen de aanzienlijke hoogteverschillen in Brussel. Personen die buiten het BHG wonen, vermelden veel vaker als reden dat de afstand die ze moeten afleggen te lang is. Het verschil hier bedraagt 49% van de respondenten tegen 13% van de respondenten die in het BHG wonen. In vergelijking met de overige respondenten, zien Brusselaars eerder af van fietsgebruik door het risico op ongevallen dan wel door het risico op diefstal.

Indien we enkel letten op de antwoorden die als eerste werden geselecteerd, dus de reden die hen er het meest van weerhoudt om de fiets te gebruiken, dan vallen in de eerste plaats de lengte van de afstand op alsook de desinteresse van de respondenten voor dit vervoermiddel. Het risico op een ongeval wordt echter niet aangehaald als een van de hoofdredenen. De eerste reden die Brusselaars aanhalen als reden om geen gebruik te maken van de fiets, is het feit dat ze er geen hebben.

5.3 Situaties die zouden kunnen aanzetten tot gebruikmaking van de fiets.

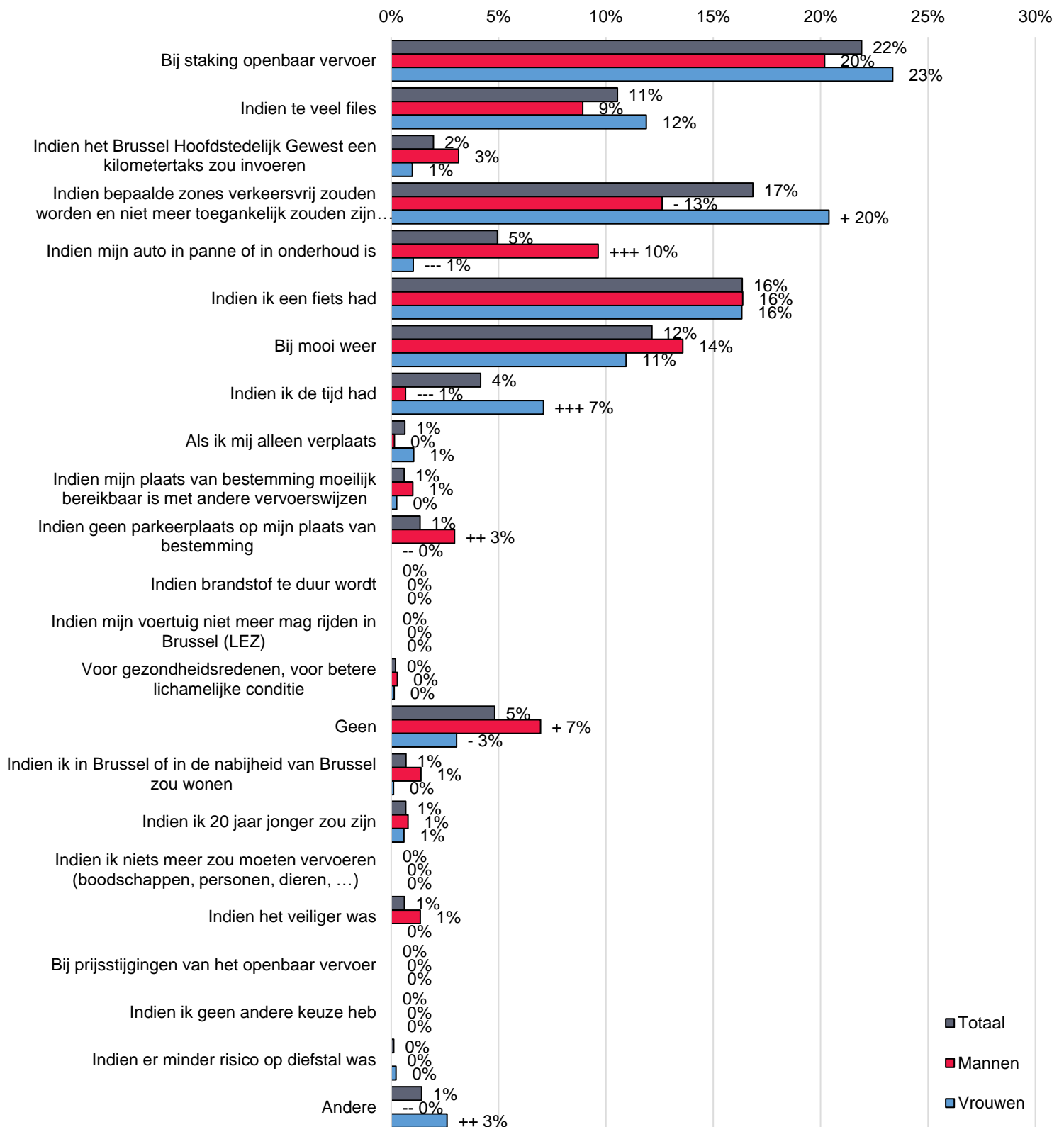
De onderstaande grafieken tonen de verschillende situaties die respondenten ertoe zouden kunnen aanzetten om zich met de fiets te verplaatsen. Deze vraag werd gesteld aan de respondenten die eerder hadden aangegeven dat ze geen gebruik maken van de fiets, maar dat ze wel kunnen fietsen. De resultaten groeperen eerst alle geselecteerde antwoorden, en daarna enkel het antwoord dat als eerste werd aangeduid, volgens het gender en de woonplaats van de respondent.

Als u een keuze moet maken uit de volgende situaties, welke zijn de 3 situaties waarin u zich eventueel met de fiets zou verplaatsen in het Brussels Gewest? (Meerdere antwoorden mogelijk)



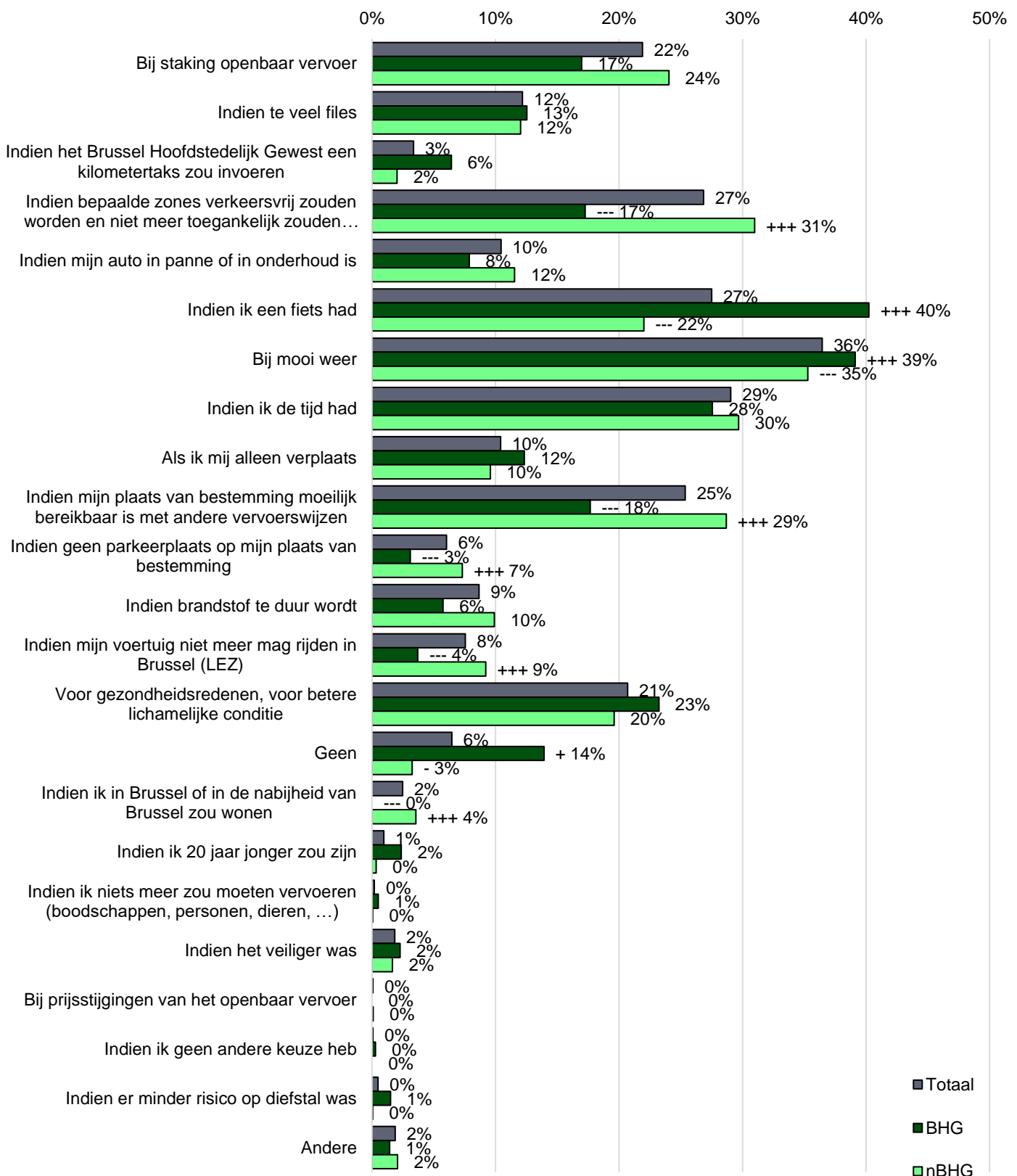
Figuur 26 Situaties die aanzetten tot gebruikmaking van de fiets, volgens het gender van de respondenten (Totaal: 372 resp., Mannen: 169 resp., Vrouwen: 203 resp.)

Als u een keuze moet maken uit de volgende situaties, welke zijn de 3 situaties waarin u zich eventueel met de fiets zou verplaatsen in het Brussels Gewest? (Situatie die als eerste werd geselecteerd)



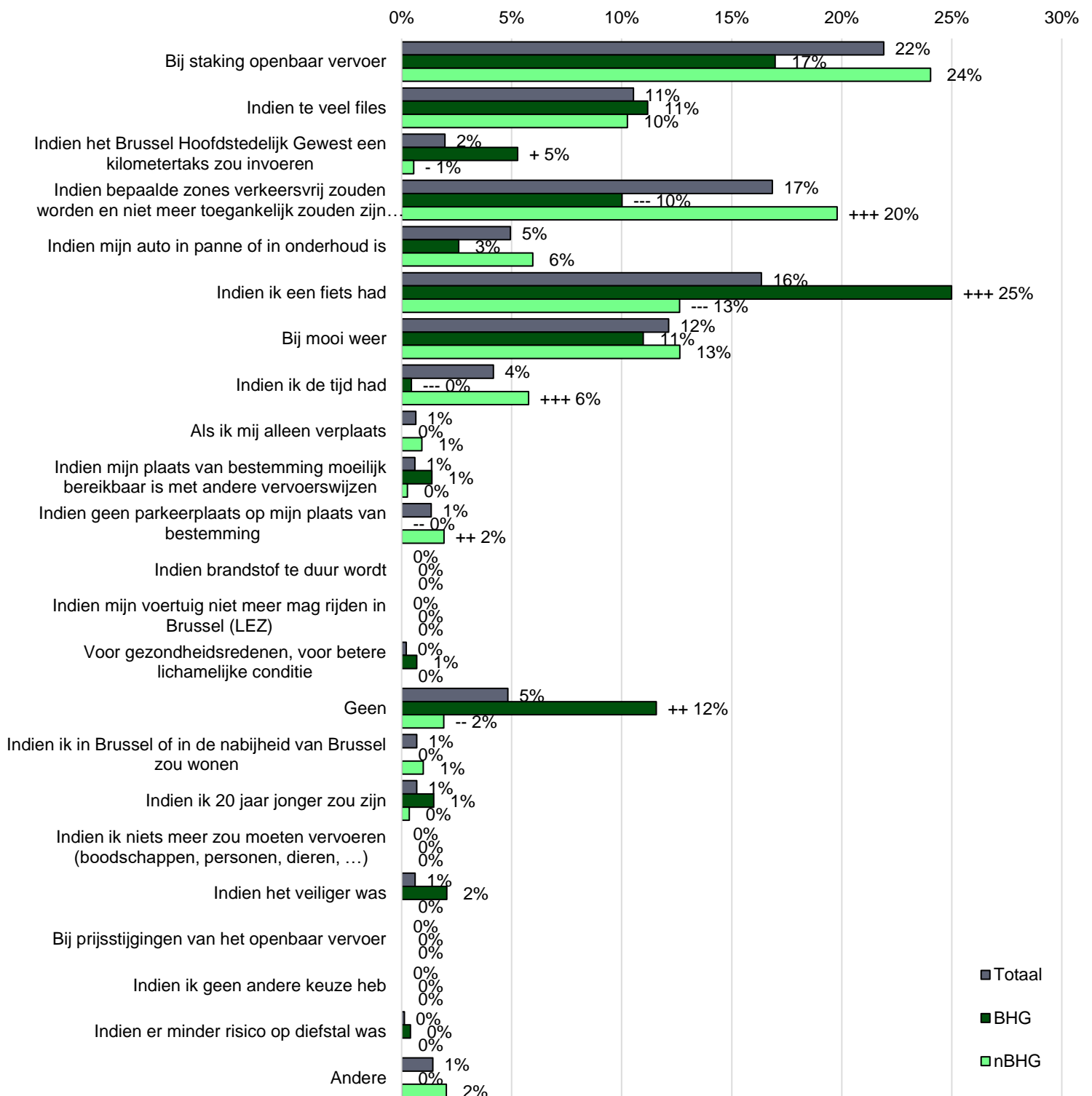
Figuur 27 Belangrijkste situatie die aanzet tot gebruikmaking van de fiets volgens het gender van de respondenten (Totaal: 372 resp., Mannen: 169 resp., Vrouwen: 203 resp.)

Als u een keuze moet maken uit de volgende situaties, welke zijn de 3 situaties waarin u zich eventueel met de fiets zou verplaatsen in het Brussels Gewest? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 28 Situaties die aanzetten tot gebruikmaking van de fiets volgens de woonplaats van de respondenten (Totaal: 372 resp., BHG: 112 resp., nBHG: 260 resp.)

**Als u een keuze moet maken uit de volgende situaties, welke zijn de 3 situaties waarin u zich eventueel met de fiets zou verplaatsen in het Brussels Gewest?
(Situatie die als eerste werd geselecteerd)**



*Figuur 29 Belangrijkste situatie die aanzet tot gebruikmaking van de fiets volgens de woonplaats van de respondenten
(Totaal: 372 resp., BHG: 112 resp., nBHG: 260 resp.)*

Er zijn 4 situaties die de respondenten ertoe zouden aanzetten om zich met de fiets te verplaatsen. Voor 36% van de bevroagde personen is dat bij mooi weer, voor 29% indien ze over voldoende tijd beschikken, en voor 27% indien ze een fiets hadden of indien bepaalde zones verkeersvrij zouden zijn.

Vooraf vrouwen zien de fiets wel zitten bij deze laatste voorwaarde. 34% van hen heeft deze situatie geselecteerd tegen 18% van de mannen. Ze zouden ook de fiets gebruiken indien ze meer tijd hadden, of om in vorm te blijven. Mannen zouden dan weer sneller geneigd zijn om de fiets te nemen als hun voertuig in panne zou zijn of indien er geen parkeerplaats beschikbaar is op hun plaats van bestemming. Personen die buiten het BHG wonen, zouden meer bereid zijn om zich met de fiets te verplaatsen indien bepaalde zones verkeersvrij zouden zijn, indien hun bestemming moeilijk bereikbaar zou zijn met andere vervoermiddelen, indien er geen parkeerplaats is of indien hun voertuig niet in Brussel zou mogen rijden.

De situatie die de respondenten er het meest zou toe aanzetten om de fiets te nemen - dus de eerste situatie die ze uit de opties hebben geselecteerd - is bij staking van het openbaar vervoer, dat door 22% van de bevroagde personen werd aangeduid, waarbij we niet mogen vergeten dat de helft van de steekproef de MIVB-voertuigen meer dan een keer par maand gebruikt. 17% van de respondenten zou worden aangespoord om de fiets te nemen wanneer bepaalde zones verkeersvrij zouden worden, en 16% zou zich hiertoe aangemoedigd voelen indien hij of zij een fiets had. Het eerste antwoord dat het vaakst werd aangehaald door de inwoners van het BHG was het bezit van een fiets. 25% van deze groep heeft deze situatie als eerste aangeduid. Voor 12% van de bevroagde inwoners van het BHG zou geen enkele situatie hen ertoe aanzetten om de fiets te nemen. Er waren ook situaties die voor niemand van de respondenten voldoende aanzet gaven om zich met de fiets te verplaatsen, meer bepaald: bij duurder wordende bandstof, indien hun voertuig niet meer zou mogen rijden in Brussel, indien ze niets meer zouden moeten vervoeren, bij hoger wordende kostprijs van het openbaar vervoer, en indien ze geen andere keuze zouden hebben.

Tussentijdse samenvatting – Vervoerswijze: fiets

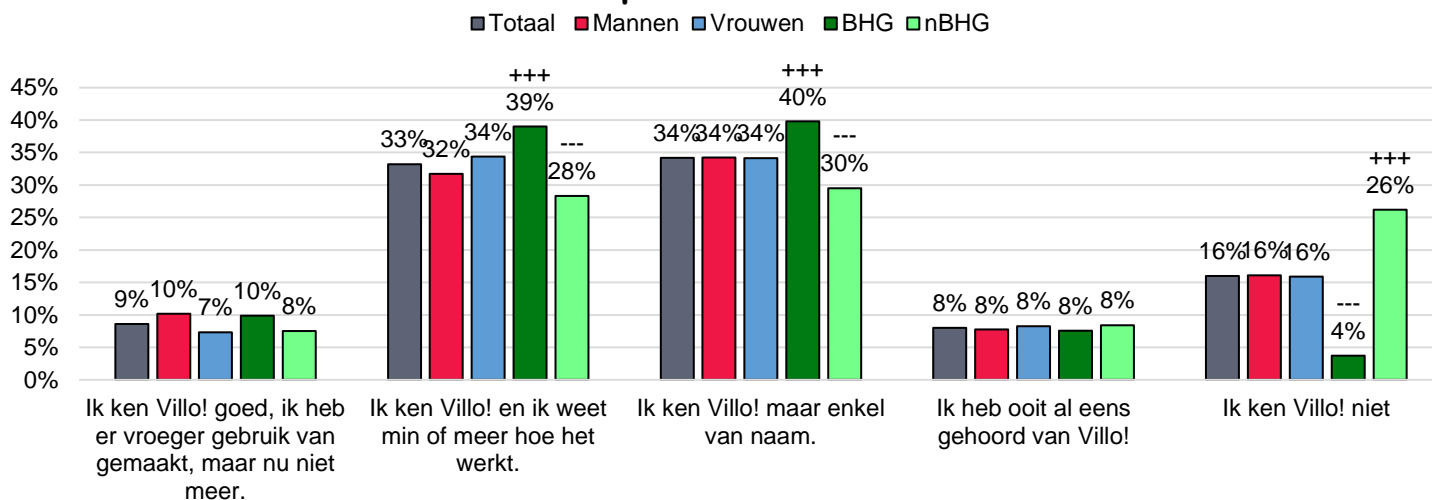
- Bijna de helft van de respondenten die zich niet met de fiets verplaatst, **kan fietsen**, maar doet het nooit. Bijna een kwart van de bevroagde personen **rijdt wel al eens met de fiets**, maar **nooit in het Brussels Gewest**.
- Een van de redenen die de respondenten er het meest van weerhoudt om gebruik te maken van de fiets is het **risico op een ongeval of het risico om ten val te komen**. Deze reden werd door 46% van de bevroagde personen geselecteerd. De op een na meest geselecteerde reden is de **lengte van de verplaatsingen**.
- De belangrijkste situatie die de respondenten ertoe zou aanzetten om zich met de fiets te verplaatsen, is **mooi weer**. Over **voldoende tijd** beschikken, **een fiets hebben**, en het **verkeersvrij** worden van bepaalde zones, komen respectievelijk op de tweede, derde en vierde plaats.
- **Vrouwen** en personen die **buiten het BHG wonen**, zouden meer bereid zijn om zich met de fiets te verplaatsen indien bepaalde zones **verkeersvrij** zouden worden.
- De situatie die de respondenten er het meest zou toe aanzetten om de fiets te nemen - dus de eerste situatie die ze uit de opties hebben geselecteerd - is bij **staking van het openbaar vervoer**.
- Voor een vierde van de respondenten die in het **BHG** wonen en die hebben aangegeven dat ze **geen gebruik maken van de fiets** maar wel **kunnen fietsen**, is het **hebben van een fiets** de belangrijkste **reden die hen er zou toe aanzetten** om er gebruik van te maken.

