



Stadspanel Halle

Bevraging mobiliteit en verplaatsingsgedrag
Winter 2022

Het Stadspanel Halle ...

- ... is een manier om het lokale beleid af te stemmen met de Halse burgers
- ... bestaat uit meer dan 500 leden
- ... zal (minstens) drie keer per jaar bevraagd worden

In februari en maart '22 werd het Stadspanel bevraagd over hun mobiliteit en verplaatsingsgedrag

- De vervoersmiddelen en vervoersabonnementen men bezit
- Het verplaatsingsgedrag in de context van werk of school en vrije tijd
- De evaluatie van de voetgangers- en fietsvriendelijkheid van de buurt en ingrepen zoals de fiets- en voetgangerszone in Halle centrum
- De meningen over mogelijke fietsgerichte ingrepen in het openbaar domein
- Gebruiksintentie en -verwachtingen voor deelmobiliteit

Opbouw presentatie

- Plan van aanpak
- Steekproefbeschrijving
- Resultaten



Plan van aanpak vierde bevraging van het Stadspanel

Plan van aanpak

Proportioneel gestratificeerde steekproef en weging

Steekproef beschrijving (leeftijd x geslacht) en wegingscoëfficiënten

Segmenten		Proporties per segment (%)		Wegingsfactor
		Steekproef	Populatie	
16-24	Man	2.2	5.67	2.5773
	Vrouw	4.52	5.62	1.2434
25-34	Man	5.17	7.96	1.5397
	Vrouw	6.59	7.95	1.2064
35-44	Man	8.27	8.21	0.9927
	Vrouw	8.14	8.33	1.0233
45-54	Man	9.04	7.92	0.8761
	Vrouw	8.91	7.9	0.8866
55-64	Man	9.17	7.64	0.8332
	Vrouw	9.04	7.76	0.8584
65-74	Man	9.17	5.69	0.6205
	Vrouw	9.43	6.47	0.6861
75+	Man	4.26	4.99	1.1714
	Vrouw	6.07	7.9	1.3015

Gevolgde procedure

Uitnodigingsbrief, 2 herinneringsbrieven, en 2 herinneringsmails

- 2026 Hallenaren uitgenodigd
- 815 vulden de vragenlijst in
- 776 vulde meer dan 70% van de vragen in

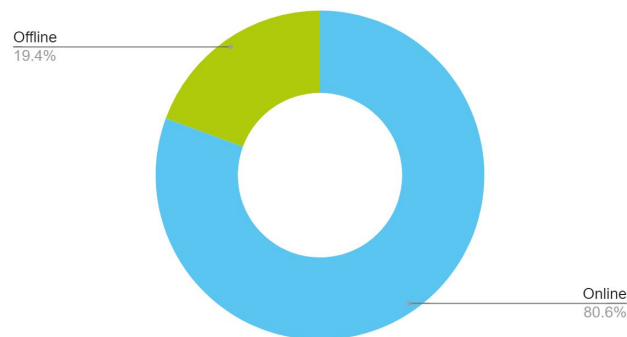
Netto responsgraad: 38,3%

Foutenmarge: 3,41% (95%)

Drie manieren om deel te nemen

- Online
- Telefonisch
- Papier

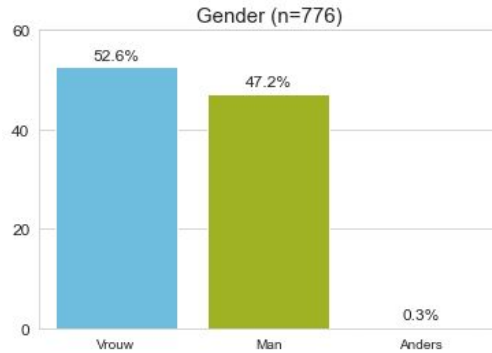
Verdeling deelnamemodi (n = 815)



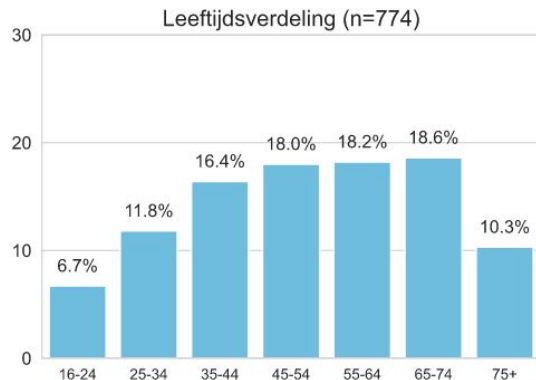


Steekproefbeschrijving

Het Stadspanel benadert de geslacht- en leeftijdsverdeling van de populatie



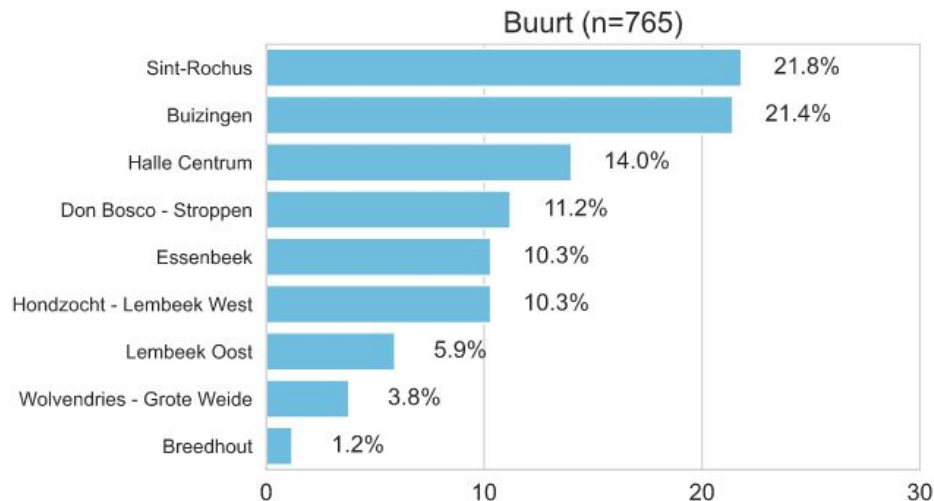
Vrouwen leken net iets meer geneigd deel te nemen dan mannen aan de 4e bevraging (Populatie: Man = 48,1%, Vrouw = 51,9%)



Gemiddelde leeftijd: 52,3 ($SD = 17,6$)

- Jongste deelnemer: 16 jaar
- Oudste deelnemer: 93 jaar

De samenstelling van het Stadspanel volgt grotendeels de verdeling van de populatie wat betreft woonplaats

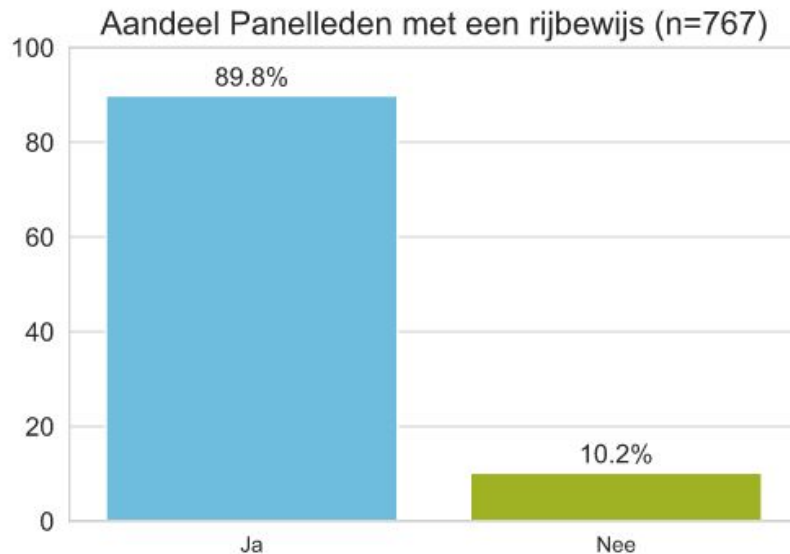


Een oververtegenwoordiging voor **Sint-Rochus** (19% in de populatie).