6. FOCUS OP HET VILLO!-SYSTEEM

6.1 Kennis van het systeem

Onderstaande grafiek toont de mate waarin de respondenten het Villo!-systeem kennen, volgens hun gender en hun woonplaats.

In welke mate kent u het deelfietssysteem met vast standplaats Villo!?



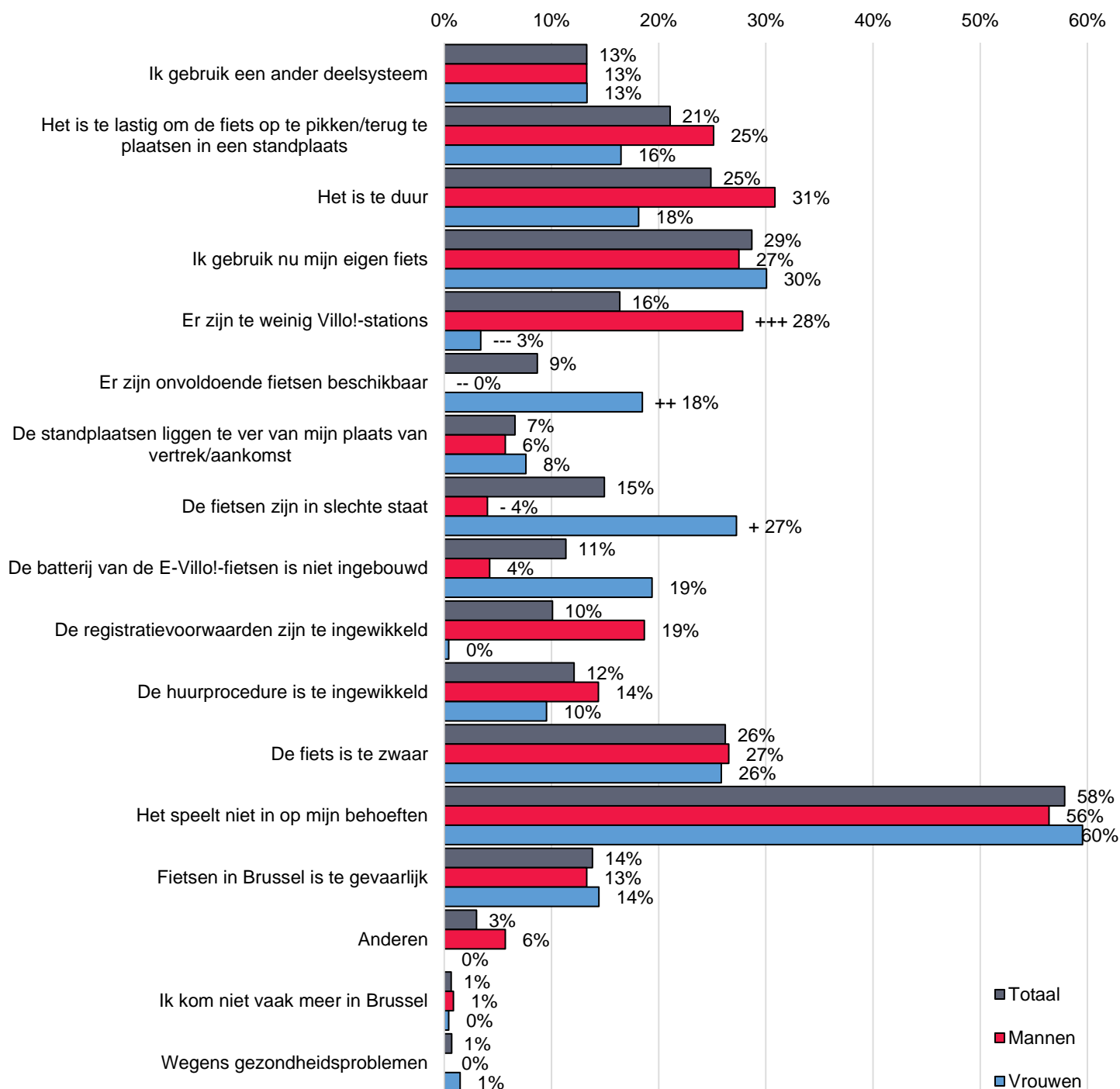
Figuur 30 Kennis van het Villo!-systeem door de respondenten
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

Het aandeel personen dat min of meer bekend is met de werking van het systeem en het aandeel personen dat het enkel kent van naam, vertegenwoordigen ieder een derde van alle respondenten. 16% van de bevroagde personen kennen Villo! niet. Het betreft hier voornamelijk personen die buiten het BHG wonen.

6.2 Redenen waarom vroegere gebruikers van het Villo!-systeem afhaken

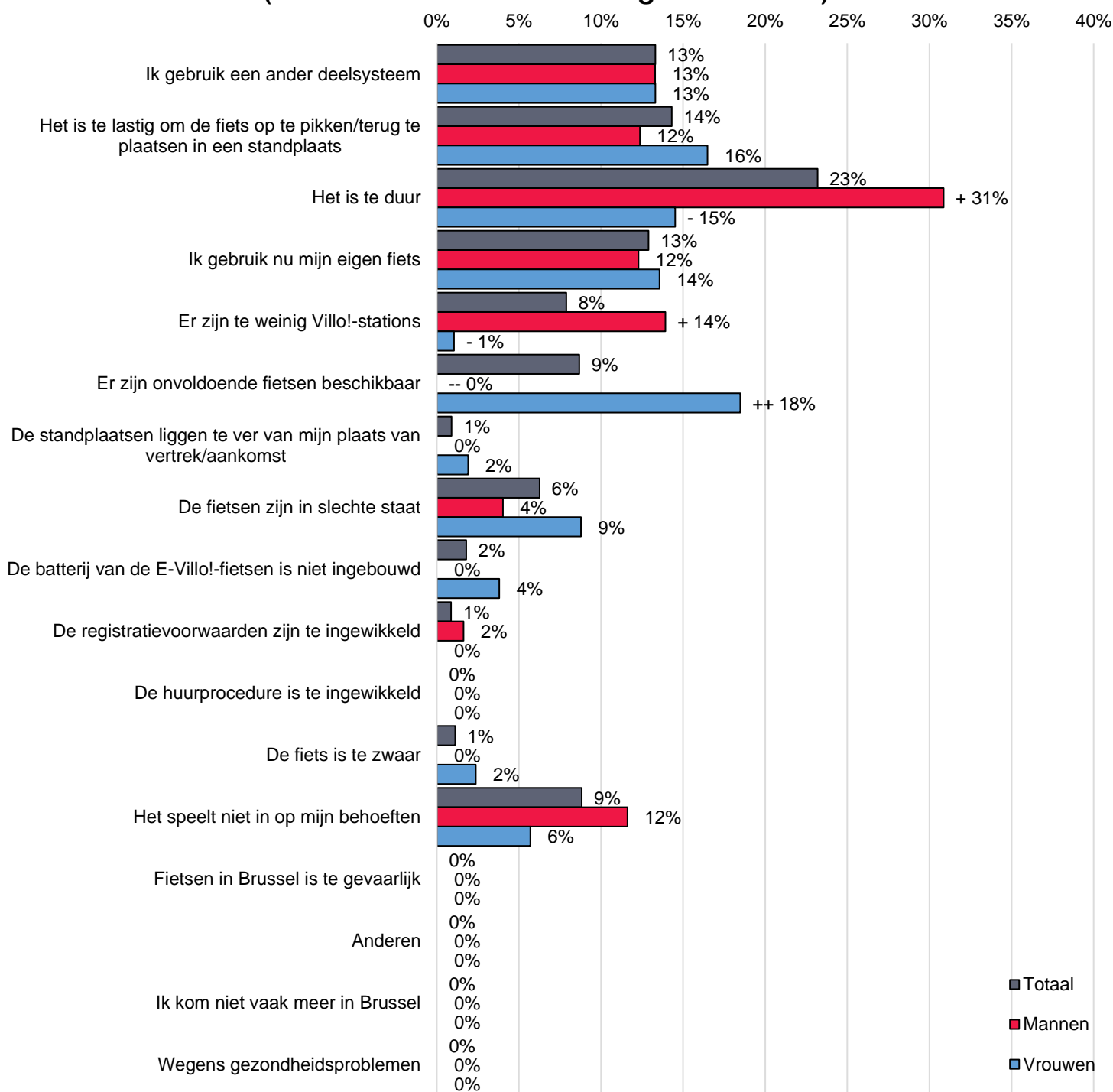
De grafieken op de volgende pagina's tonen de redenen waarom de respondenten voor hun verplaatsingen in het Brussels Gewest niet langer gebruik maken van het Villo!-systeem, eerst volgens hun gender en daarna volgens hun woonplaats. Deze vraag werd hen enkel gesteld indien ze hadden aangegeven dat ze niet langer gebruik maken van het systeem. Het gaat hier om een kleine steekproef. De resultaten moeten dan ook met de nodige omzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u voor uw verplaatsingen in het Brussels Gewest niet langer gebruik maakt van het Villo!-systeem? (Meerdere antwoorden mogelijk)



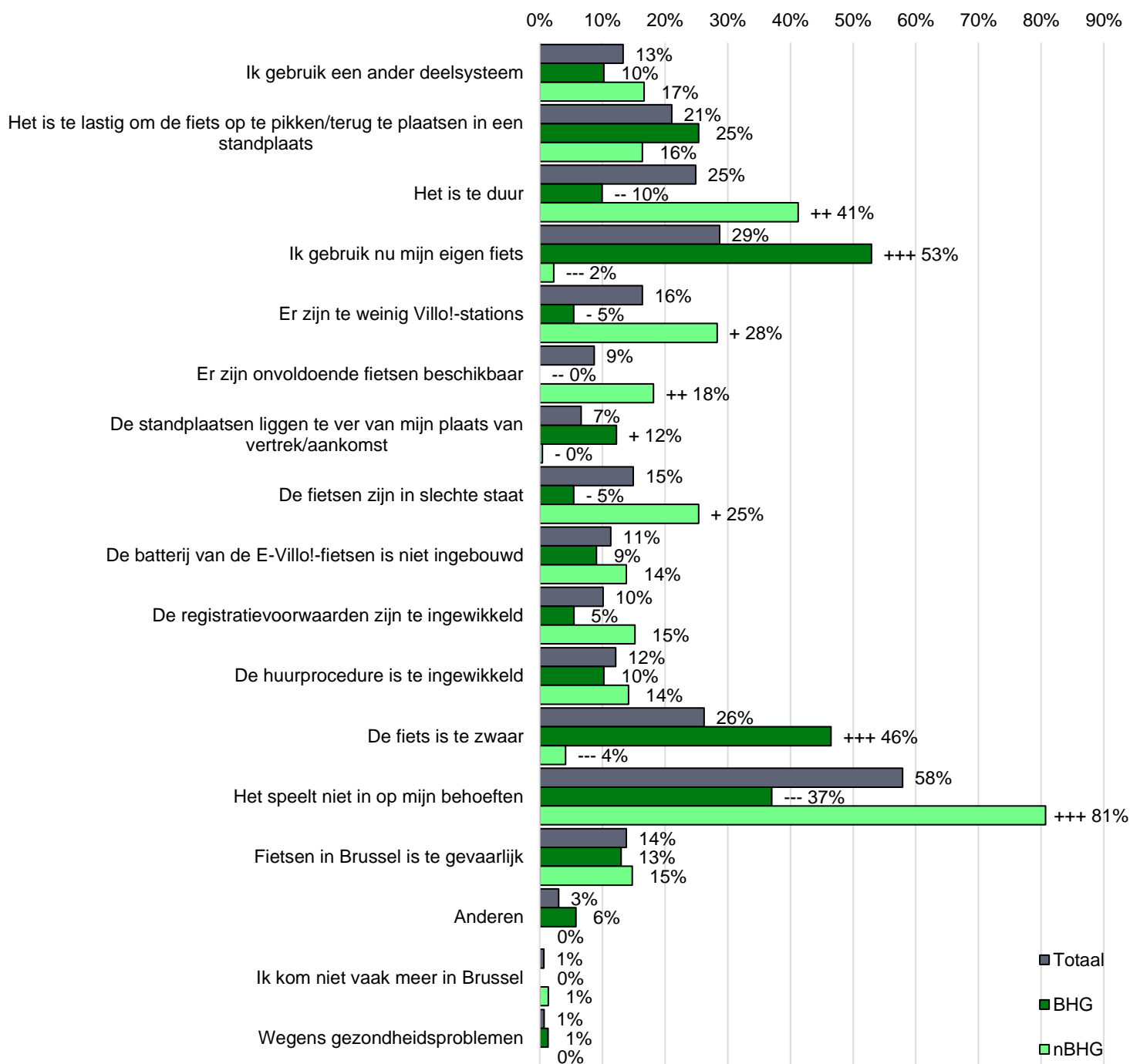
Figuur 31 Belangrijkste redenen waarom vroegere gebruikers van het Villo!-systeem zijn afgehaakt, volgens hun gender (Totaal: 58 resp., Mannen: 31 resp., Vrouwen: 27 resp.)

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u voor uw verplaatsingen in het Brussels Gewest niet langer gebruik maakt van het Villo!-systeem? (Reden die als eerste werd geselecteerd)



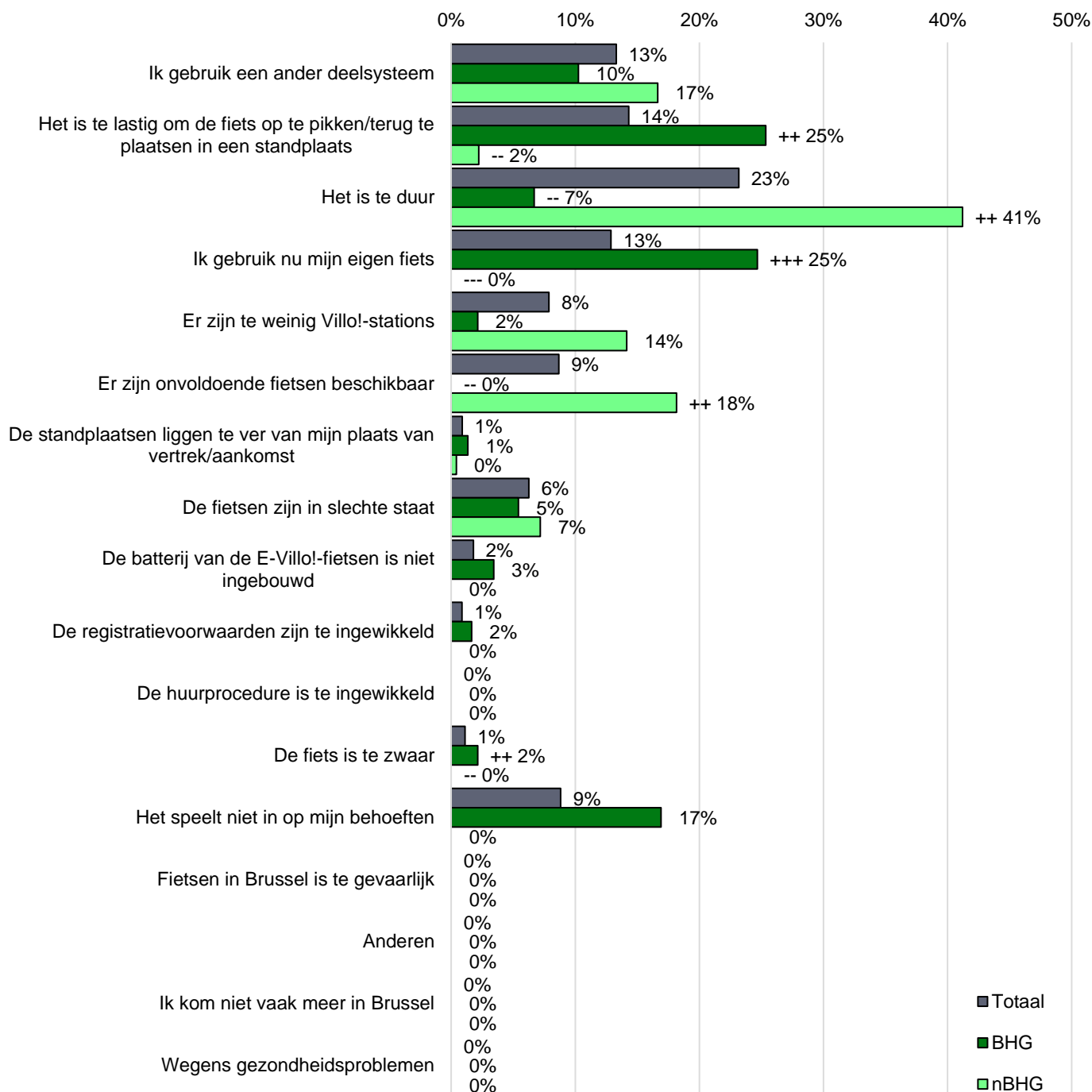
*Figuur 32 Belangrijkste reden waarom vroegere gebruikers van het Villo!-systeem zijn afgehaakt, volgens hun gender
(Totaal: 58 resp., Mannen: 31 resp., Vrouwen: 27 resp.)*

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u voor uw verplaatsingen in het Brussels Gewest niet langer gebruik maakt van het Villo!-systeem? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 33 Belangrijkste redenen waarom vroegere gebruikers van het Villo!-systeem zijn afgehaakt, volgens hun woonplaats
(Totaal: 58 resp., BHG: 30 resp., nBHG: 28 resp.)