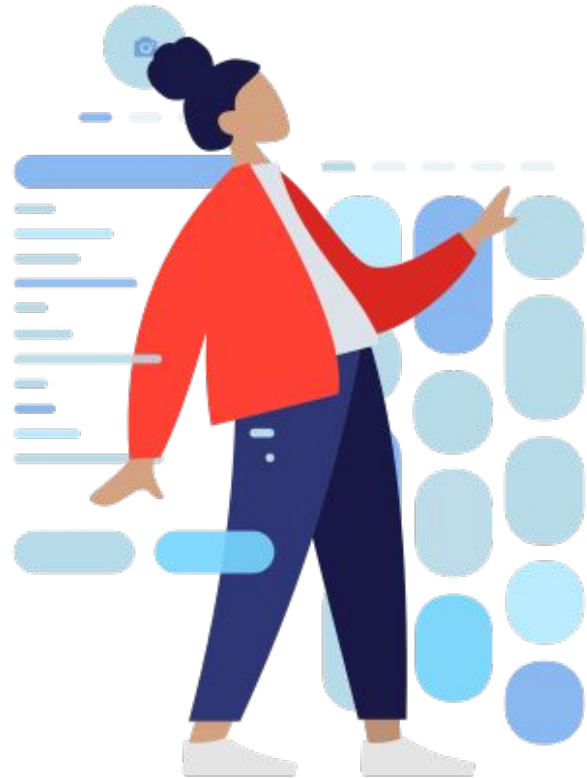
Een ondervertegenwoordiging van inwoners uit **Halle Centrum** (17,3% in de populatie) en **Hondzocht-Lembeek West** (12% in de populatie).

Breedhout hebben we buiten de buurtvergelijkingen gehouden gezien de lage steekproefomvang in deze buurt.

Een heel ruime meerderheid van de panelleden bezit een rijbewijs



Resultaten



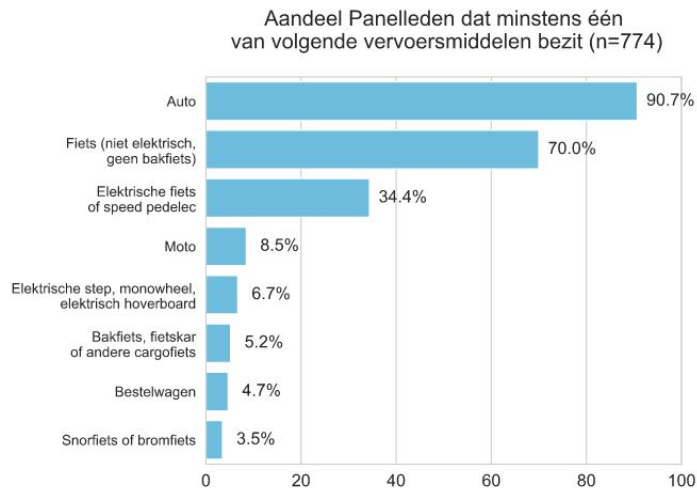


Bezit van vervoersmiddelen en -abonnementen

Doelstellingen

- Hoeveel **vervoersmiddelen** bezit het huishouden waarvan men deel uitmaakt?
- Hoeveel **vervoersabonnementen** bezit het huishouden waarvan men deel uitmaakt?

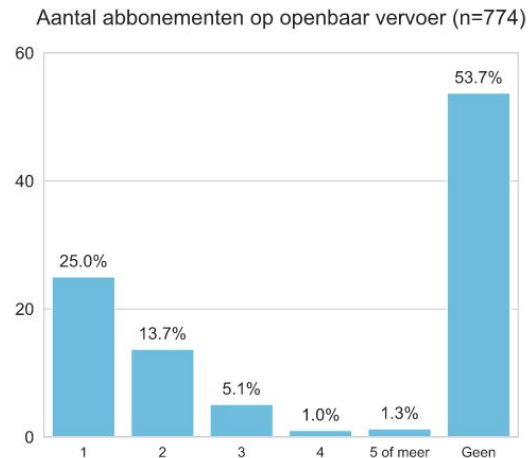
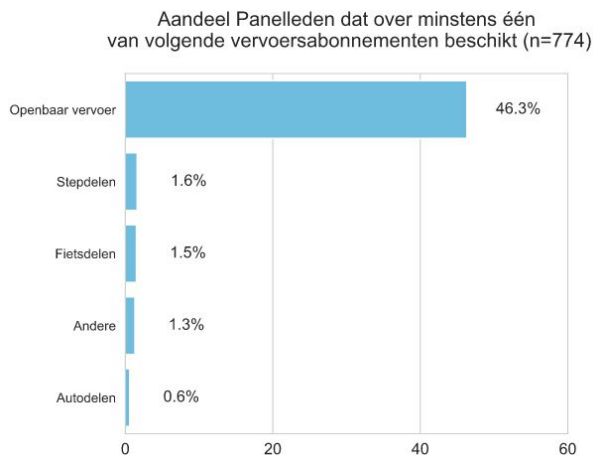
De auto en fiets zijn de dominante vervoersmiddelen in privaat bezit.



36% beschikt over twee **auto's**, 5% over 3 of meer.

Meer dan de helft beschikt over minstens 2 **fietsen**.

Bijna de helft van de gezinnen heeft een openbaar vervoersabonnement



Abonnementen op deelvoertuigen zijn momenteel nog marginaal



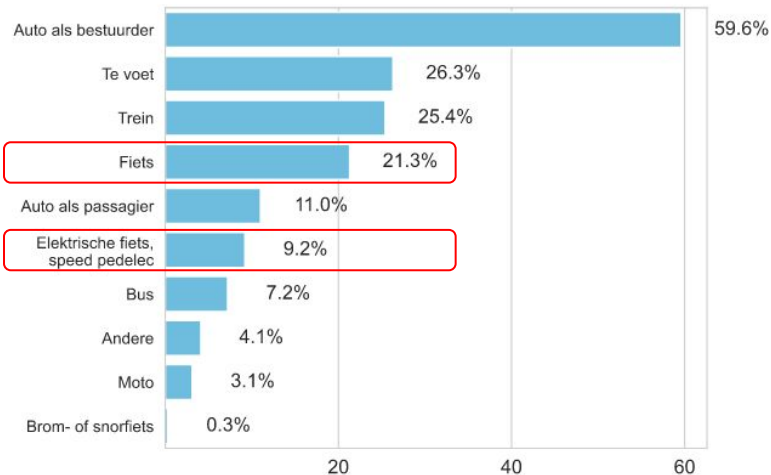
Verplaatsingsgedrag in de context van werk en vrije tijd

Doelstellingen

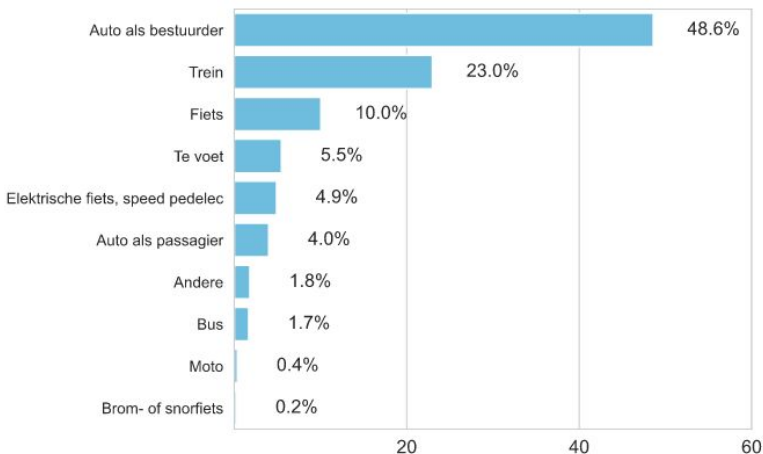
- Woon-werkverkeer:
 - Welke vervoersmiddelen worden er gebruikt?
 - Met welk vervoersmiddel wordt de grootste afstand afgelegd?
 - Welke afstand wordt er afgelegd? Hoe lang is men onderweg?
 - Naar waar verplaatsen ze zich?
- Welke motivaties hebben ze om wel of niet met de fiets het traject af te leggen?
- Hoe vaak worden de verschillende vervoersmiddelen gebruikt in de context van vrije tijd?

De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel in het woon-werkverkeer

Vervoersmiddelen gebruikt voor woon werk verkeer (n=511)



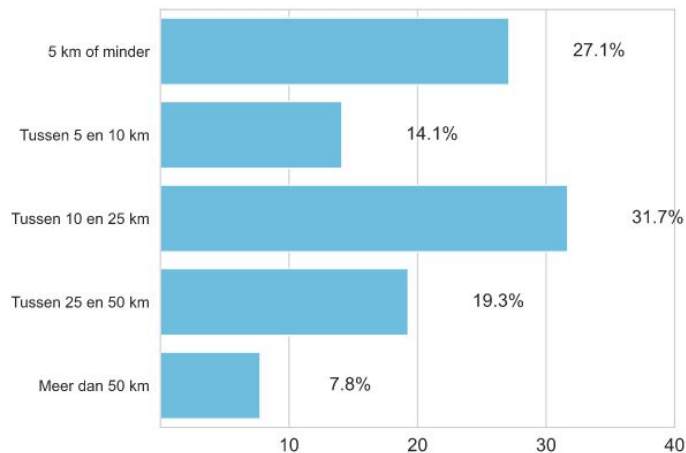
De vervoersmiddelen waarmee de grootste afstand binnen het woon werk verkeer wordt afgelegd (n=508)



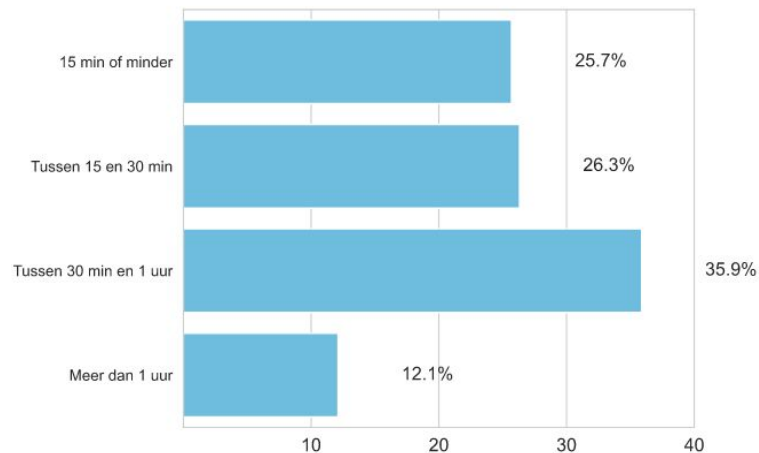
De fiets (gewoon + elektrisch) wordt door 30 % gebruikt

Ongeveer 40% woont op 10 km of minder van het werk, Ongeveer 50% is minder dan 30 min onderweg

Afstand woon-werk verkeer (n=509)

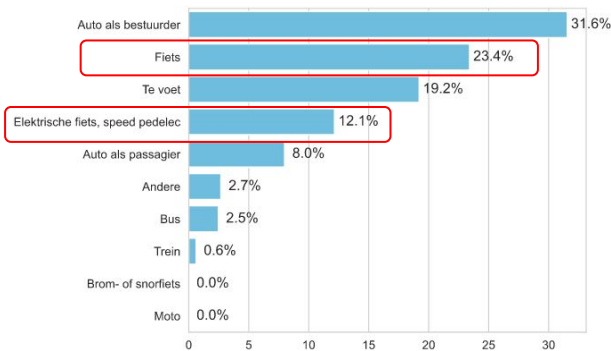


Verplaatsingstijd woon-werk verkeer (n=510)

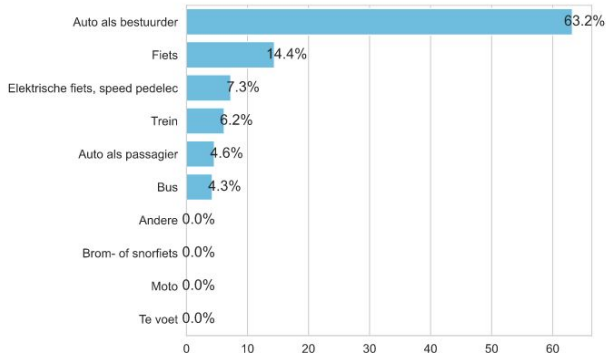


De auto is het dominante vervoersmiddel, ongeacht de af te leggen afstand

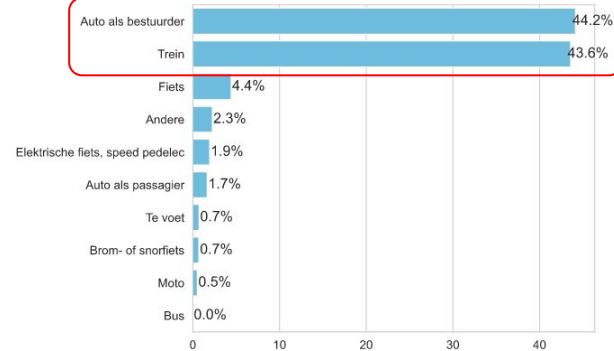
5 km of minder (n=508)



Tussen 5 en 10 km (n=508)

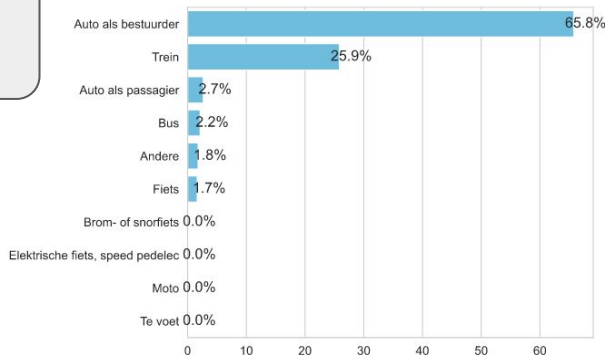


Tussen 10 en 25 km (n=508)