Wat zijn de drie belangrijkste redenen waarom u voor uw verplaatsingen in het Brussels Gewest niet langer gebruik maakt van het Villo!-systeem? (Reden die als eerste werd geselecteerd)



*Figuur 34 Belangrijkste reden waarom vroegere gebruikers van het Villo!-systeem zijn afgehaakt, volgens hun woonplaats
(Totaal: 58 resp., BHG: 30 resp., nBHG: 28 resp.)*

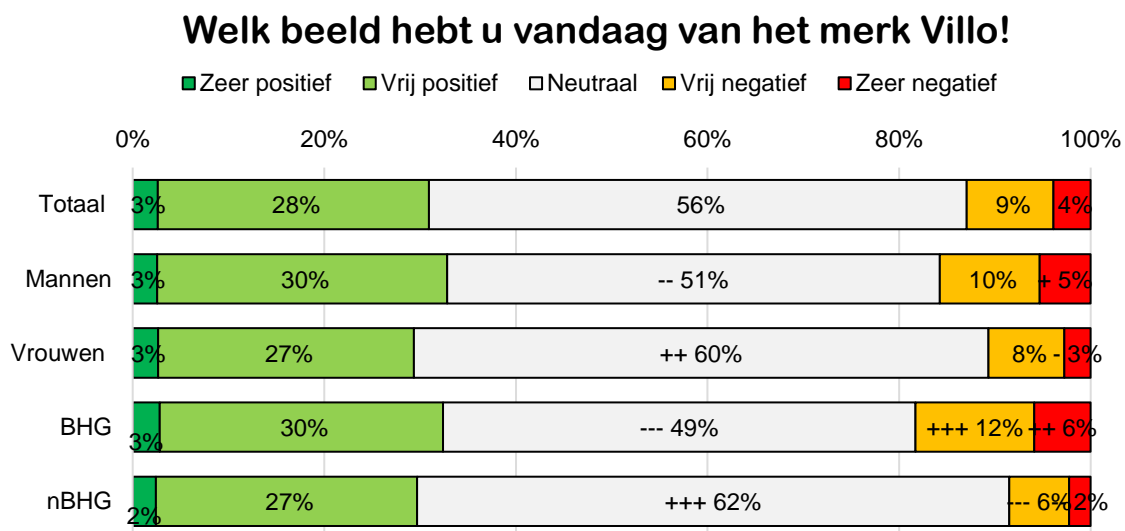
26% van de vroegere Villo!-gebruikers verplaatsen zich nog steeds met een of andere toestel voor micromobiliteit. 13% van hen gebruikt de eigen fiets, de overige 13% doet beroep op een andere deelsysteemdienst. Meer dan de helft van de respondenten, meer bepaald 58%, geeft aan dat het

Villo!-systeem niet langer inspeelt op hun behoeften. Voor de bevroagde personen die buiten het BHG wonen, loopt dit aandeel op tot 86%. Ongeveer een derde rijdt nu met de eigen fiets. Het overgrote deel van hen, meer bepaald 53%, zijn inwoners van het BHG. In de overige groepen is dat 2%. Als reden waarom ze afhaken, vermeldt 26% het gewicht van de fiets, en 25% de kostprijs van het systeem. De inwoners van het Brussels Gewest zijn het meest gevoelig voor het gewicht van de fietsen.

De hoofdreden waarom de vroegere gebruikers afhaken - dus de reden die ze als eerste hebben geselecteerd - is de kostprijs van het systeem. Dat is vooral het geval voor de personen die buiten het BHG wonen. Hun aandeel bedraagt 41% tegen 7% voor de overige respondenten. We moeten hierbij wel opmerken dat de kostprijs door slechts 13 respondenten werd aangeduid als reden. Deze personen zijn dus niet noodzakelijkerwijze representatief voor alle vroegere Villo!-gebruikers. De redenen 'te ingewikkeld procedure om de fietsen te huren', 'fietsen in Brussel is te gevaarlijk', 'ik kom niet zo vaak meer in Brussel' en 'voor gezondheidsredenen' zijn niet de hoofdredenen waarom vroegere gebruikers afhaken.

6.3 Imago van het merk Villo!

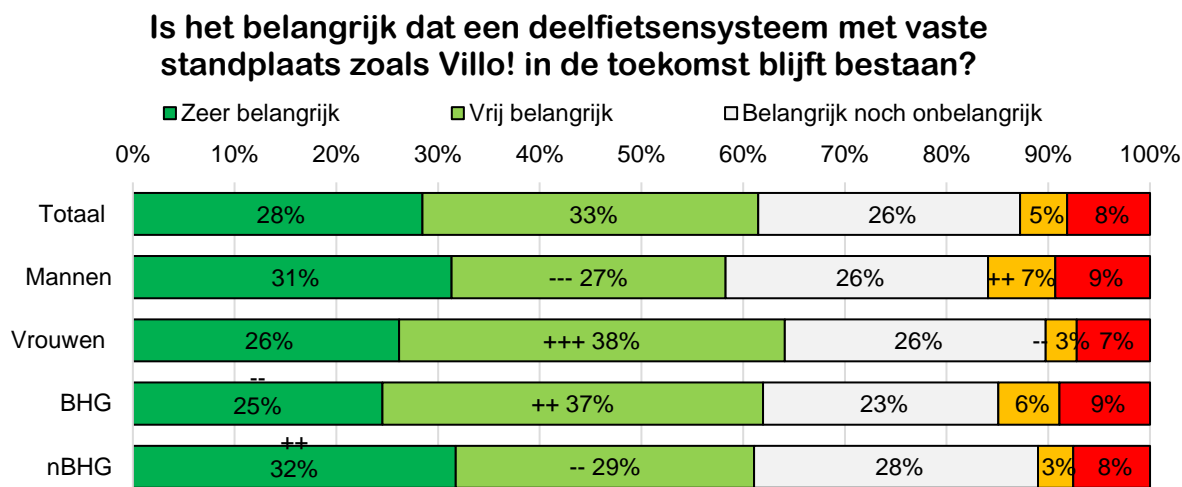
Onderstaande grafiek toont de mening van de respondenten over het merk Villo!



Figuur 35 Beoordeling van het imago van het merk Villo!
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

56% van de respondenten hebben een neutrale mening over het imago van het merk Villo! Een derde van de bevroagde personen beoordelen het merk positief. 13% staat er negatief tegenover, maar slechts 4% van hen is zeer negatief. De inwoners van het BHG en de mannen hebben een negatiever oordeel dan de overige respondenten, terwijl de vrouwen en de inwoners buiten het BHG een meer neutrale mening hebben.

Onderstaande grafiek toont de meningen van de respondenten met betrekking tot het behoud van een deelfietsensysteem met vaste standplaats zoals Villo!



Figuur 36 Meningen van de respondenten met betrekking tot het behoud van een deelfietssysteem met vaste standplaats
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

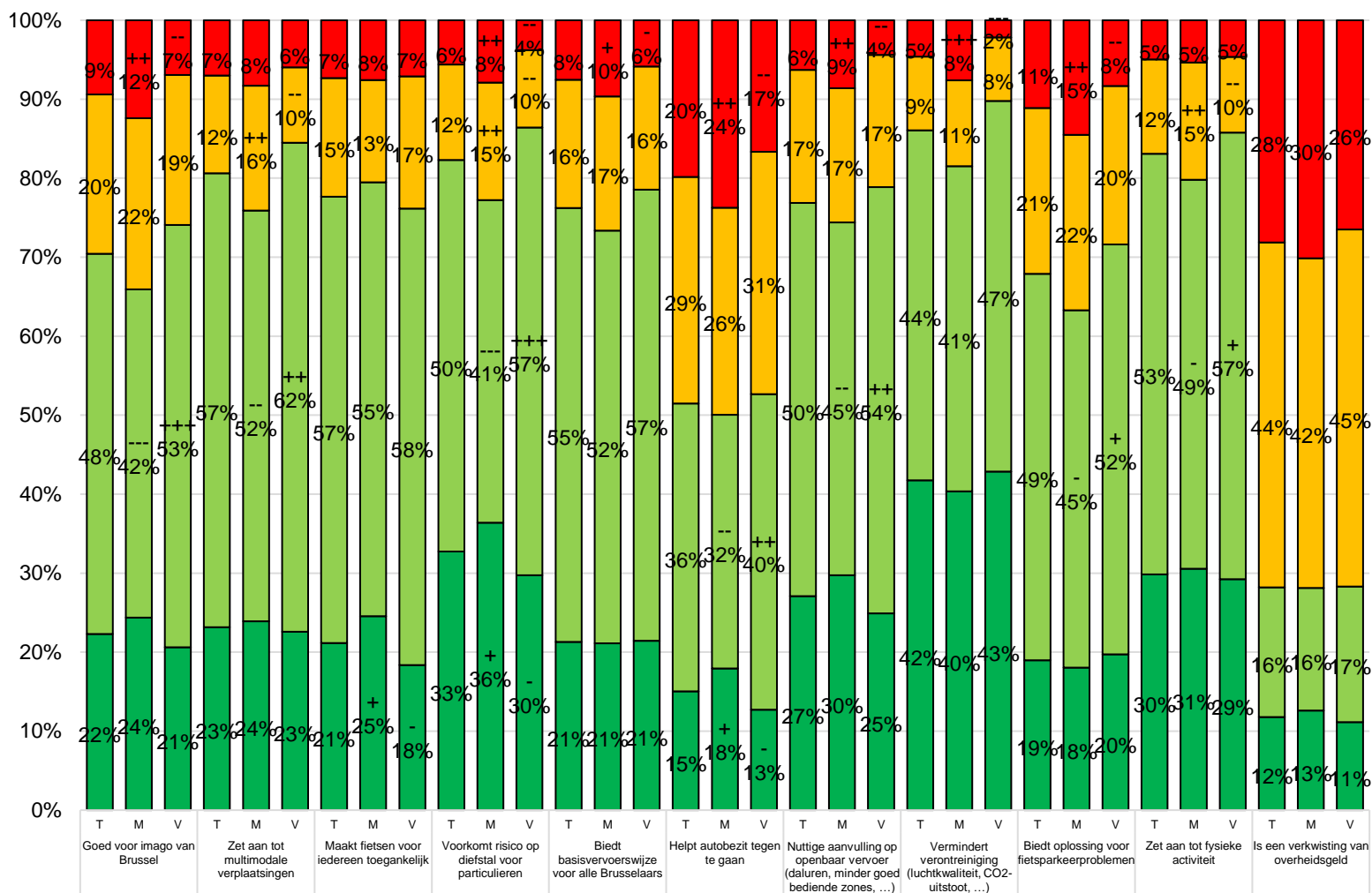
Meer dan de helft van de respondenten vindt het belangrijk dat een deelfietssysteem met vaste standplaats zoals Villo! in de toekomst blijft bestaan. Een vierde van hen heeft hier geen mening over. Vrouwen vinden het over het algemeen belangrijker dan mannen dat een dergelijke dienst in de toekomst blijft bestaan.

6.4 Mening van de respondenten over het nut van het Villo!-systeem

Onderstaande grafieken geven de mening weer van alle respondenten over het nut of de doelstellingen van het Villo!-systeem, volgens hun gender of woonplaats.

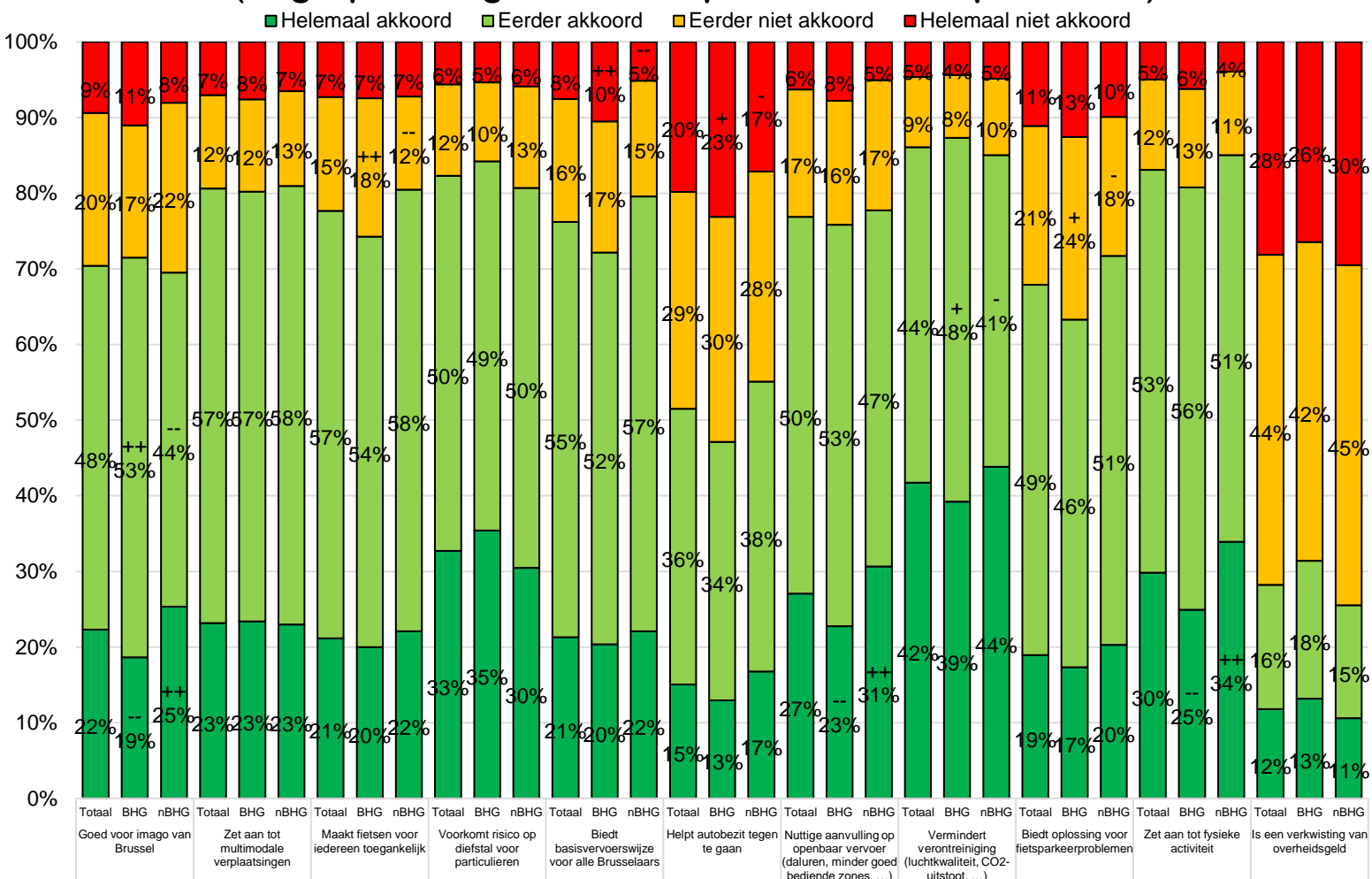
In welke mate kunt u akkoord gaan met de volgende stellingen omtrent de aanwezigheid van een deelfietsstelsysteem met vast standplaats in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? (Uitgesplitst volgens gender)

■ Helemaal akkoord ■ Eerder akkoord ■ Eerder niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord



Figuur 37 Mening van de respondenten over het nut van het Villo!-systeem, volgens hun gender
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

Gaat u akkoord met de volgende stellingen? (Uitgesplitst volgens de woonplaats van de respondenten)



Figuur 38 Mening van de respondenten over het nut van het Villo!-systeem, volgens hun woonplaats
(Totaal: 670 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

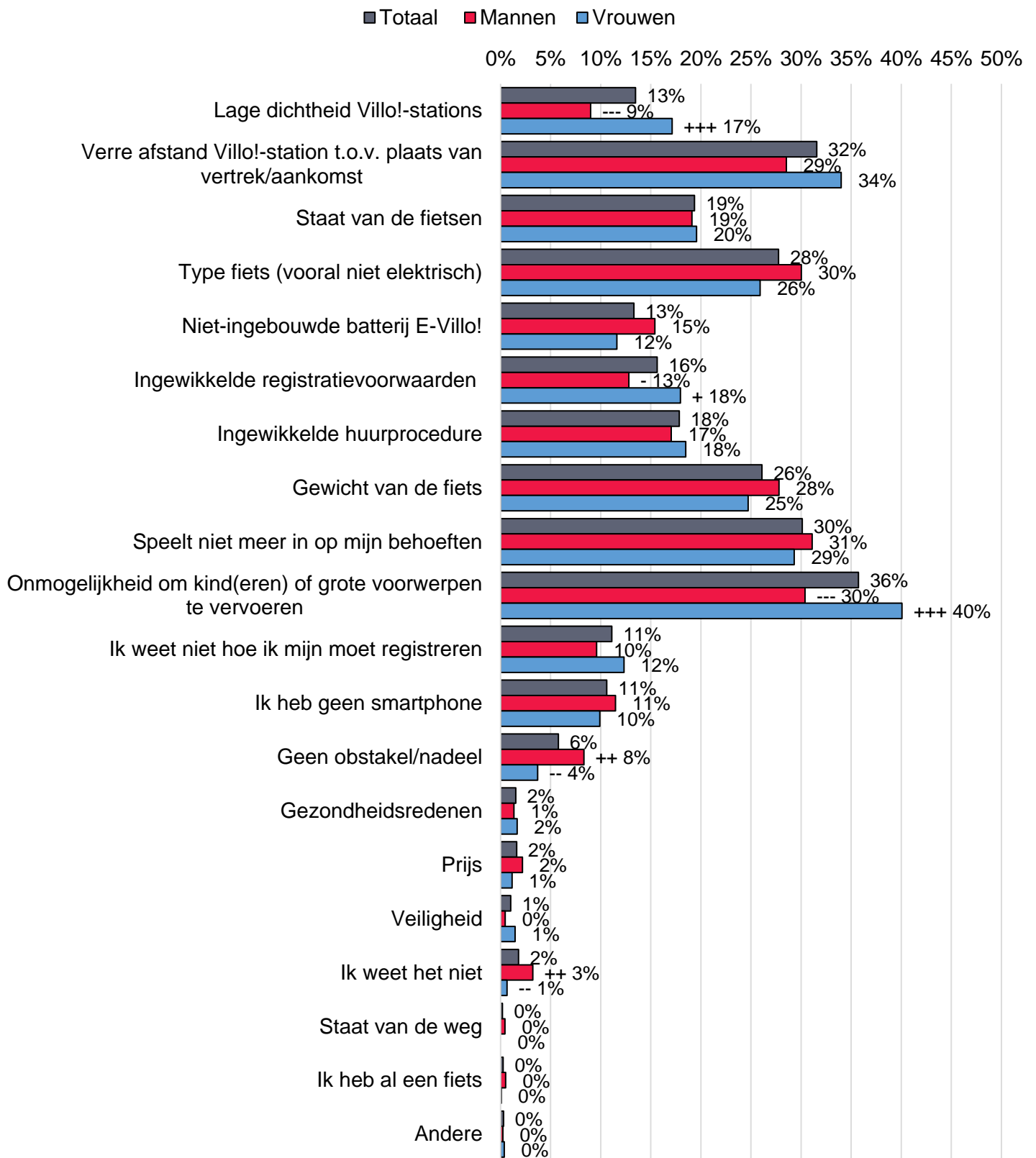
Het grootste nut van het Villo!-systeem is volgens 86% de respondenten dat het helpt om verontreiniging te verminderen; 83% gaat akkoord met de stelling dat het systeem voorkomt dat particulieren hun fiets kwijt raken door diefstal en dat het mensen aanzet tot fysieke activiteit. De respondenten gaan er minder mee akkoord dat dit systeem een verkwisting is van overheidsgeld of dat het mensen helpt om af te zien van het bezit van een eigen auto.

Vrouwen gaan meer akkoord met de stelling dat het systeem Brussel een goed imago verleent, dat het fietsdiefstal voorkomt en dat het een oplossing biedt voor parkeerproblemen. Mannen kunnen zich minder vinden in de stelling dat Villo! aanzet tot multimodale verplaatsingen. De inwoners van het BHG onderschrijven ook minder de stelling dat het systeem de fiets toegankelijk maakt voor iedereen, een basisvervoerdienst biedt voor alle Brusselaars en een aanvulling vormt op het vervoersnetwerk.

6.5 Belangrijkste obstakels voor het gebruik van het Villo!-systeem

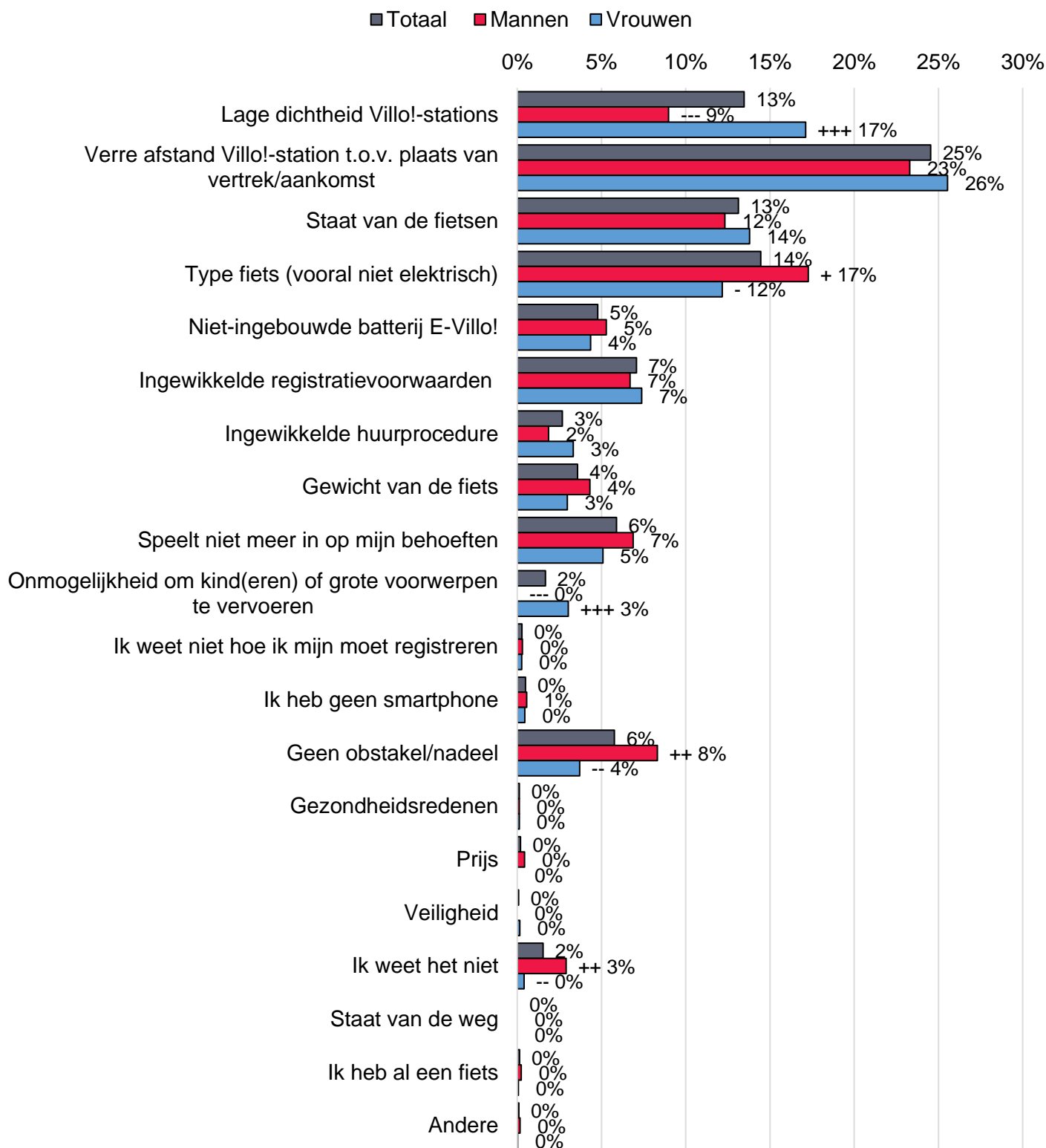
De grafieken op de volgende pagina's tonen de belangrijkste nadelen die gepaard gaan met het gebruik van het deelfietssysteem met vaste standplaats Villo! volgens gender en volgens woonplaats van de respondenten.

Wat zijn volgens u de 3 belangrijkste obstakels/nadelen die gepaard gaan met het gebruik van het deelfietssysteem met vaste standplaats Villo!? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 39 Belangrijkste obstakels voor gebruikmaking van het Villo!-systeem, volgens het gender van de respondenten (Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

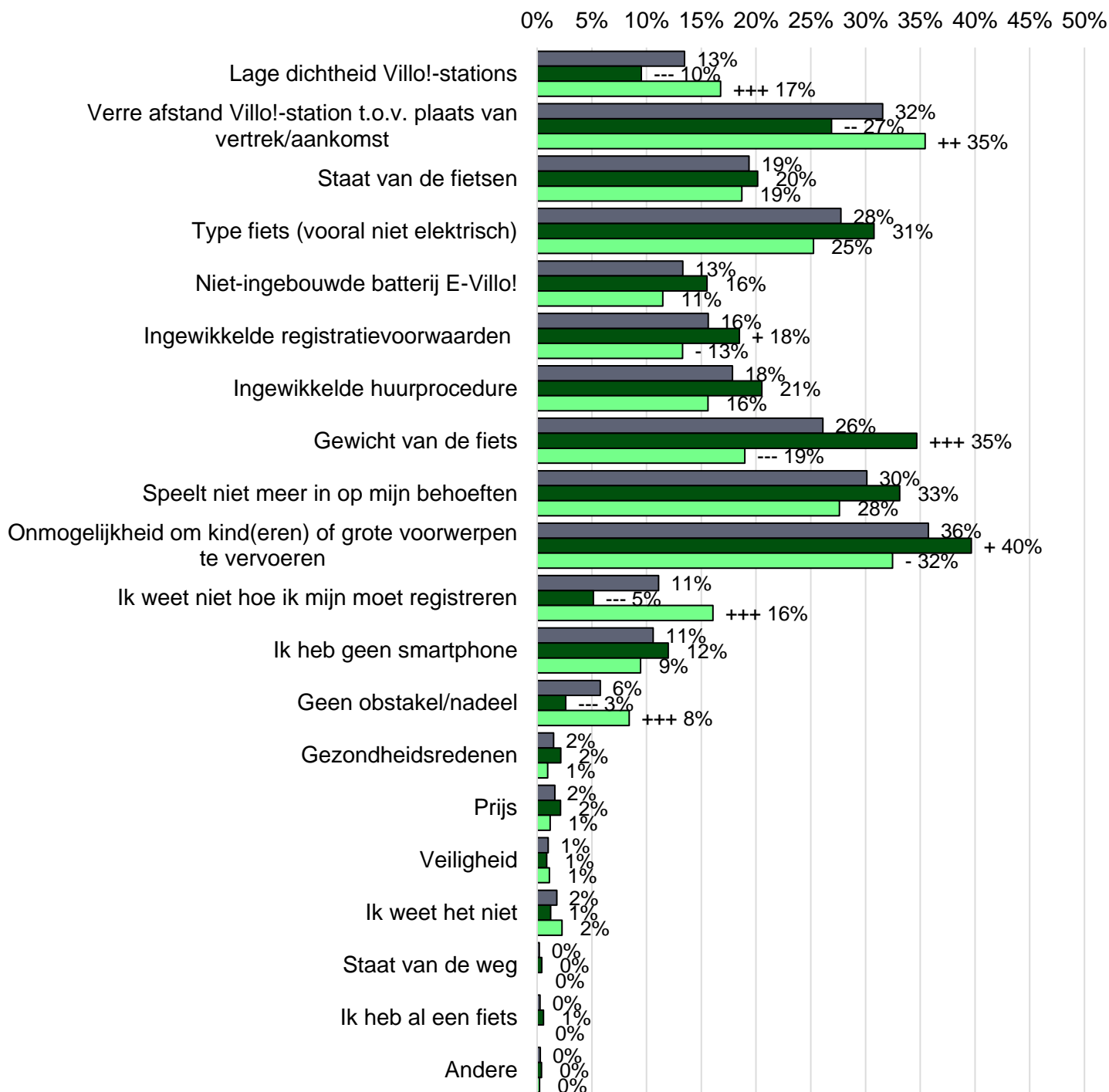
Wat zijn volgens u de 3 belangrijkste obstakels/nadelen die gepaard gaan met het gebruik van het deelfietssysteem met vaste standplaats Villo!? (Nadeel dat als eerste werd geselecteerd)



Figuur 40 Belangrijkste obstakel voor gebruikmaking van het Villo!-systeem, volgens het gender van de respondenten (Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

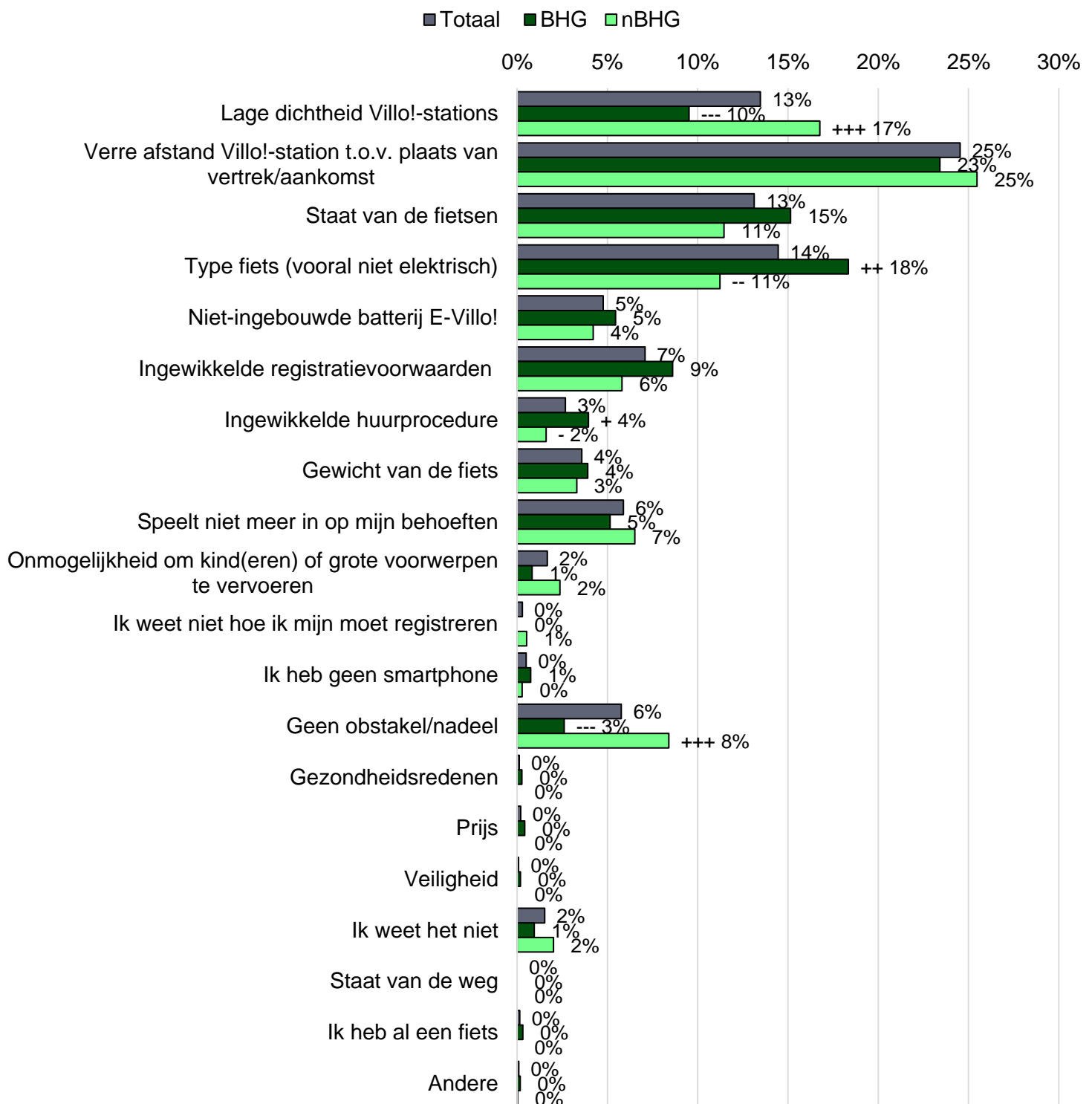
Wat zijn volgens u de 3 belangrijkste obstakels/nadelen die gepaard gaan met het gebruik van het deelfietsensysteem met vaste standplaats Villo!? (Meerdere antwoorden mogelijk)

■ Totaal ■ BHG ■ nBHG



Figuur 41 Belangrijkste obstakels voor gebruikmaking van het Villo!-systeem, volgens de woonplaats van de respondenten (Totaal: 670 resp., BHG:) 304 resp., nBHG: 366 resp.)

Wat zijn volgens u de 3 belangrijkste obstakels/nadelen die gepaard gaan met het gebruik van het deelfietsensysteem met vaste standplaats Villo!? (Antwoord dat als eerste werd geselecteerd)



Figuur 42 Belangrijkste obstakel voor gebruikmaking van het Villo!-systeem, volgens de woonplaats van de respondenten (Totaal: 670 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste obstakels voor het gebruik van het Villo!-systeem.

- Met de fietsen kunnen geen kinderen of grote voorwerpen worden vervoerd. Dat is vooral een nadeel voor vrouwen. 40% van hen heeft dit antwoord geselecteerd als een van de 3 obstakels, tegen 30% van de mannen.
- De grote afstand tussen de standplaatsen en de plaats van aankomst of vertrek wordt door gemiddeld 32% van de respondenten aangegeven als een obstakel. Het is ook het nadeel dat het vaakst als eerste werd aangeduid, al werd het minder geselecteerd door de personen die in het BHG wonen.
- Voor 30% van de respondenten speelt het systeem niet langer in op hun behoeften.

De personen die buiten het BHG wonen weten minder goed hoe ze zich moeten registreren. Meer vrouwen dan mannen geven aan dat de geringe dichtheid van de standplaatsen een obstakel vormt voor het gebruik van het systeem. Het gewicht van de fiets blijft een belangrijk nadeel voor de inwoners van het BHG.

Tussentijdse samenvatting - Focus op het Villo!-systeem

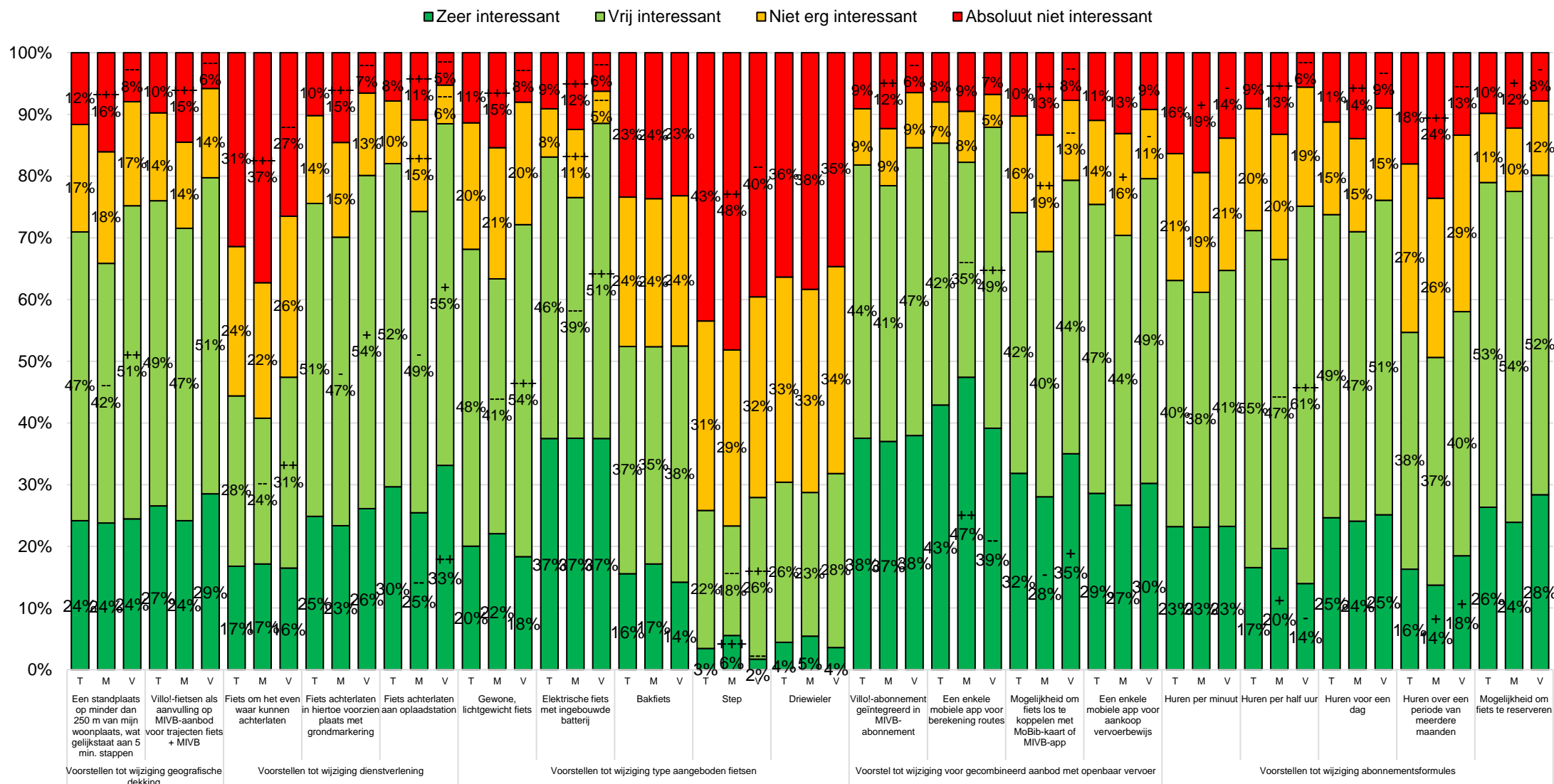
- Twee derde van de respondenten kent het Villo!-systeem, of toch minstens van naam, of kent het werkingsprincipe ervan.
- De bevroegde personen die ooit van Villo! gebruik hebben gemaakt, zijn ermee **gestopt** omdat het systeem niet langer inspeelde op hun **behoefte**n of omwille van de **kostprijs**.
- 26% van de **vroegere Villo!-gebruikers** verplaatsen zich nog steeds met een of andere toestel voor **micromobiliteit**. 13% van hen gebruikt de eigen fiets, de overige 13% doet beroep op een andere deelsysteemdienst.
- Iets meer dan de **helft** van de respondenten staat **neutraal** tegenover het imago van het merk Villo! **Een derde** van de bevroegde personen beoordeelt het merk **positief**. 13% van de respondenten staat er negatief tegenover, van wie slechts **4%** een **zeer negatief** beeld heeft van het merk.
- **Meer dan de helft** van de respondenten vindt het belangrijk dat een **deelfietssysteem** met vaste standplaats zoals Villo! in de toekomst **blijft bestaan**.
- Het grootste **nut** van het Villo!-systeem is volgens 86% de respondenten dat het een **helpt om verontreiniging te verminderen**; 83% gaat akkoord met de stelling dat het systeem **voorkomt** dat particulieren hun fiets kwijt raken door **diefstal** en dat het mensen aanzet tot **fysieke activiteit**.
- De belangrijkste **obstakels** voor het gebruik van het Villo!-systeem hebben betrekking op de onmogelijkheid om een **kind** of grote voorwerpen te **vervoeren**, op het feit dat de stations op een **te grote afstand liggen** van de plaats van aankomst of vertrek van de respondenten, of dat het systeem **niet langer inspeelt op de behoeften**.