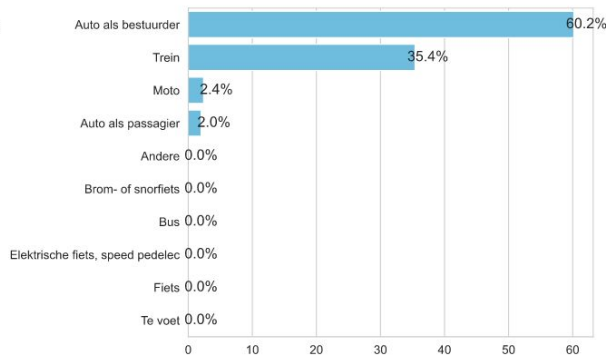


Concurrentie van de fiets bij < 5 km

Tussen 25 en 50 km (n=508)



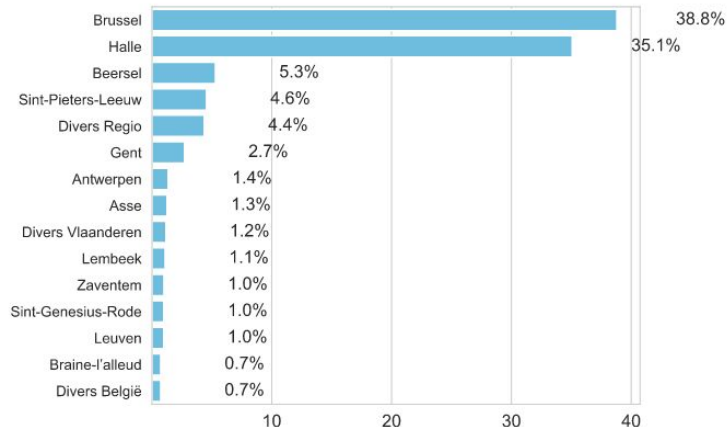
Meer dan 50 km (n=508)



Concurrentie van de trein indien > 10 km

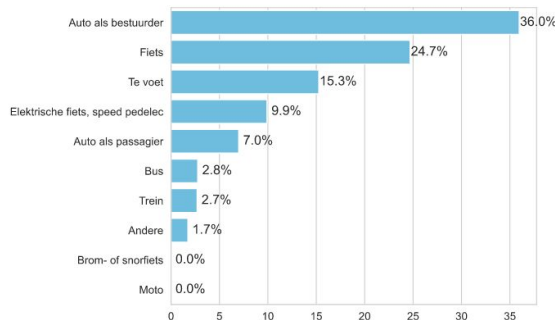
Brussel en Halle zijn de vaakst geciteerde locaties van tewerkstelling

De 15 meest genoemde tewerkstellingslocaties (n=511)

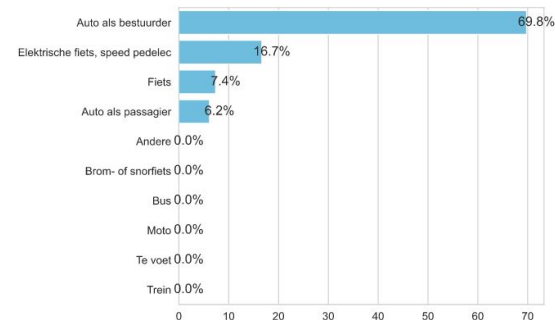


De trein is het dominante vervoersmiddel richting Brussel

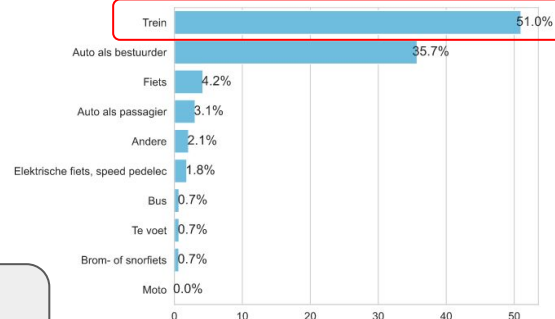
Halle (n=154)



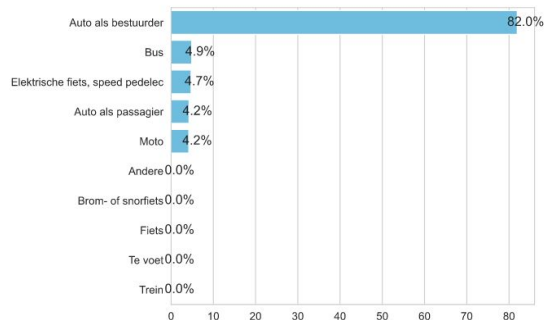
Beersel (n=24)



Brussel (n=181)

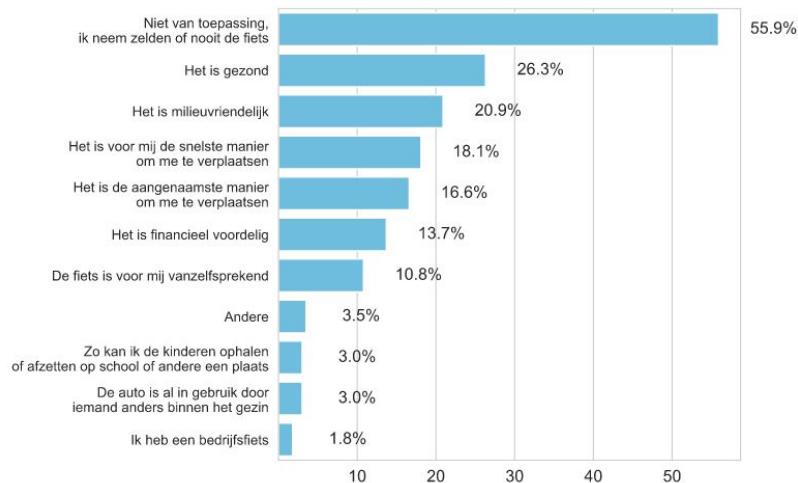


Sint-Pieters-Leeuw (n=21)

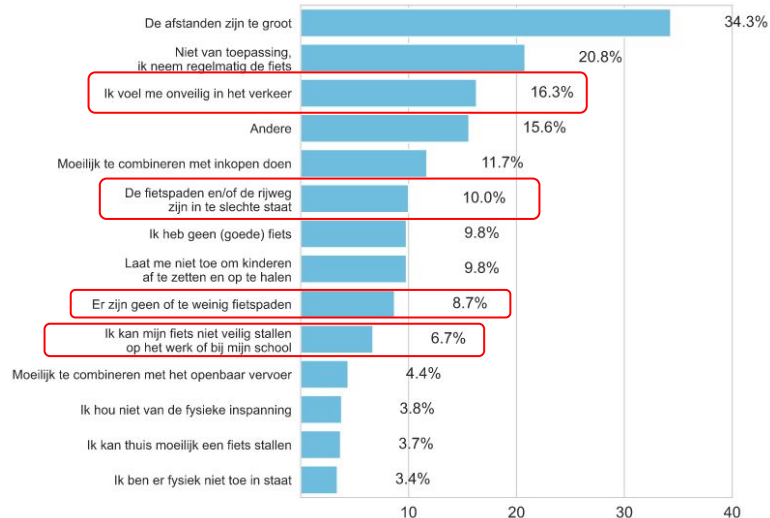


Ongeveer 20% legt minstens af en toe een deel van het woon-werktraject per fiets af.