7. EVOLUTIE VAN HET VILLO!-AANBOD

7.1 **Mening over het mogelijke dienstenaanbod**

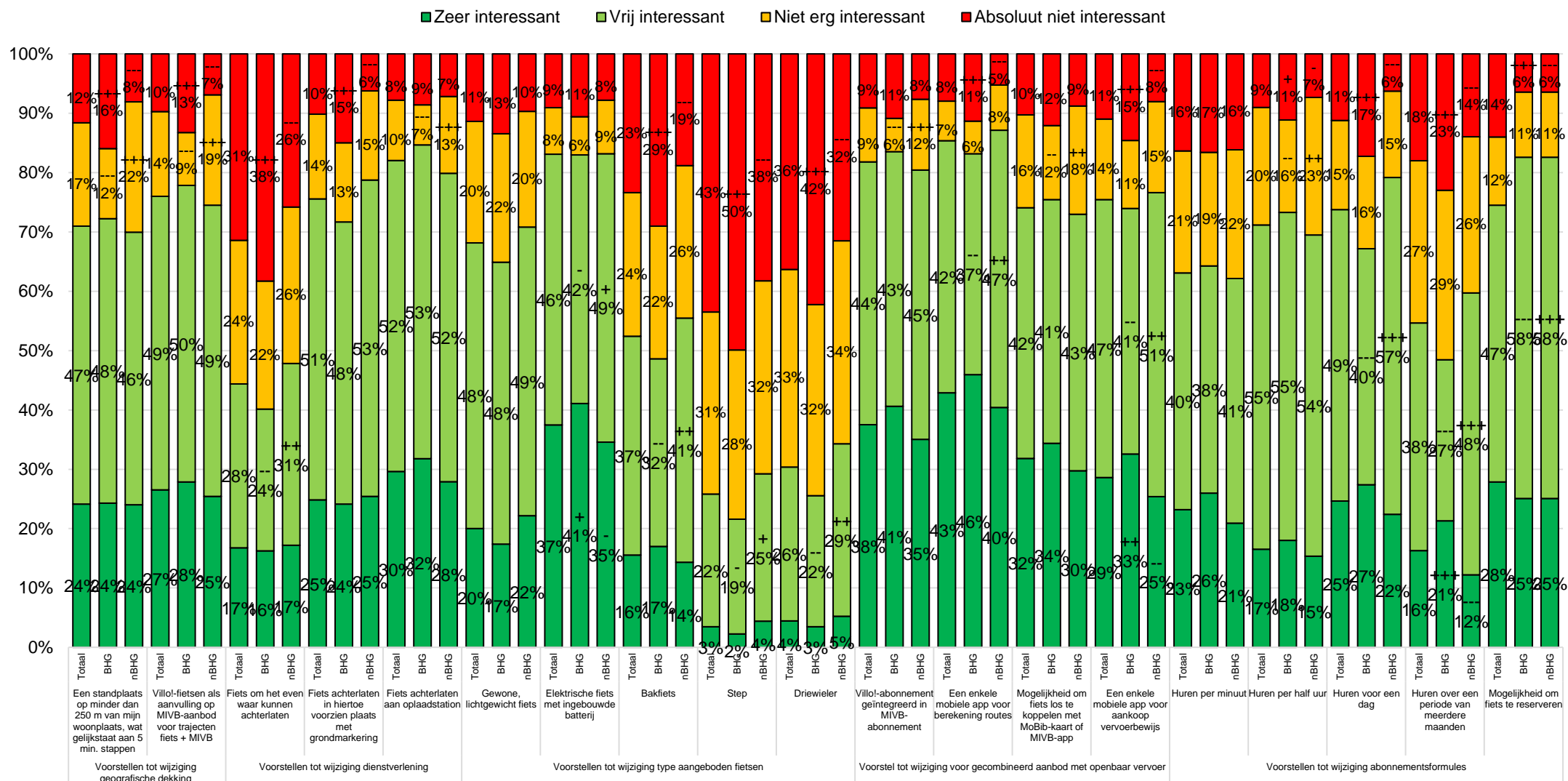
In het laatste deel van de enquête, krijgen alle deelnemers vragen over de verder ontwikkeling van het Villo!-aanbod. De grafieken op de volgende pagina's geven de meningen van de respondenten weer over een reeks voorstellen over de toekomst van Villo! volgens hun gender en volgens hun woonplaats.

Indien de kenmerken van het Villo!-aanbod in de toekomst zouden wijzigen, in welke mate zou u dan een van de volgende voorstellen interessant vinden?



Figuur 43 Mening van de respondenten over een reeks voorstellen over de toekomst van Villo! volgens hun gender (Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp.)

Indien de kenmerken van het Villo!-aanbod in de toekomst zouden wijzigen, in welke mate zou u dan een van de volgende voorstellen interessant

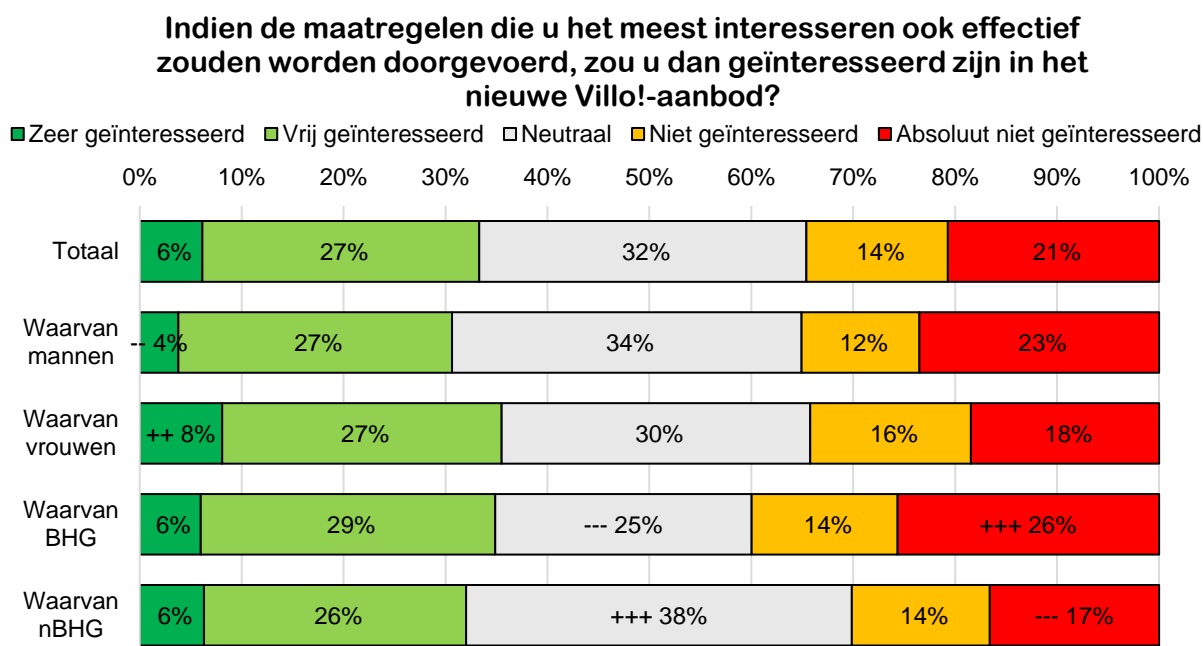


Figuur 44 Mening van de respondenten over een reeks voorstellen over de toekomst van Villo! volgens hun woonplaats (Totaal: 670 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)

De maatregelen waarvoor de respondenten de meeste interesse betonen, zijn de invoering van een enkele mobiele app voor de berekening van de routes, waarvoor 85% van de bevroegde personen interesse vertoont. De uitbreiding van het aanbod met elektrische fietsen met ingebouwde batterij, en het kunnen achterlaten van een fiets aan een oplaadstation is interessant voor respectievelijk 83% en 82% van de respondenten. Voor een Villo!-abonnement dat geïntegreerd is in het MIVB-abonnement, loopt 82% van de respondenten warm. De respondenten vallen minder voor de uitbreiding van het aanbod met steps en driewielers, waarvoor respectievelijk 74% en 69% van de respondenten geen interesse betoont. Het kunnen achterlaten van de fietsen waar men waar wil, is voor 55% van de bevroegde personen geen interessante maatregel.

Vrouwen vertonen meer interesse voor het kunnen huren van een fiets voor een hele dag en over een periode van meerdere maanden; voor de uitbreiding van het aanbod met bakfietsen; voor de mogelijkheid om een fiets te kunnen reserveren en voor de invoering van een enkele mobiele app waarmee ook een vervoerbewijs kan worden aangekocht. Mannen blijken minder geïnteresseerd in een bijkomend aanbod van steps en driewielers. De personen die buiten het BHG wonen, geven aan meer interesse te hebben voor elektrische fietsen met ingebouwde batterij; voor gewone, lichtgewicht fietsen; en voor het kunnen achterlaten van de fiets om het even waar.

De volgende grafiek toont de interesse van de respondenten voor het nieuwe Villo!-aanbod indien de eerder geselecteerde maatregelen ook effectief zouden worden doorgevoerd.



*Figuur 45 Interesse van de respondenten voor het nieuwe Villo!-aanbod
(Totaal: 670 resp., Mannen: 300 resp., Vrouwen: 370 resp., BHG: 304 resp., nBHG: 366 resp.)*

33%, 35% en 32% van de respondenten - een even groot aandeel dus - zegt geïnteresseerd, niet geïnteresseerd, en geïnteresseerd noch niet geïnteresseerd te zijn in het nieuwe Villo!-aanbod, zelfs indien de maatregelen die ze zouden willen zien ingevoerd, ook effectief worden doorgevoerd. Personen die in het BHG wonen, betonen minder interesse dan de overige respondenten.

Tabel 1 Interesse van de respondenten in een nieuwe Villo!-aanbod - profiel van de respondenten

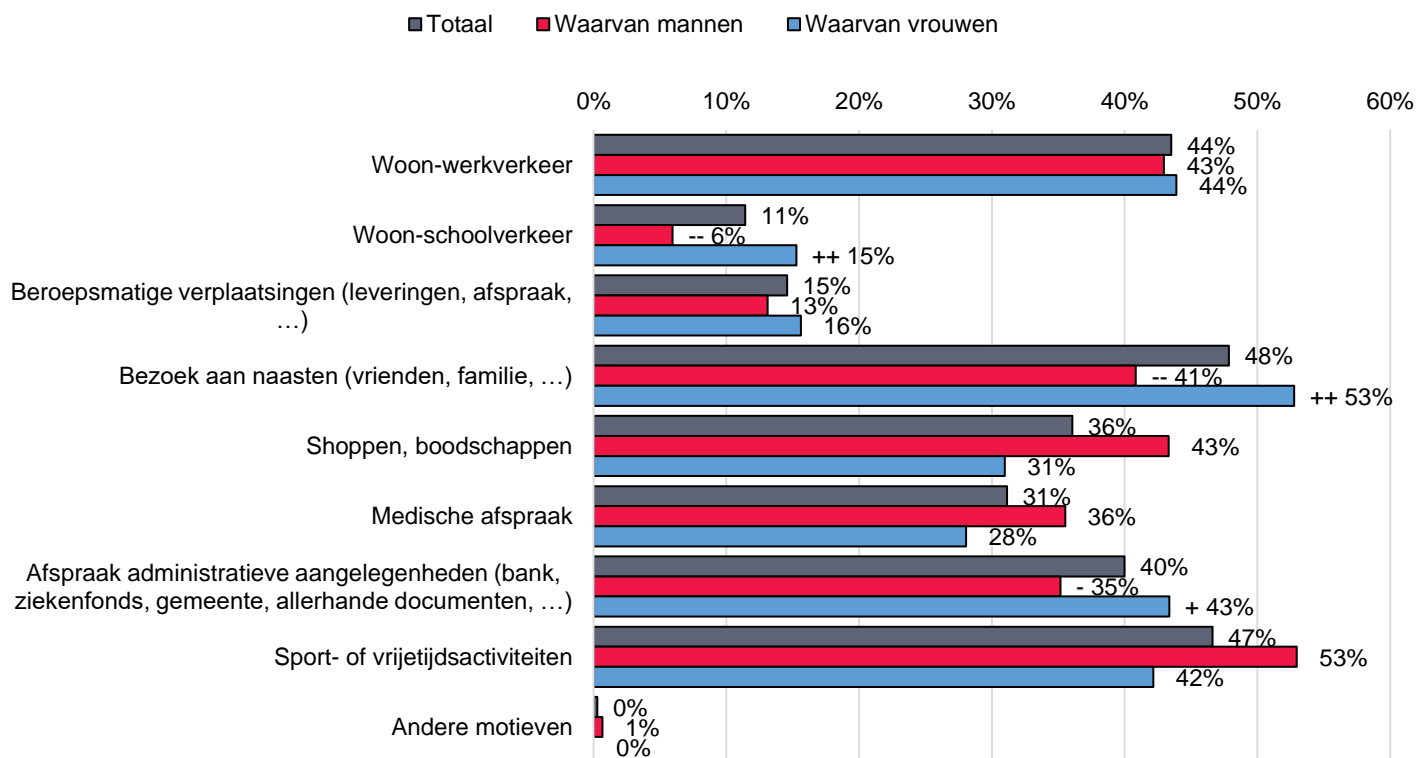
	Totaal	Mannen	Vrouwen	BHG	nBHG	-25 jaar	25-34	35-44	45-54	55+	Actieven	Inactieven	Lager, zonder diploma	Secundair	Hoger	Fietzers	Kunnen fietsen	OV-gebruikers (> 1x/week)	Hebben een fiets
Zeer geïnteresseerd	0%	-2%	+2%	-0%	+0%	+11%	-3%	+2%	-0%	-4%	-0%	+1%	-6%	-1%	+1%	+2%	+1%	+3%	-0%
Vrij geïnteresseerd	0%	-0%	+0%	+2%	-1%	+20%	+13%	-5%	-3%	-15%	+4%	-8%	-4%	-4%	+3%	+1%	+2%	+6%	+2%
Neutraal	0%	+2%	-2%	-7%	+6%	-7%	+9%	-8%	+7%	-3%	+3%	-6%	+3%	-2%	+1%	+5%	+4%	-5%	+0%
Niet geïnteresseerd	0%	-2%	+2%	+0%	-0%	-8%	-3%	+10%	-6%	+2%	-1%	+1%	+18%	+0%	-1%	+1%	-0%	+1%	-1%
Absoluut niet geïnteresseerd	0%	+3%	-2%	+5%	-4%	-16%	-16%	+1%	+2%	+20%	-6%	+12%	-11%	+6%	-4%	-8%	-6%	-5%	-2%
Totaal geïnteresseerd	0%	-3%	+2%	+2%	-1%	+31%	+10%	-3%	-3%	-19%	+4%	-8%	-10%	-5%	+4%	+3%	+2%	+9%	+2%

Een nieuw Villo!-aanbod met de nieuwe voorgestelde kenmerken zou vooral de interesse opwekken van de min 35-jarigen, de actieven en de regelmatige MIVB-gebruikers die minstens 1 keer per week gebruikmaken met het stedelijk openbaar vervoer. Kunnen fietsen, een fiets bezitten én gebruiken verhoogt de marge van de uitgesproken interesse voor een nieuw Villo!-aanbod.

7.2 Motieven om in de toekomst gebruik te maken van deelfietsen

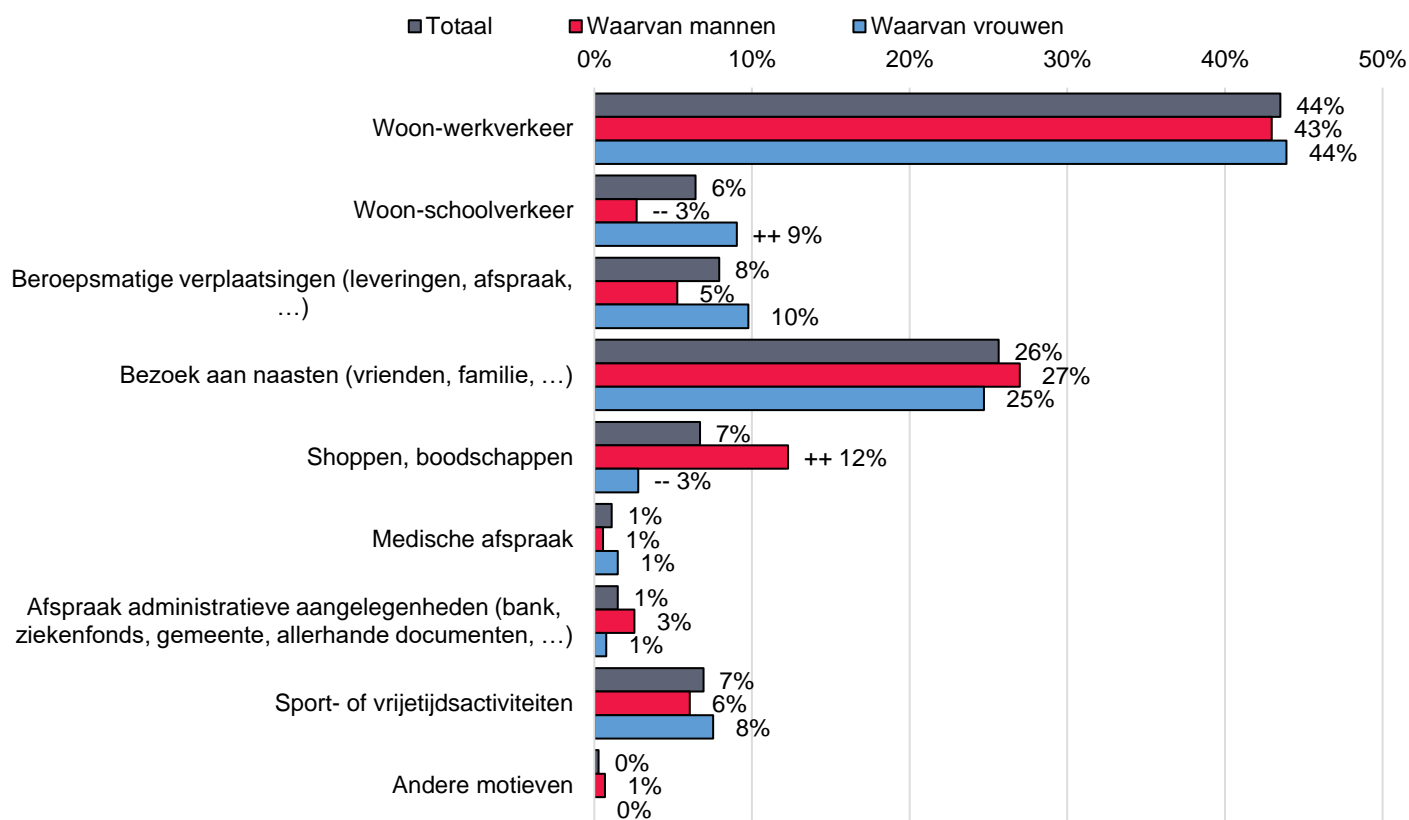
De grafieken op de volgend pagina's geven de verschillende motieven weer waarvoor de respondenten zich in de toekomst zouden kunnen verplaatsen met een deelfiets, volgens hun gender en volgens hun woonplaats. De vraag werd enkel gesteld aan de deelnemers van de enquête die in de vorige vraag hadden aangegeven dat ze nogal of zeer geïnteresseerd waren (Figuur 45: Interesse van de respondenten in het nieuwe Villo!-aanbod)

Voor welke motieven zou u geïnteresseerd zijn om u in de toekomst met een deelfiets te verplaatsen binnen het BHG? (Meerdere antwoorden mogelijk)



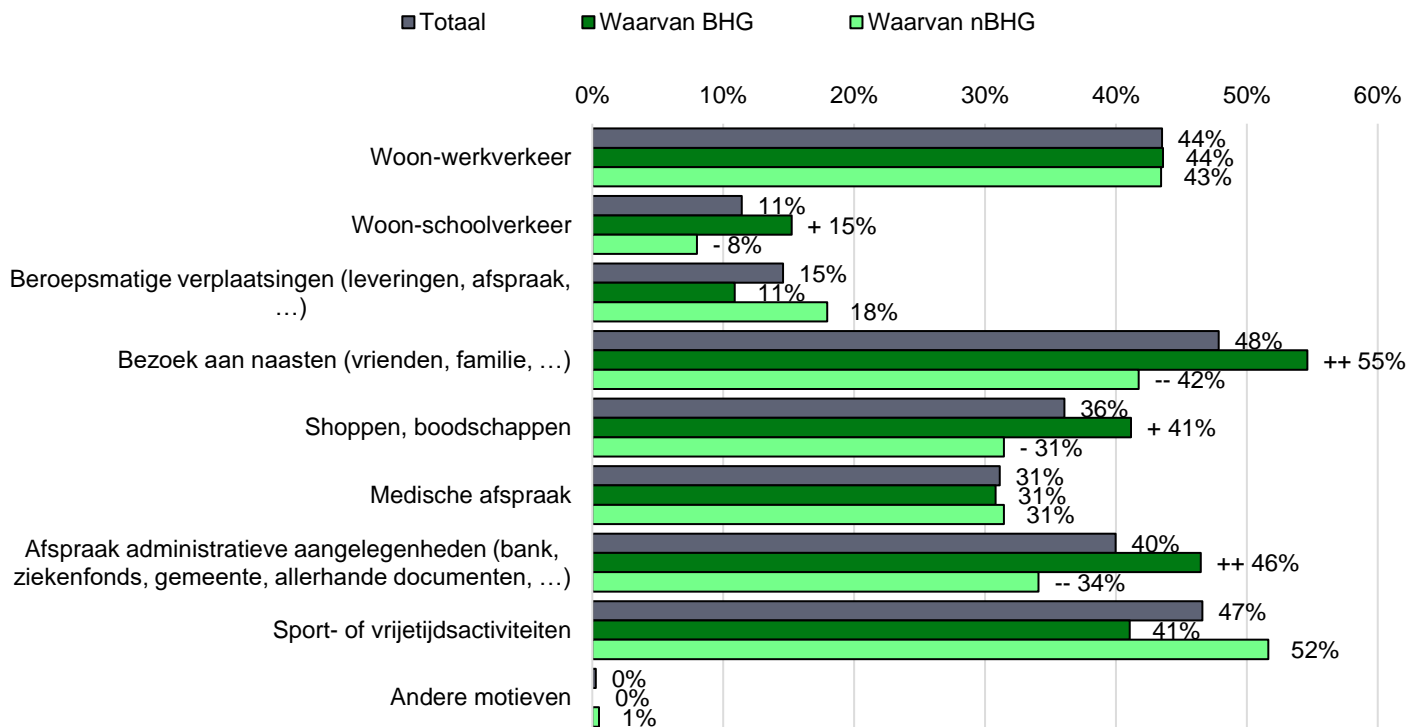
Figuur 46 Potentiële motieven om zich in de toekomst te verplaatsen met een deelfiets (Totaal: 223 resp., Mannen: 92 resp., Vrouwen: 131 resp.)

Voor welke motieven zou u geïnteresseerd zijn om u in de toekomst met een deelfiets te verplaatsen binnen het BHG? (Antwoord dat als eerste werd geselecteerd)



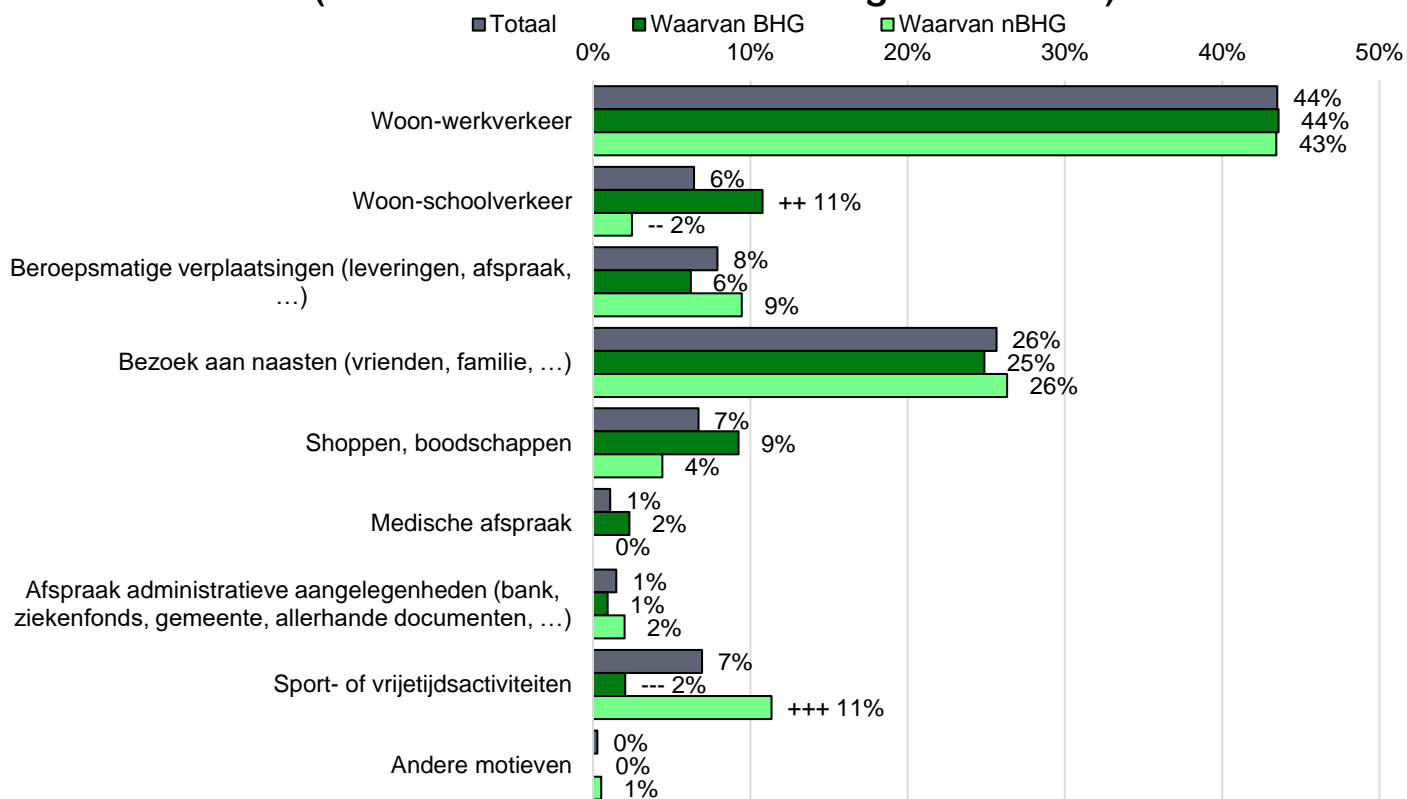
Figuur 47 Belangrijkste motief om zich te verplaatsen met een deelfiets, volgens het gender van de respondenten
(Totaal: 223 resp., Mannen: 92 resp., Vrouwen: 131 resp.)

Voor welke motieven zou u geïnteresseerd zijn om u in de toekomst met een deelfiets te verplaatsen binnen het BHG? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 48 Potentiële motieven om zich te verplaatsen met een deelfiets, volgens de woonplaats van de respondenten
(Totaal: 223 resp., BHG: 106 resp., nBHG: 117 resp.)

Voor welke motieven zou u geïnteresseerd zijn om u in de toekomst met een deelfiets te verplaatsen binnen het BHG? (Antwoord dat als eerste werd geselecteerd)



Figuur 49 Belangrijkste motief om zich te verplaatsen met een deelfiets, volgens de woonplaats van de respondenten
(Totaal: 223 resp., BHG: 106 resp., nBHG: 117 resp.)

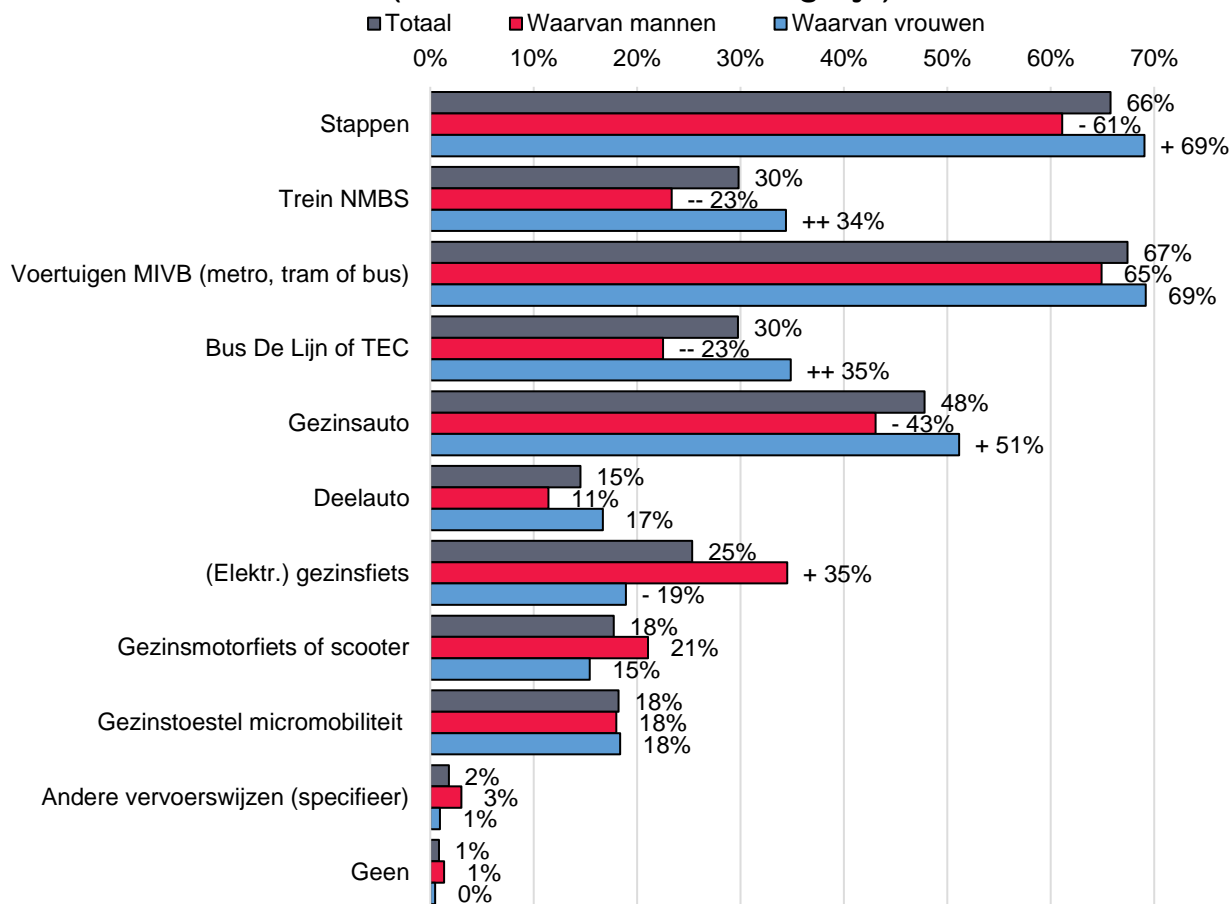
De motieven die de respondenten ertoe zouden aanzetten om zich te verplaatsen met een deelfiets zijn bezoek aan naasten, sport- of vrije tijdsactiviteiten, en woon-werkverkeer. Dit laatste motief was het meest aangehaalde motief. Het werd door bijna 1 op 2 respondenten aangeduid als hoofdmotief.

Vrouwen en inwoners van het BHG vertonen het meest interesse om deelfietsen te gebruiken om een bezoek te brengen aan naasten en voor het volbrengen van administratieve aangelegenheden.

7.3 Vervoerswijzen die mogelijkerwijze kunnen worden vervangen door deelfietsen

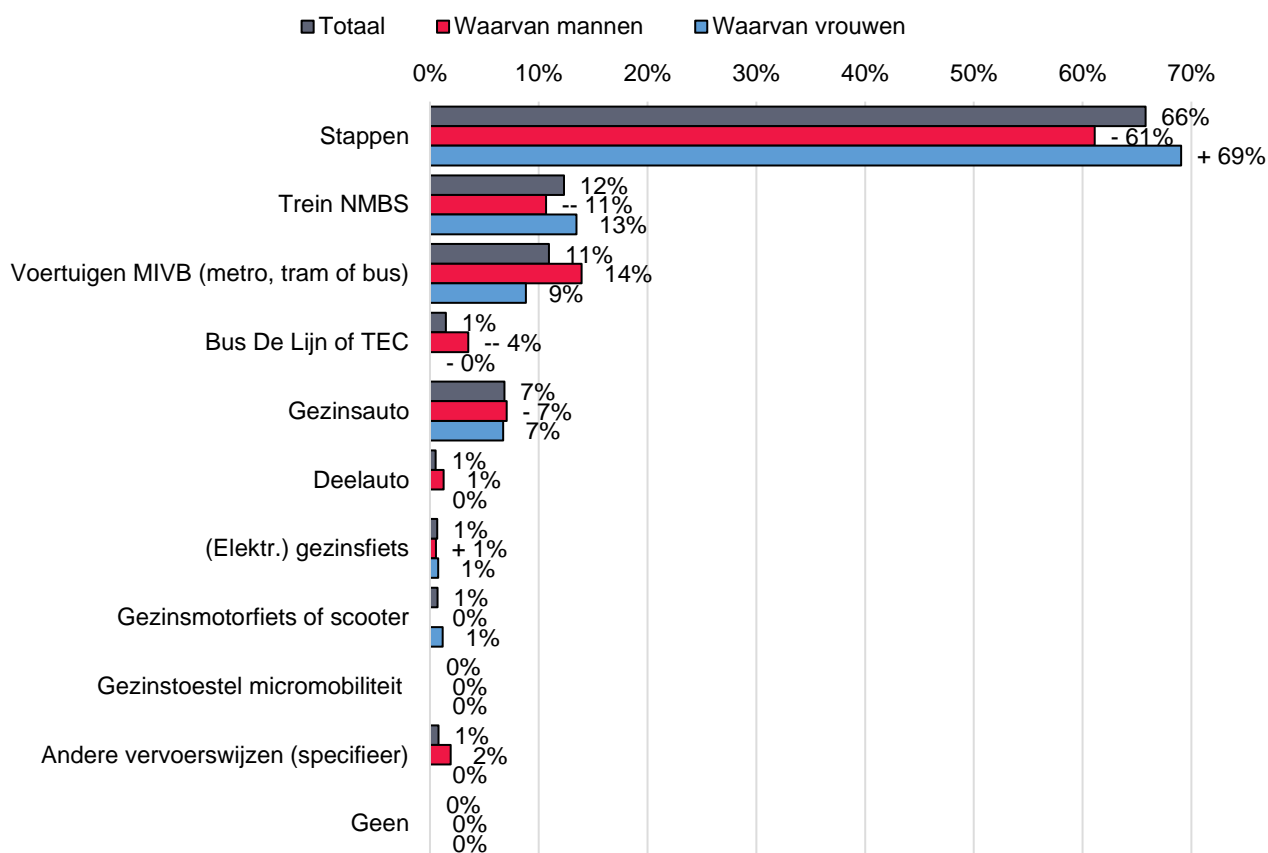
Onderstaande grafieken tonen de verschillende vervoerswijzen die mogelijkerwijze kunnen worden vervangen door deelfietsen indien de respondenten hiervan gebruik zouden maken in het BHG. Deze vraag werd enkel gesteld aan de personen die hadden aangegeven dat ze eventueel geïnteresseerd waren in een nieuw Villo!-systeem (zie ook Figuur 45: Interesse van de respondenten in het nieuwe Villo!-aanbod).