Motivaties om de fiets te gebruiken voor woon werk verkeer (n=495)

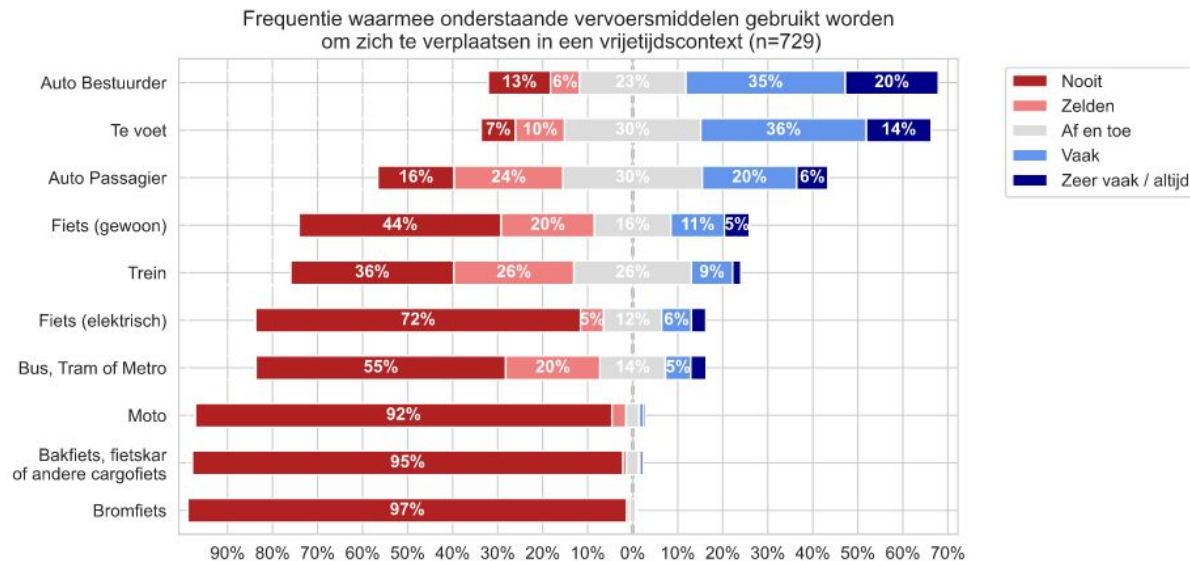


Motivaties om de fiets niet te gebruiken voor woon werk verkeer (n=489)



Ingrepen in infrastructuur kunnen een rol spelen, maar vormen slechts één van de factoren

De auto is het meest gebruikte vervoersmiddel tijdens de vrije tijd



Samenvattend:

- **De auto is het dominante vervoersmiddel** onder de panelleden, zowel wat bezit als gebruik betreft, zowel in de woon-werkcontext als tijdens de vrije tijd
- De auto krijgt voornamelijk **concurrentie van verplaatsingen te voet, met het openbaar vervoer of de fiets.**
- De **fiets** in het kader van woon-werkverkeer:
 - **wel**, omdat dit als **gezond** en **milieuvriendelijk** beschouwd wordt;
 - **niet**, omdat de **afstanden** als te groot ervaren worden (al dan niet in combinatie met heuvelachtig terrein), men zich **onveilig** voelt in het verkeer, de kwaliteit van de **fietsinfrastructuur**, of **combinatie met andere taken.**



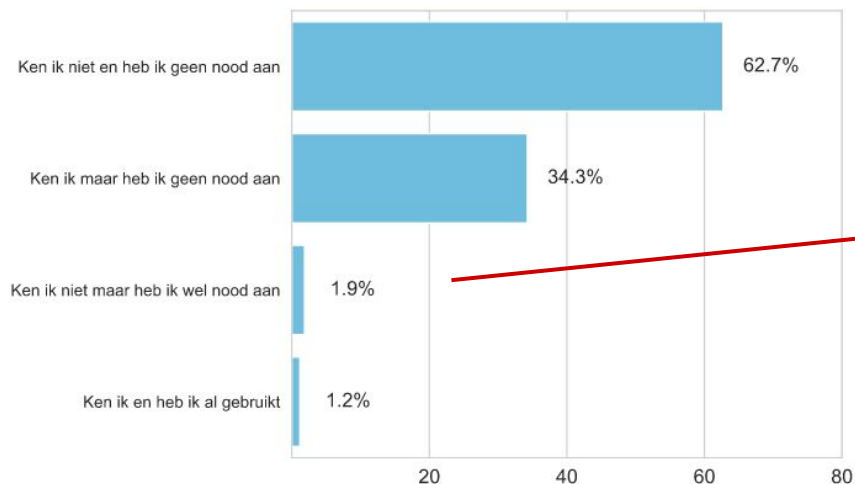
Kennis over verschillende
mobiliteitsoplossingen en voorzieningen
binnen Halle

Doelstellingen

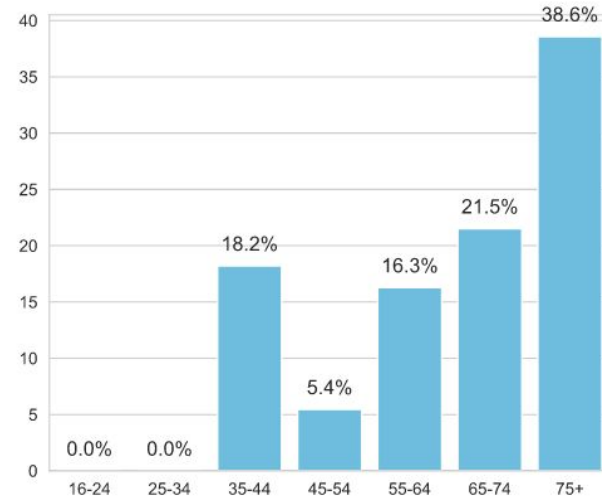
- Is men bekend en heeft men ervaring met:
 - De Minder Mobielen Centrale?
 - De Nederhem shuttle?
 - De Fietssnelweg?

De minder mobiele centrale is bekend bij $\frac{1}{3}$ van de panelleden

Bekendheid met en gebruik van de Minder Mobielen Centrale (n=758)

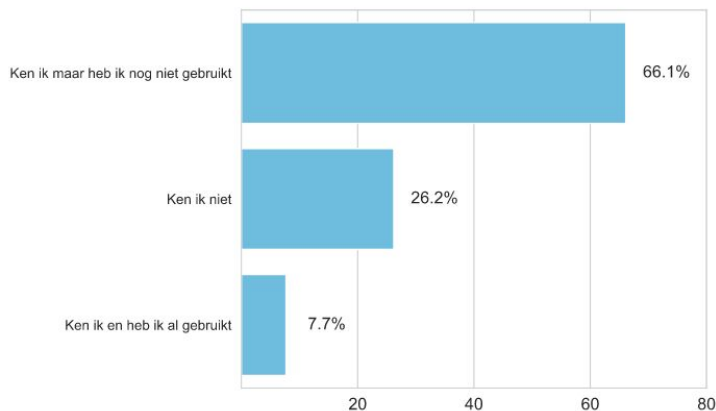


Ken ik niet maar heb ik wel nood aan (n=15)