**Indien u een deelfietssysteem zou gebruiken in het BHG, welke andere vervoerswijze die u nu gebruikt, zou u dan vervangen door een fiets voor het volledige of een gedeelte van het traject?
(Meerdere antwoorden mogelijk)**



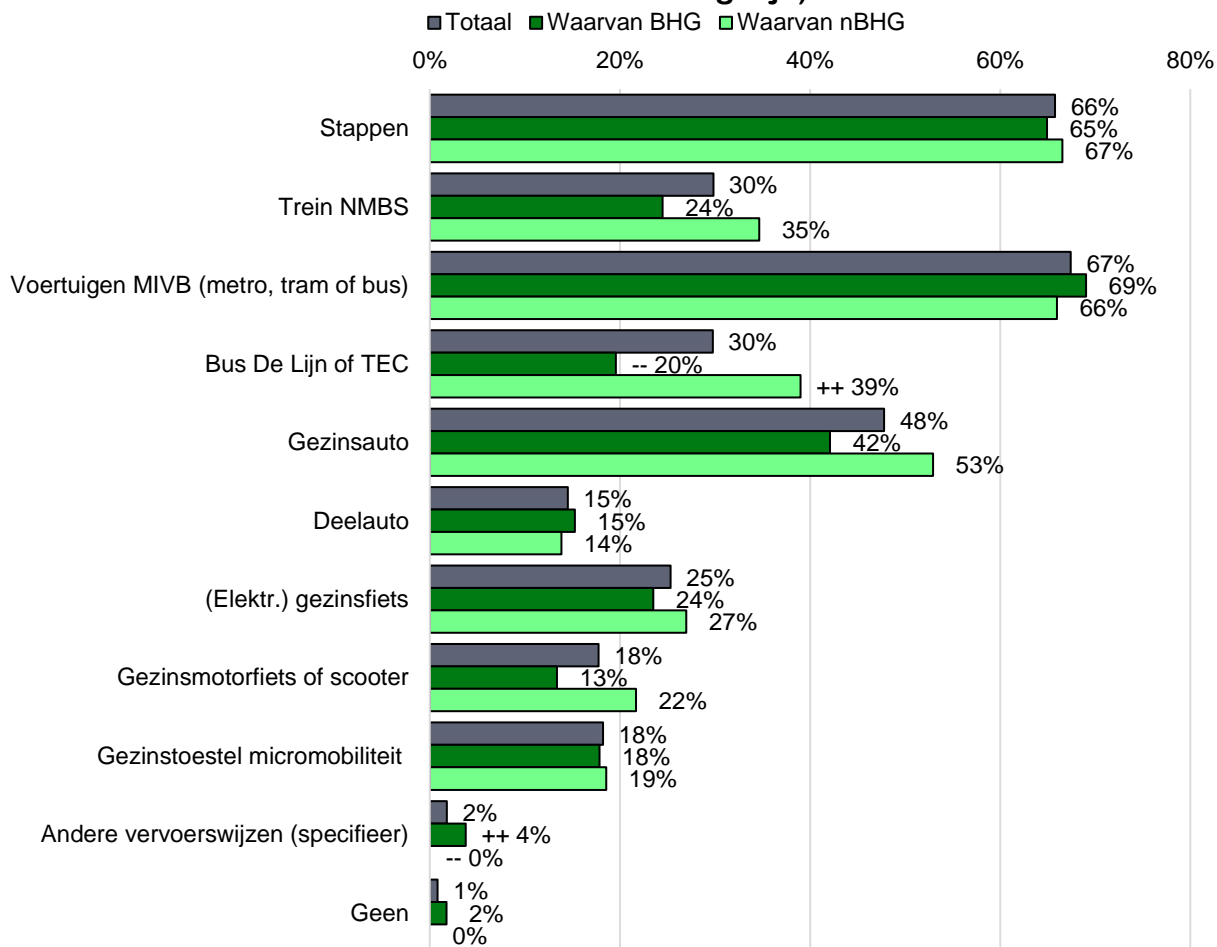
*Figuur 50 Vervoerswijze die mogelijkerwijze zou worden vervangen door een Villo!-fiets, volgens het gender van de respondenten
(Totaal: 223 resp., Mannen: 92 resp., Vrouwen: 131 resp.)*

Indien u een deelfietssysteem zou gebruiken in het BHG, welke andere vervoerswijze die u nu gebruikt, zou u dan vervangen door een fiets voor het volledige of een gedeelte van het traject? (Antwoord dat als eerste werd geselecteerd)



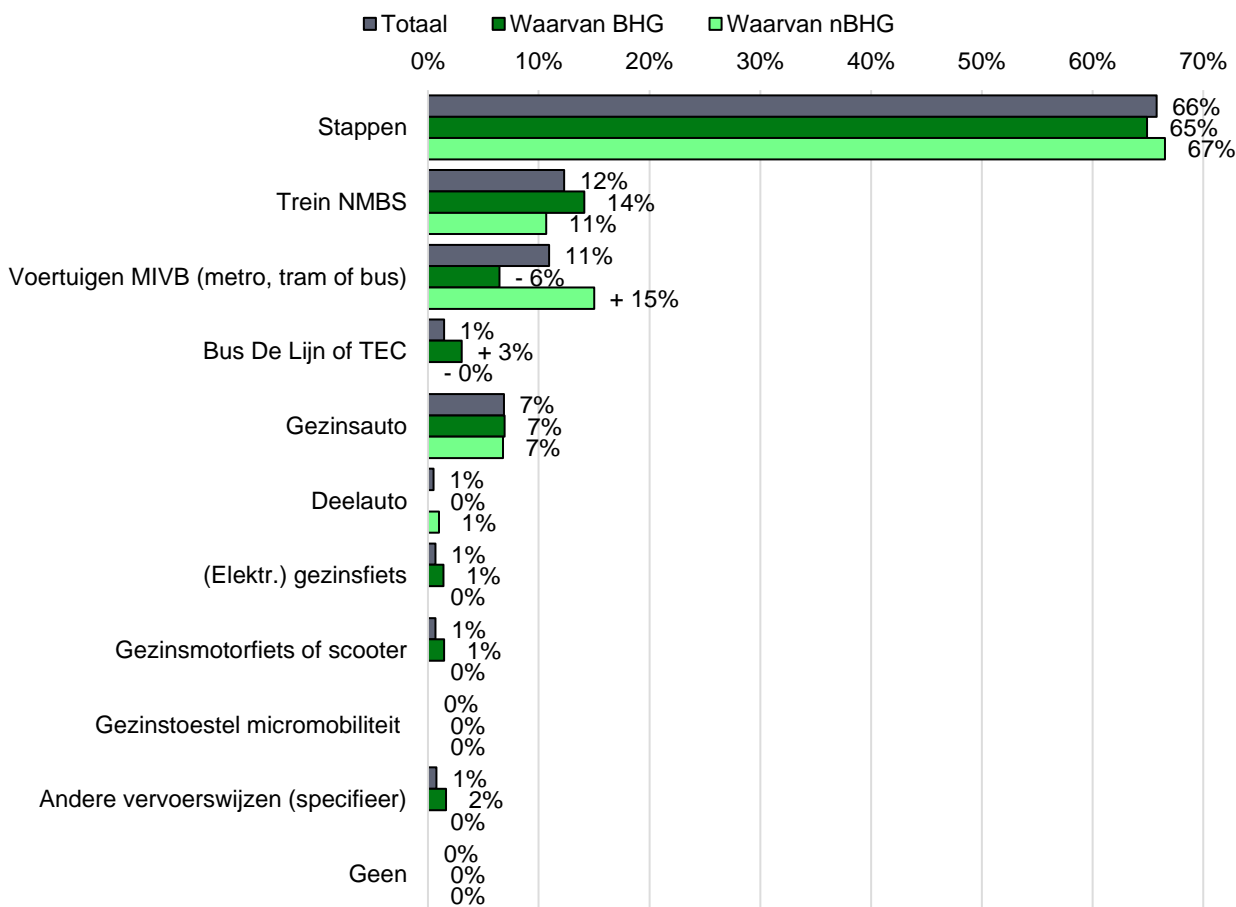
*Figuur 51 Vervoerswijze die mogelijk zou worden vervangen door een Villo!-fiets, volgens het gender van de respondenten
(Totaal: 223 resp., Mannen: 92 resp., Vrouwen: 131 resp.)*

Indien u een deelfietssysteem zou gebruiken in het BHG, welke andere vervoerswijze die u nu gebruikt, zou u dan vervangen door een fiets voor het volledige of een gedeelte van het traject? (Meerdere antwoorden mogelijk)



Figuur 52 Vervoerswijze die mogelijkerwijze zou worden vervangen door een Villo!-fiets, volgens de woonplaats van de respondenten (Totaal: 223 resp., BHG: 106 resp., nBHG: 117 resp.)

**Indien u een deelfietsensysteem zou gebruiken in het BHG, welke andere vervoerswijze die u gebruikt, zou u dan vervangen door een fiets voor het volledige of een gedeelte van het traject ?
(Antwoord dat als eerste werd geselecteerd)**



*Figuur 53 Hoofdvervoerswijze die mogelijk zou worden vervangen door een Villo!-fiets, volgens de woonplaats van de respondenten
(Totaal: 223 resp., BHG: 106 resp., nBHG: 117 resp.)*

De vervoerswijze die het meest zou worden vervangen door deelfietsen, is stappen. Deze werd als eerste geselecteerd door bijna 70% van de respondenten die deze vraag beantwoordden. 7% van de respondenten gaf aan de hij/zij in de eerste plaats de auto zou vervangen door deelfietsen indien hij/zij hiervan gebruik zou maken in het BHG. De overige vervoerswijzen die werden geselecteerd zijn de MIVB-voertuigen en de gezinsauto.

Vrouwen zouden eerder de trein of de bussen van De Lijn of van de TEC vervangen door een Villo!-fiets. Twee keer meer personen die buiten het BHG wonen, zouden de bussen van deze vervoersmaatschappijen vervangen door een deelfiets.

Heel weinig of zelfs geen enkele respondent zou in de eerste plaats een toestel voor micromobiliteit, de fiets, de scooter, de gezinsmotorfiets of de deelwagens vervangen door een Villo!-fiets.

In totaal heeft ongeveer 30% van de respondenten een Villo!-fiets aangegeven als een mogelijke vervanger voor de trein, maar:

- de meeste aangehaalde vervoerswijzen zijn wel stappen, de MIVB-voertuigen en de personenauto,
- de 27 personen die hebben aangegeven dat ze in de eerste plaats de trein zouden vervangen door een deelfiets, zijn voornamelijk actieven die de trein nemen om naar het werk te gaan. Zij zouden dus kunnen overwegen om met de fiets in plaats van met de trein naar het werk te rijden, of toch op zijn minst voor een gedeelte van het traject.

7.4 Suggesties voor verbetering

Aan het einde van de vragenlijst, konden de respondenten via een open vraag suggesties doen voor verbeteringen die een deelfietsstelsysteem zoals Villo! zou kunnen doorvoeren. Meer dan 207 respondenten hebben dit gedaan.

De meest voorkomende opmerkingen hadden betrekking op de regelgeving rond het parkeren van tweewielers alsook op de veiligheid en het naleven van de Wegcode. Beide types opmerkingen maken 12% uit van alle opmerkingen die werden geformuleerd. De respondenten willen inderdaad meer regelgeving rond het achterlaten van de voertuigen, en maken zich zorgen om de fietsen en steps die her en der worden neergegoooid of achtergelaten. Deze opmerkingen hebben echter betrekking op de andere '*free floating*' systemen voor micromobiliteit. De respondenten vragen ook dat fietsers en steppers de Wegcode beter naleven om de veiligheid te garanderen van alle weggebruikers. We merken hierbij op dat 11% van de opmerkingen de afschaffing vroegen van het Villo!-aanbod of van deelfietsen en -steps in het algemeen. De respondenten die deze vraag formuleerden vinden deze dienstverlening een onnuttige overheidsuitgave of vinden deze vervoermiddelen te gevaarlijk binnen de stedelijke omgeving.

Daarnaast werden ook nog een aantal minder vaak voorkomende suggesties gedaan.

- 6% van de opmerkingen hebben betrekking op het aanzienlijke gewicht van de Villo!-fietsen en de wens om te kunnen beschikken over lichtere elektrische fietsen die beter zijn aangepast aan het Brussels reliëf,
- Eveneens 6% van de suggesties gaan over een lagere kostprijs van het Villo!-systeem of zelfs het gratis ter beschikking stellen ervan,
- 5% van de opmerkingen betreffen de vervanging van het huidige batterijsysteem door een oplaadsysteem in het Villo!-station,
- 5% van de suggesties vragen meer Villo!-stations, en dan vooral in de rand van Brussel, om ze beter toegankelijk te maken voor de gebruikers.

Tussentijdse samenvatting - Evolutie van het Villo!-aanbod

- De **maatregelen** waarvoor de respondenten de **meeste interesse** betonen, zijn de invoering van een **enkele mobiele app** voor de **berekening van de routes**, en de uitbreiding van het aanbod met een **elektrische fiets met ingebouwde batterij**.
- **Vrouwen** vertonen meer interesse voor het kunnen **huren van een fiets voor een hele dag en over een periode van meerdere maanden**; voor de uitbreiding van het aanbod met **bakfietsen**; voor de mogelijkheid om een fiets te kunnen reserveren en voor de invoering van een **enkele mobiele app** waarmee ook een **vervoerbewijs** kan worden aangekocht.
- Een **even groot aandeel** van de respondenten zegt **geïnteresseerd, niet geïnteresseerd, en geïnteresseerd noch niet geïnteresseerd** te zijn in het nieuwe Villo!-aanbod, zelfs indien de door hen gewenste maatregelen ook effectief zouden worden doorgevoerd.
- De **motieven** die de respondenten ertoe zouden **aanzetten om zich te verplaatsen met een deelfiets** zijn **bezoek aan naasten, sport- of vrije tijdsactiviteiten en woon-werkverkeer**.
- De **vervoerswijze die het meest zou worden vervangen** door deelfietsen, is **stappen**. Deze werd als eerste geselecteerd door bijna 70% van de respondenten die deze vraag beantwoordden. De overige vervoerswijzen die werden geselecteerd zijn de **MIVB-voertuigen** en de **gezinsauto**.
- Twee keer meer personen die **buiten het BHG wonen**, zouden de **bussen van De Lijn** of de **TEC** vervangen door een **Villo!-fiets**.

8. CLUSTERING

Clustering is een data-analysemethode² die wij hebben gebruikt om de respondenten op geautomatiseerde wijze in te delen in groepen individuen met gelijke kenmerken. We hebben hiervoor alle antwoorden van de vragenlijst gebruikt, met uitzondering van de vragen met nominale categorieën, zoals de sociaal-professionele categorie, waarvan de antwoorden beroepsgroepen zijn die niet kunnen worden gerangschikt in een bepaalde volgorde.

Aan de hand van deze methode, hebben we vijf groepen geïdentificeerd:

- De eerste groep, die 32% van de respondenten uitmaakt, bestaat uit niet-Brusselaars en toont eerder geen interesse in Villo!. De personen die tot deze groep behoren, wonen buiten het Brussels Gewest en begeven zich maar sporadisch naar het BHG, en als ze het doen, dan voornamelijk met de auto. De te lange afstanden en de geringe dichtheid van de standplaatsen zijn voor hen de belangrijkste obstakels om gebruik te maken van het Villo!-systeem.
- De tweede groep, die 42% van de respondenten vertegenwoordigt, is eventueel wel geïnteresseerd in het Villo!-systeem, is jonger en maakt hoofdzakelijk gebruik van het stedelijk openbaar vervoer van de MIVB. De personen die deel uitmaken van deze groep, vertonen interesse in maatregelen zoals de integratie van het Villo!-abonnement in het MIVB-abonnement, de uitbreiding van het aanbod met bakfietsen, en de introductie van elektrische fietsen met ingebouwde batterij. Bijna de helft van de respondenten van deze groep zou geïnteresseerd zijn in het Villo!-systeem indien hun voorkeurmaatregel zou worden doorgevoerd.
- De derde groep, die 8% van de respondenten uitmaakt, gaat nooit naar Brussel en kent het Villo!-systeem niet.
- De vierde groep, die ook 8% van de respondenten vertegenwoordigt, staat afkerig tegenover Villo! en bestaat uit oudere personen die voornamelijk de auto gebruiken. De personen die deel uitmaken van deze groep, beschouwen het Villo!-systeem als een verkwisting van overheidsgeld en hebben een negatief beeld van het systeem. Ongeveer 26% van de respondenten uit deze groep kan niet of niet meer fietsen wegens hun lichamelijke conditie, tegen gemiddeld 13% van het totale aantal bevraagde personen.
- De vijfde groep, die 10% van de respondenten vertegenwoordigt, bestaat uit Brusselse senioren, en toont veeleer geen interesse in Villo!. De personen die tot deze groep behoren, verplaatsen zich met de auto of gaan te voet, en staan iets meer afkerig tegenover het Villo!-systeem dan de personen uit de groepen 1, 2 en 3. Bijna de helft van hen zou geen interesse betonen in Villo!, zelfs indien hun voorkeurmaatregelen zouden worden doorgevoerd.

Onderstaande tabel biedt een samenvatting van de belangrijkste sociaal-demografische kenmerken van de verschillende geïdentificeerde groepen.

² Voor deze oefening hebben we twee methodes gebruikt: de UMAP-methode als dimensie-reductietechniek en de Agglomerative Clustering voor de eigenlijke clustering. We hebben ze gebruikt via de sklearn module in python programmeertaal.

Tabel 2 Sociaal-demografische kenmerken van de verschillende geïdentificeerde groepen

	Groep 1	Groep 2	Groep 3	Groep 4	Groep 5	Algemeen totaal
Mannen	45%	39%	22%	58%	75%	45%
Vrouwen	55%	61%	78%	42%	25%	55%
Actieven	86%	65%	71%	38%	36%	68%
Inactieven	14%	35%	29%	62%	64%	32%
-25 jaar	7%	18%	27%	0%	0%	12%
25-34	22%	29%	15%	3%	2%	21%
35-44	32%	19%	5%	36%	10%	23%
45-54	24%	17%	30%	13%	28%	21%
55+	15%	18%	24%	48%	60%	24%

De volgende tabel herneemt de mate waarin de geïdentificeerde groepen instemmen met de verschillende voorstellen tot wijziging van het toekomstig Villo!-aanbod. Onderstaande tabel toont de gemiddelde mate van instemming onder de vorm van scores gaande van -10 (absoluut niet interessant voorstel) tot +10 (zeer interessant voorstel).

Tabel 3 Instemming met de voorstellen tot wijziging van het toekomstig Villo!-aanbod volgens de geïdentificeerde groep.

Zeer interessant voorstel	+10,0
Vrij interessant voorstel	+5,0
Niet erg interessant voorstel	-5,0
Absoluut niet interessant voorstel	-10,0

Instemming met de voorstellen tot wijziging van het toekomstig Villo!-aanbod		Groep 1	Groep 2	Groep 3	Groep 4	Groep 5
Voorstellen tot wijziging van de geografische dekking	Een Villo!-station op minder dan 250 m van de woonplaats - wat gelijkstaat aan 5 minuten stappen	+3,6	+3,6	+5,7	-7,0	+1,1
	Villo!-fietsen als aanvulling op het MIVB-netwerk voor trajecten fiets + MIVB	+4,5	+4,8	+3,4	-7,0	+2,3
Voorstellen tot wijziging van de voorgestelde dienstverlening	De fiets om het even waar achterlaten	-1,0	-1,2	+2,0	-4,3	-3,0
	De fiets achterlaten op een hiervoor bestemde plaats aangeduid met een grondmarkering	+4,3	+3,6	+4,1	-3,3	+2,8
	De fiets achterlaten aan een laadstation	+5,5	+4,4	+5,0	-2,7	+4,5
Voorstellen tot wijziging van het type aangeboden fietsen	Gewone, lichtgewicht fiets	+2,7	+3,2	+3,8	-4,2	+0,3
	Elektrische fiets met ingebouwde batterij	+4,8	+5,8	+6,9	-3,4	+4,4
	Bakfiets	-0,6	+1,4	+2,1	-6,2	-2,5
	Step	-4,1	-3,7	-3,3	-9,0	-5,6
	Driewieler	-3,9	-2,6	-2,0	-6,9	-5,0
Voorstellen tot wijziging van het aanbod als aanvulling op het openbaarvervoernetwerk	Villo!-abonnement geïntegreerd in het MIVB-abonnement	+4,7	+6,4	+3,5	-3,3	+3,6
	Een enkele mobiele app om de routes te berekenen	+5,4	+6,7	+4,5	-1,3	+4,5
	Mogelijkheid om een fiets los te koppelen met de MoBIB-kaart of de MIVB-app	+4,4	+4,3	+4,1	-4,3	+2,6
	Een enkele mobiele app om een vervoerbewijs te kopen	+3,9	+4,5	+4,7	-4,7	+2,3
Voorstellen tot wijziging van de abonnementsformules	Huren per minuut	+3,1	+2,1	+2,2	-5,3	-0,2
	Huren per half uur	+3,0	+3,8	+1,6	-4,9	+1,9
	Huren per dag	+3,2	+4,4	+4,4	-3,1	+0,5
	Huren over een periode van meerdere maanden	+1,0	+1,4	+1,4	-7,2	-1,1
	Mogelijkheid om een fiets te reserveren	+4,5	+4,3	+4,3	-2,4	+2,9
Indien de wijzigingen die u interessant vindt, ook effectief worden doorgevoerd, in welke mate zou u dan geïnteresseerd zijn om een deelfietssysteem te gebruiken voor uw toekomstige verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?		-0,9	+0,8	-0,2	-7,6	-2,5

9. ALGEMENE SAMENVATTING

Tabel 4 Herneming van de tussentijdse samenvatting per onderdeel

Profiel van de gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> De verdeling man/vrouw wordt nageleefd, al telt de steekproef iets meer vrouwen dan mannen. De steekproef bestaat hoofdzakelijk uit personen ouder dan 35 jaar. 45% van de respondenten, dus zo goed als de helft, woont in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijna 30% van de steekproef woont in Nijvel, 20% ervan Halle-Vilvoorde. Ongeveer de helft van de bevroegde personen zijn bedienden, en 57% van hen werkt voltijds. 55% van de respondenten heeft een diploma hoger onderwijs op zak.
Verplaatsingsgedrag van de niet-gebruikers	<ul style="list-style-type: none"> Meer dan negen respondenten op 10 hebben de afgelopen zes maanden meerdere verplaatsingen gemaakt binnen het BHG. De vaakst gebruikte vervoerswijzen zijn stappen, de gezinsauto en de MIVB-voertuigen. De vervoerswijze waarvan het vaakst wordt afgehaakt zijn de Villo!- en E-Villo!-fietsen. 69% van de respondenten die er ooit gebruik van hebben gemaakt, doen dit niet meer. Daarna volgen de free floating deelfietsen die door 63% van de respondenten aan de kant werden geschoven. Voor 33% van de respondenten zijn de MIVB-voertuigen de hoofdvervoerswijze, voor 26% van de bevroegde personen is dat de gezinsauto, en voor 16% van de gebruikers is dat stappen. Mannen zijn eerder geneigd om de bedrijfsauto en de gezinsfiets te gebruiken als hoofdvervoermiddel, terwijl vrouwen eerder opteren voor de trein. De inwoners van het BHG verplaatsen zich vaker te voet, met de MIVB-voertuigen, de gezinsfiets en de taxi of voertuigen met chauffeur. De auto is het meest gebruikte vervoermiddel van de respondenten die buiten het BHG wonen. De belangrijkste voordelen die uit de bevraging naar voren komen, zijn het gebruikscomfort, de betrouwbaarheid van de reistijd en de kostprijs. De belangrijkste nadelen die de respondenten hebben aangeduid, zijn de inrichtingen en de staat van de wegen, alsook de reistijd tijdens de spitsuren. Vrouwen en Brusselaars hechten meer belang aan het veiligheidsgevoel ten opzichte van verbale of fysieke agressie dan de overige respondenten.
Vervoerswijze: fiets	<ul style="list-style-type: none"> Bijna de helft van de respondenten die zich niet met de fiets verplaatst, kan fietsen, maar doet het nooit. Bijna een kwart van de bevroegde personen rijdt soms met de fiets, maar nooit in het Brussels Gewest. Voor een vierde van de respondenten die in het Brussels Gewest wonen en die hebben aangegeven dat ze geen gebruik maken van de fiets maar wel kunnen fietsen, is het hebben van een fiets de reden die hen er het meest zou toe aanzetten om er gebruik van te maken. Dit is de hoofdreden die ze hebben aangeduid. Voor alle respondenten die zich niet verplaatsen met de fiets, zouden de belangrijkste situaties die hen ertoe zouden aanzetten om zich met de fiets te verplaatsen, vooral mooi weer zijn, gevolgd door beschikken over voldoende tijd, een fiets hebben, of het verkeersvrij worden van bepaalde zones. Vrouwen en personen die buiten het BHG wonen, zouden meer bereid zijn om zich met de fiets te verplaatsen indien bepaalde zones verkeersvrij zouden worden. De situatie die de respondenten er het meest zou toe aanzetten om de fiets te nemen - dus de eerste situatie die ze uit de opties hebben geselecteerd - is bij staking van het openbaar vervoer. 12% van de respondenten die in het BHG wonen en die hebben aangegeven dat ze geen gebruik maakten van de fiets maar wel kunnen fietsen, heeft verklaard dat er geen enkele situatie is die hen ertoe zou kunnen aanzetten om de fiets te nemen. Bij de overige respondenten is dat 2%. Een van de redenen die de respondenten er het meest van weerhoudt om gebruik te maken van de fiets is het risico op een ongeval of het risico om ten val te komen. Deze reden werd door 46% van de bevroegde personen geselecteerd. De op een na meest geselecteerde reden is de lengte van de verplaatsingen.

<p>Focus op het Villo!-systeem</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het aandeel personen dat min of meer bekend is met de werking van het systeem en het aandeel personen dat het enkel kent van naam, vertegenwoordigen ieder een derde van alle respondenten. • Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat het Villo!-systeem niet langer inspeelt op hun behoeften. Bijna een derde rijdt nu met de eigen fiets. • De hoofdreden waarom gebruikers afhaken - dus de reden die ze als eerste hebben geselecteerd - is de kostprijs van het systeem. • Iets meer dan de helft van de respondenten staat neutraal tegenover het imago van het merk Villo! Een derde van de bevroagde personen beoordeelt het merk positief. • Meer dan de helft van de respondenten vindt het belangrijk dat een deelfietssysteem met vaste standplaats zoals Villo! in de toekomst blijft bestaan. • Het grootste nut van het Villo!-systeem is volgens de respondenten dat het helpt om de verontreiniging te verminderen; dat het systeem voorkomt dat particulieren hun fiets kwijt raken door diefstal en dat het mensen aanzet tot fysieke activiteit. • De belangrijkste obstakels voor het gebruik van het Villo!-systeem hebben betrekking op de onmogelijkheid om een kind of grote voorwerpen te vervoeren, op het feit dat de stations op een te grote afstand liggen van de plaats van aankomst of vertrek van de respondenten, of dat het systeem niet langer inspeelt op hun behoeften.
<p>Evolutie van het Villo!-aanbod</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De maatregelen waarvoor de respondenten de meeste interesse betonen, zijn de invoering van een enkele mobiele app voor de berekening van de routes, en de uitbreiding van het aanbod met een elektrische fiets met ingebouwde batterij. • Vrouwen vertonen meer interesse voor het kunnen huren van een fiets voor een hele dag en over een periode van meerdere maanden; voor de uitbreiding van het aanbod met bakfietsen; voor de mogelijkheid om een fiets te kunnen reserveren en voor de invoering van een enkele mobiele app waarmee ook een vervoerbewijs kan worden aangekocht. • Een even groot aandeel van de respondenten zegt geïnteresseerd, niet geïnteresseerd, en noch geïnteresseerd noch niet-geïnteresseerd te zijn in het nieuwe Villo!-aanbod, zelfs indien de door hen gewenste maatregelen ook effectief zouden worden doorgevoerd. • De motieven die de respondenten ertoe zouden aanzetten om zich te verplaatsen met een deelfiets zijn bezoek aan naasten, sport- of vrije tijdsactiviteiten en woon-werkverkeer. • De vervoerswijze die het meest zou worden vervangen door deelfietsen, is stappen. Deze werd als eerste geselecteerd door bijna 70% van de respondenten die deze vraag beantwoordden. De overige vervoerswijzen die werden geselecteerd zijn de MIVB-voertuigen en de gezinsauto. • Twee keer meer personen die buiten het BHG wonen, zouden de bussen van De Lijn of de TEC vervangen door een Villo!-fiets. • Een vierde van de bemerkingen die door de respondenten werden geformuleerd, had betrekking op de regelgeving rond het parkeren van tweewielers alsook op de veiligheid en het naleven van de Wegcode.
<p>Clustering</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De niet-Brusselaars die veeleer geen interesse betonen in Villo! vertegenwoordigen een derde van de respondenten. Ze verplaatsen zich sporadisch in het BHG, meestal met de auto omdat de afstand van hun verplaatsingen te groot is om met de fiets af te leggen. • 42% van de respondenten zijn eventueel geïnteresseerd in het Villo!-systeem. Ze zijn jonger en maken meer gebruik van de MIVB-voertuigen. De helft van hen zou interesse betonen voor Villo! indien hun voorkeurmaatregelen zouden worden doorgevoerd. • 8% van de respondenten gaat nooit naar Brussel en heeft nog nooit gehoord van het Villo!-systeem of kent het enkel van naam. • Het publiek dat erg afkerig staat tegen dit systeem, is iets ouder, en maakt 8% uit van de respondenten. Ze zijn grote voorstander van de auto en gebruiken dit vervoermiddel als hoofdvervoerswijze. Ze hebben vaag kennis van het Villo!-systeem en geven aan dat ze dit systeem een verkwisting vinden van overheidsgeld.

- **8%** van de respondenten zijn **Brusselse senioren** die veeleer **geen interesse** vertonen in Villo! Ze verplaatsen zich voornamelijk met de **auto** of **te voet**. Bijna de **helft** van hen zou **geen interesse** vertonen in Villo!, zelfs indien hun voorkeurmaatregelen zouden worden doorgevoerd.

Wij herhalen nog even dat deze enquête volgt op een eerdere bevraging die betrekking had op deelsystemen voor micromobiliteit in het Brussels Gewest. Deze tweede enquête peilde naar het verplaatsingsgedrag van personen die geen gebruik (meer) maken van deelsystemen voor micromobiliteit, en wou inzicht krijgen in de redenen waarom ze dit niet langer doen, alsook de perceptie beoordelen van het Villo!-systeem en de mogelijke hefbomen bepalen die zouden kunnen bijdragen tot een wijziging van het modaal aandeel ervan.

De personen uit de steekproef, dus de personen die het Villo!-systeem minder dan een keer per maand gebruiken, zijn over het algemeen ouder dan 35 jaar. Bijna de helft van hen woont in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is bediende en houder van een hoger diploma. Ze gaan vaak naar het BHG, en verplaatsen zich meestal te voet, met de gezinsauto en de MIVB-voertuigen. Ze hechten belang aan het gebruikscomfort, de betrouwbaarheid van de reistijd en de voordelige kostprijs van hun belangrijkste vervoermiddelen.

Drie kwart van de respondenten kan fietsen, maar doet het nooit; een vierde van hen doet het nooit in het Brussels Gewest. Dat heeft meer bepaald te maken met het risico op ongevallen of het risico om ten val te komen, alsook met de verplaatsingen die te lang zijn om met de fiets af te leggen. Ze zouden zich echter met de deelfiets verplaatsen in geval van staking bij het openbaar vervoer, bij mooi weer, indien ze over meer tijd beschikten, indien bepaalde zones autovrij zouden worden, of indien ze een eigen fiets hadden. Het niet-bezit van een eigen fiets is zelfs de eerste reden die de Brusselaars aanhalen om niet te fietsen. Deze reden werd door ongeveer 25% van de Brusselaars geselecteerd.

Twee derde van de volledige steekproef zegt het Villo!-systeem enkel te kennen van naam, of min of meer te weten hoe het werkt. 36 personen op 670 geven aan dat ze ooit gebruik hebben gemaakt van het Villo!- en E-Villo!-systeem, wat overeenstemt met 5% van de steekproef. Van die 36 personen, geeft 7 op 10 aan dat hij/zij er niet langer gebruik van maakt. Dit heeft te maken met het feit dat het systeem niet langer inspeelt op hun behoeften, dat het wordt beschouwd als te duur, of dat ze ondertussen beschikken over een eigen fiets. Het gebrek aan comfort, de staat waarin de fietsen verkeren, het geringe gebruiksgemak, de onmogelijkheid om het systeem gratis uit te testen en de nieuwsberichten met negatieve weerklank kunnen ook een impact hebben op de evolutie van het gebruik van het systeem. Het imago van het merk Villo! blijft hoofdzakelijk neutraal. Alle respondenten zijn het erover eens dat de kracht van het systeem schuilt in het feit dat het helpt om de verontreiniging te verminderen; dat het voorkomt dat particulieren hun fiets kwijt raken door diefstal en dat het aanzet tot fysieke activiteit. De belangrijkste obstakels voor het gebruik van het Villo!-systeem hebben betrekking op de onmogelijkheid om een kind of grote voorwerpen te vervoeren, en op het feit dat de standplaatsen op een te grote afstand liggen van de plaats van aankomst of vertrek.

De helft van de respondenten vindt het belangrijk dat een dergelijk aanbod ook in de toekomst blijft bestaan. De respondenten zouden geïnteresseerd zijn in de invoering van een enkele mobiele app voor de berekening van de routes, en de uitbreiding van het aanbod met een elektrische fiets met ingebouwde batterij. Zelfs al zouden deze maatregelen worden doorgevoerd, dan zou slechts een derde van de respondenten zich bereid verklaren om gebruik te maken van het Villo!-systeem. Deze respondenten geven aan dat ze zich wel met een deelfiets zouden verplaatsen, voornamelijk ter vervanging van stappen, voor bezoek aan naasten, voor sport- of vrije tijdsactiviteiten en voor woon-werkverkeer.

10. BIJLAGEN

10.1 Tekst van de uitnodiging om aan de bevraging deel te nemen, verstuurd aan de panelleden

Geef uw mening en maak kans op 10 euro



Studie over mobiliteit in Brussel

Geef uw mening door onze vragenlijst te beantwoorden

 Geschenk Kans om een aankoopbon van 10 euro te winnen	 Duur 8-10 minuten	 Kalender Woensdag 23 juli 2023
--	--	--



Om de vragenlijst in te vullen klik op de knop hier boven of maak een copie/paste van de volgende URL in uw browser.

<http://www.internetpanel.be/webprod/cgi-bin/asktext.d?Action=DoPanel&Tail=2&SOURCE=1>

InternetPanel dankt u voor uw deelname

 FOLLOW US ON FACEBOOK





Als u wilt uw persoonlijke gegevens bekijken en eventueel veranderen, is uitschrijven of de winkels waar de aankoopbonnen geldig zijn kennen, gaat u naar [internetpanel.be](http://www.internetpanel.be).
InternetPanel is de Online Panel van AQRate.

10.2 Vragenlijst van de enquête

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

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

A2 Hoelang gebruik je voor je verplaatsingen het gedeelde micromobiliteitsaanbod?

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

A3 Waarom gebruik je een deelfiets?

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

(7 réponses maximum)

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

A4 Welke zijn alle redenen waarom u een deelstep gebruikt?

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

(7 réponses maximum)

- ☐ 1 Om het leuke ervan, de fun
- ☐ 2 Om de kost van mijn verplaatsing te drukken
- ☐ 3 Om tijd te winnen
- ☐ 4 Om de milieu-impact te verminderen
- ☐ 5 Voor mijn welzijn
- ☐ 6 Om lichaamsbeweging te vermijden
- ☐ 7 Andere (verduidelijk)

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

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

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

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

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

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

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

De verscheidenheid van het gedeelde micromobiliteitsaanbod in Brussel...

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

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

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

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

Meerdere antwoorden mogelijk.

(5 réponses maximum)

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

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

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

(9 réponses maximum)

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

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

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

(10 réponses maximum)

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

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

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

(9 réponses maximum)

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

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

	Helemaal tevreden	Vrij tevreden	Niet tevreden	erg	Helemaal tevreden	niet
De inschrijvingsprocedure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De applicatie, de website	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Het comfort van de fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De elektrische assistentie (voor eVillo!)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De lichten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De remmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De versnellingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De mand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De huurprocedure van de fiets	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De prijs-kwaliteit verhouding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
Het gebruikstarief	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
De klantenservice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	

De communicatie (mail, sociale media, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De beschikbaarheid van de fietsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De te voet af te leggen afstand om een station te bereiken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

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

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

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

(10 réponses maximum)

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

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

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

E1 Ben je...?

- ☐ 1 Een vrouw
☐ 2 Een man
☐ 3 Ander

E2 Wat is jouw geboortjaar?

(doit être 1920 entre 2012)

E3 Oefen je momenteel voltijds of deeltijds een beroep uit?

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

E4 Wat is jouw huidige beroepssituatie?

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

E5 Wat is het studieniveau dat u momenteel volgt?

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

E6 Wat is het hoogste diploma dat je behaald hebt?

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

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

- ☐ 1 Ja
- ☐ 2 Neen

E7 Wat is de postcode van je hoofdverblijfplaats in België?

(doit être 1000 entre 9999)

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

- ☐ 1 Om beroepsredenen
- ☐ 2 Voor mijn studies
- ☐ 3 Om te shoppen
- ☐ 4 Om te bezoeken, toerisme
- ☐ 5 Om naasten te bezoeken (familie, vrienden, ...)
- ☐ 6 Om medische redenen
- ☐ 7 Andere (verduidelijk)

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

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

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

10.3 Tabellen met de resultaten uitgesplitst volgens he sociaal-demografisch profiel

Zie Excel-bestand in bijlage