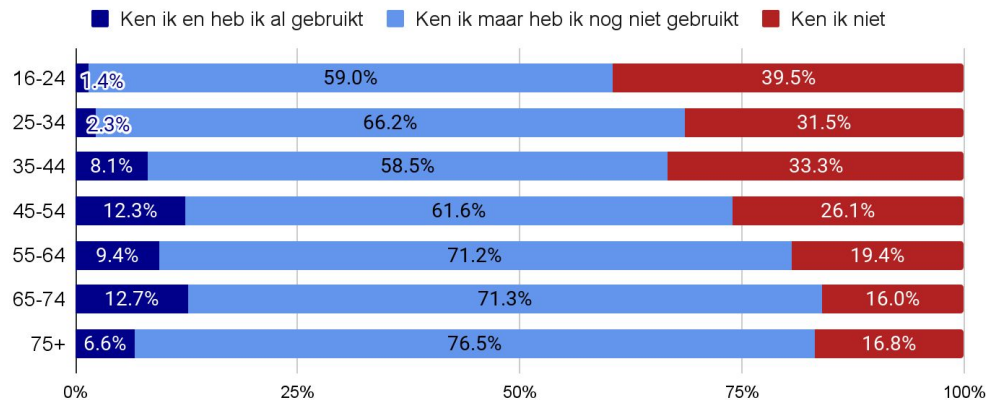


De Nederhemshuttle is bekend bij $\frac{3}{4}$ van de panelleden

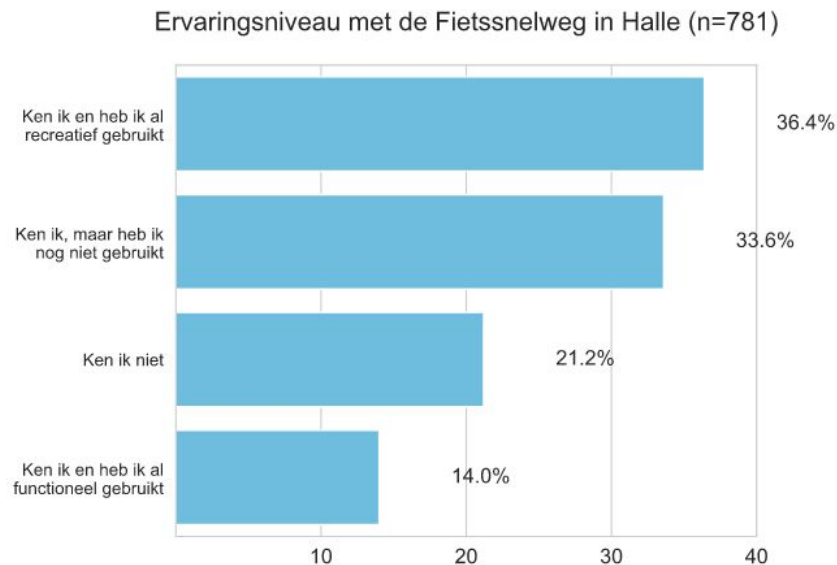
Bekendheid met en gebruik van de Nederhem Shuttle (n=759)



Ervaringsniveau Nederhem Shuttlebus naar leeftijdscategorie (n = 759)



De fietssnelweg lijkt breed bekend en wordt voornamelijk recreatief gebruikt



Samenvattend:

- De **Minder Mobielen Centrale** heeft een beperkt gebruik en bekendheid heeft, maar lijkt wel bekend te zijn onder het doelpubliek. Toch is er nog ongeveer 2% die er niet mee bekend is maar wel aangeeft er nood aan te hebben.
- De **Nederhem Shuttle** lijkt behoorlijk bekend te zijn en gebruikt te worden, met name onder oudere panelleden.
- De **Fietssnelweg** is bekend bij ongeveer 80% van de Hallenaren en lijkt door een meerderheid van de panelleden voornamelijk recreatief gebruikt te worden.

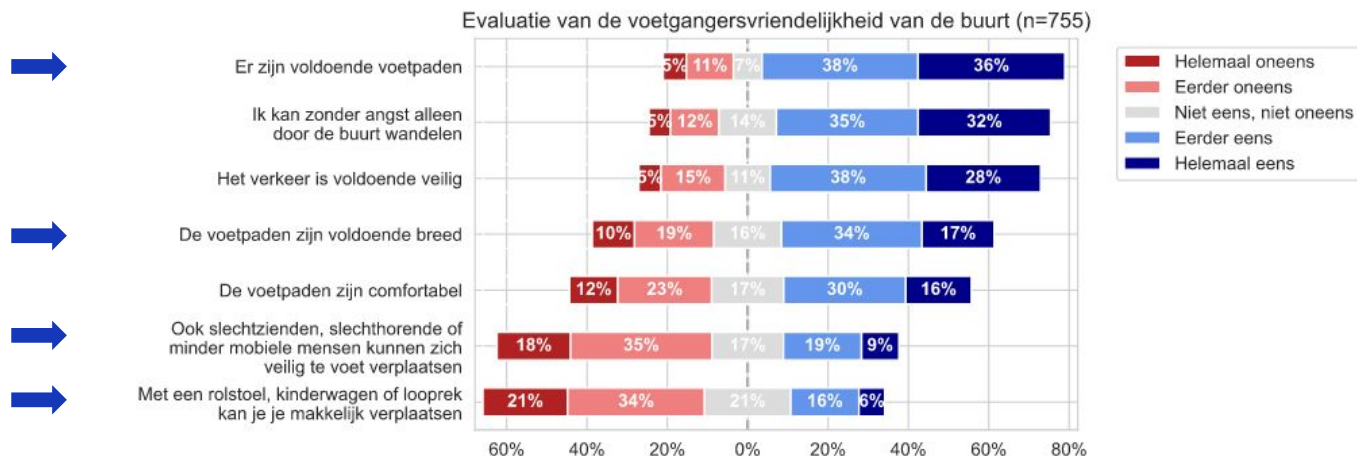


Evaluatie van voetgangers- en fietsvoorzieningen in de eigen buurt

Doelstellingen

- Hoe evalueer je de...
 - ... **voetgangersvoorzieningen** in jouw buurt?
 - ... de **fietsvoorzieningen** in jouw buurt?
 - ... de **fietsstallingen** op een aantal locaties?

Evaluatie voetgangersvoorzieningen



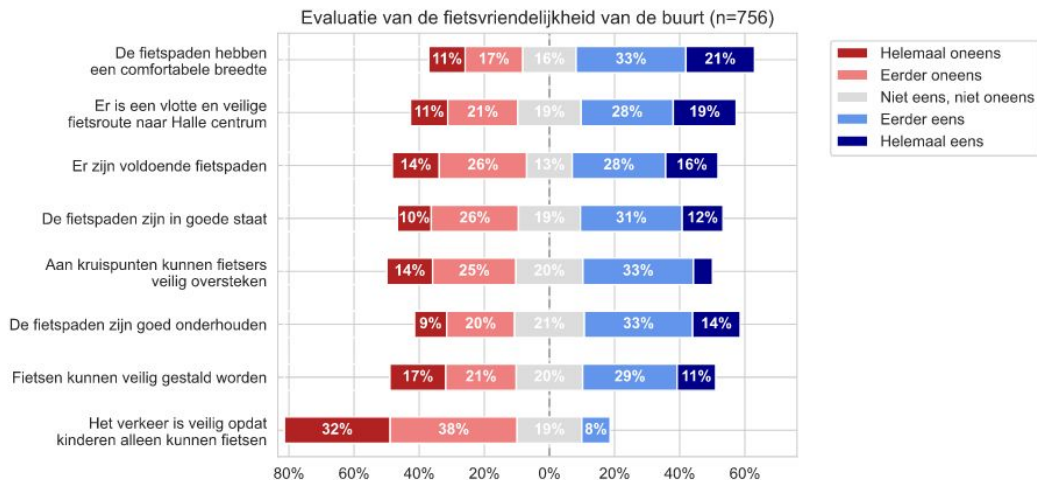
Lagere scores in:

- Wolvendries-Grote Weide
- Lembeek Oost
- Essenbeek
- Buizingen

Hogere scores in:

- Don Bosco - Stroppen
- Halle Centrum
- Sint-Rochus

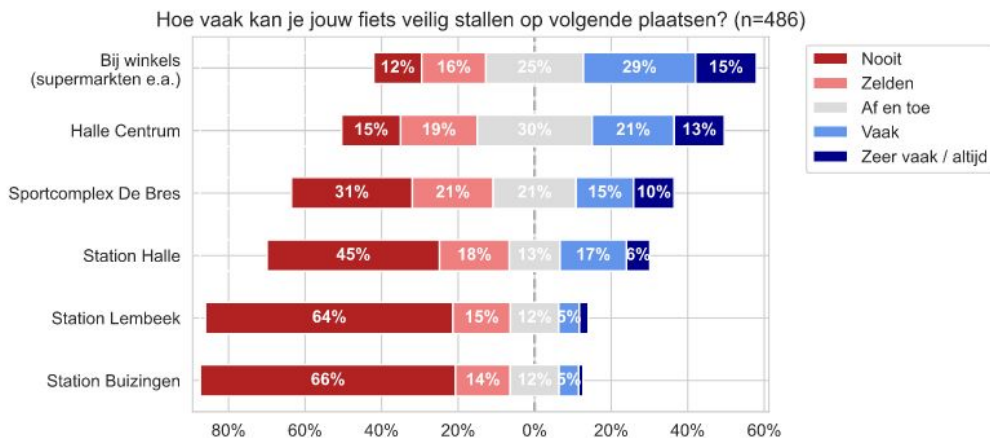
Evaluatie fietsvoorzieningen



Hogere score in:

- Halle Centrum

Panelleden hebben het gevoel dat ze hun fiets niet veilig kunnen stallen in de omgeving van de stations



Samenvattend:

- Ten aanzien van de **voetgangersvoorzieningen**:
 - Is er een **tevredenheid** over de aanwezigheid van voetpaden, de sociale en verkeersveiligheid en de breedte van de voetpaden.
 - Is er een **ontevredenheid** over voetgangersvoorzieningen voor inwoners met een beperking.
 - Scoren de **centrumbuurten** Halle Centrum, Sint-Rochus en in iets mindere mate Don Bosco - Stroppen hoger op verschillende dimensies.
- Ten aanzien van de **fietsvoorzieningen**:
 - Liggen de **opinies meer in balans**, maar wordt de verkeersveiligheid voor kinderen eerder laag ingeschat.
 - Scoort voornamelijk **Halle centrum** hoger op verschillende dimensies.
- De **fietsenstallingen** nabij de stations worden als onveilig ingeschat.

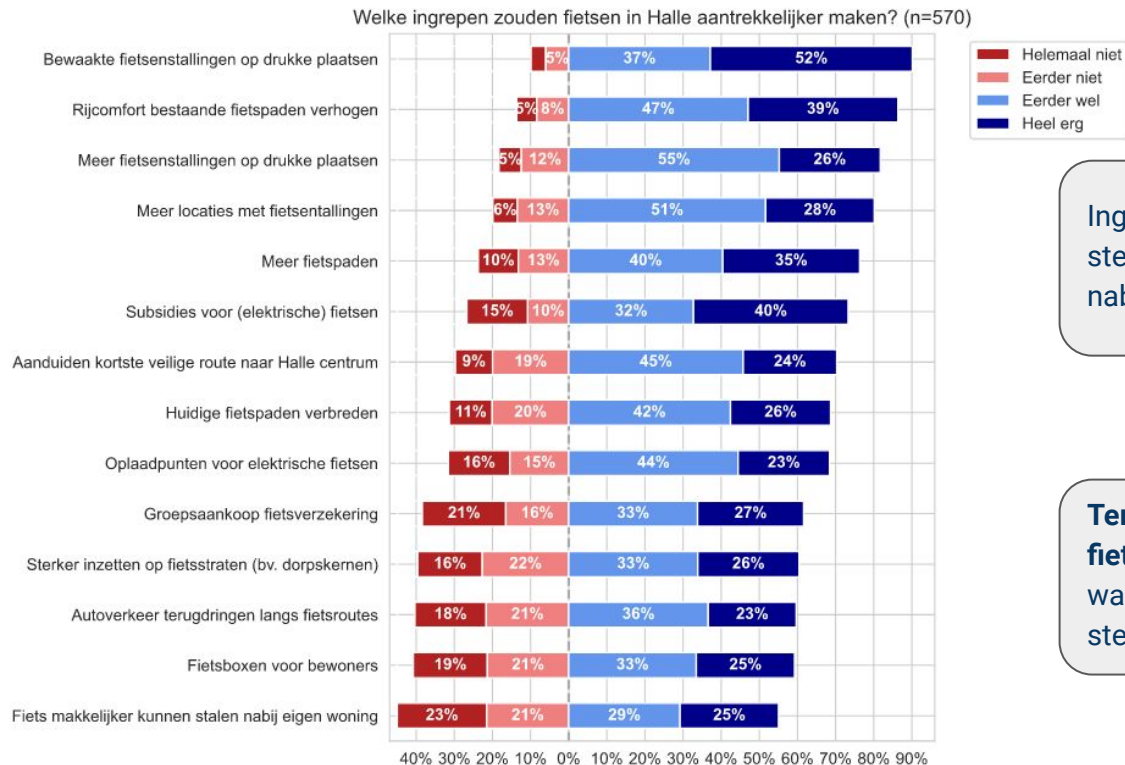


Opinies over bestaande en potentiële
ingrepen in het openbaar domein

Doelstellingen

- Welke **ingrepen** fietsen in Halle aantrekkelijker zouden maken?
- Hoe wordt de **fietszone** in Halle Centrum geëvalueerd?
- In welke mate men voorstander is van de uitbreiding van de **voetgangerszone** in Halle Centrum?
- In welke mate men een veiligere fietsinfrastructuur zou willen, **ten koste van** ruimte voor de auto
- In welke mate men vindt dat Stad Halle voldoende inspanningen levert om **laadpalen** te voorzien voor elektrische auto's en fietsen?

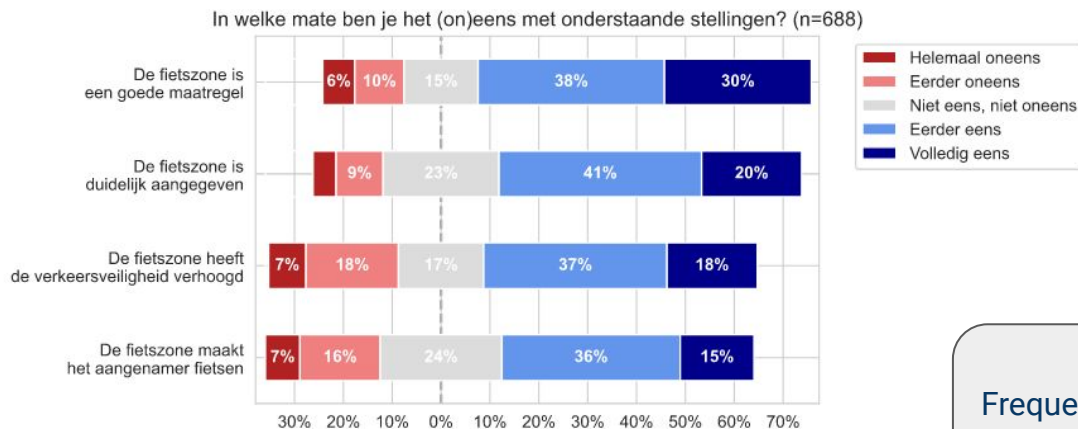
Elke ingreep om fietsen aantrekkelijker te maken kan op een meerderheid rekenen



Ingrepen rond (veilige) **fietsenstallingen** lijken het sterkst ondersteund te worden, maar minder in de nabijheid van eigen woning

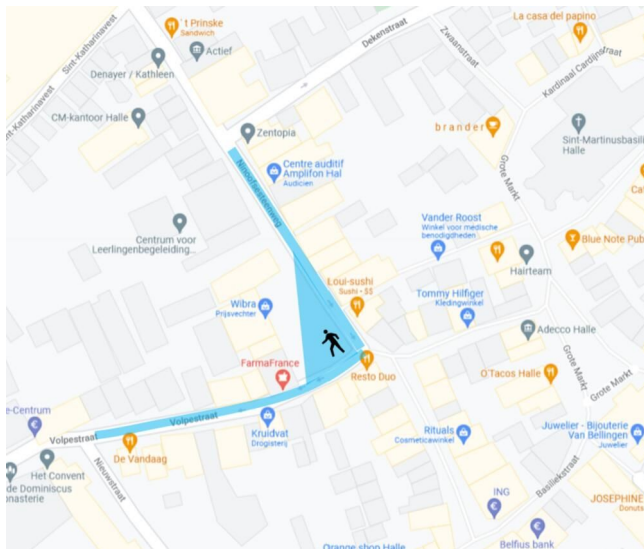
Terugdringen van autoverkeer langs fietsroutes en fietsstraten zijn de meest contentieuze ingrepen, waar de opinies van autogebruikers en fietsers sterker uiteen lopen

De fietszone in Halle centrum wordt positief geëvalueerd

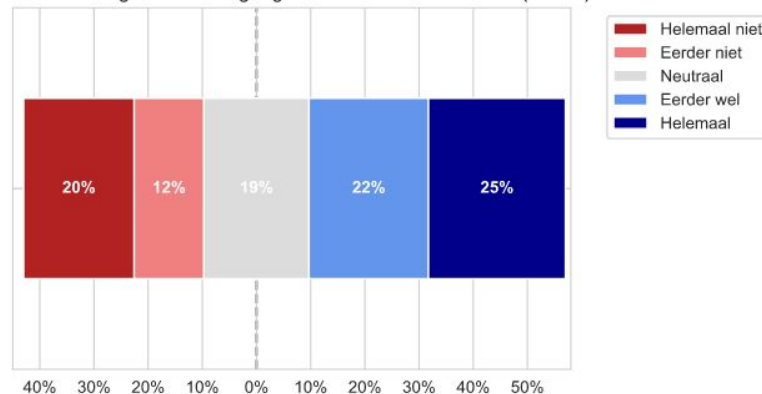


Frequente autogebruikers zijn iets negatiever in hun beoordeling van de maatregel in het algemeen

De meningen zijn verdeeld over een eventuele uitbreiding van de voetgangerszone in Halle centrum



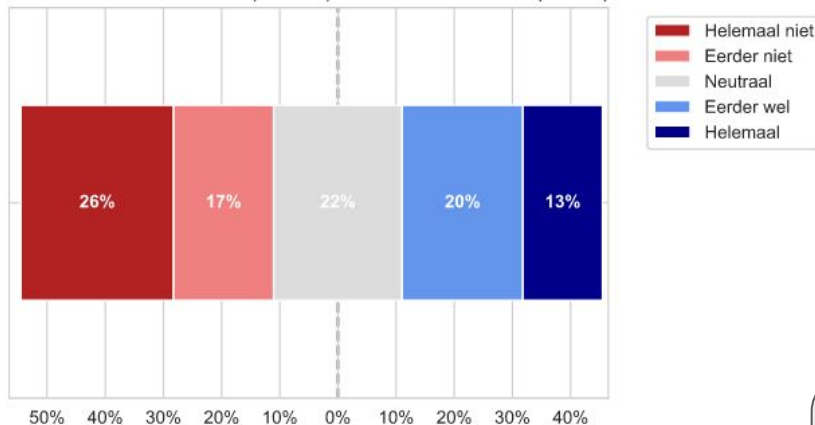
In welke mate ben je voorstander van een uitbreiding van de voetgangerszone in Halle centrum? (n=706)



Frequente autogebruikers staan hier negatiever tegenover, frequente voetgangers en fietsers positiever

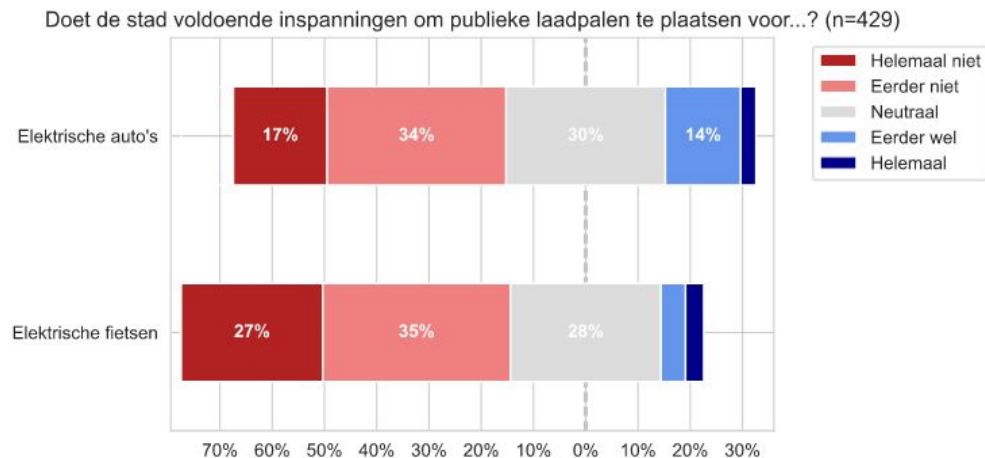
De meningen zijn verdeeld over verdeling van de ruimte tussen kwalitatieve fietsinfrastructuur en autoparkeerplaatsen

Zou jij meer kwalitatieve fietspaden en -stallingen willen, ook al leidt dit tot minder parkeerplaatsen voor auto's? (n=702)



Frequente autogebruikers staan hier negatiever tegenover, frequente fietsers positiever.

Het gevoel leeft dat Stad Halle momenteel te weinig inspanningen levert tav publieke laadpalen



Samenvattend:

- Voor elk voorgelegde **ingreep** om fietsen in Halle aantrekkelijker te maken is er een meerderheid te vinden binnen het Stadspanel, voornamelijk mbt fietsparkeren.
- Tegelijk is het **draagvlak** om hiervoor autoparkeerplaatsen te verminderen eerder beperkt.
- De **fietszone** in Halle centrum wordt positief geëvalueerd.
- De meningen zijn verdeeld over de uitbreiding van de **voetgangerszone** in Halle centrum.
- Het gevoel leeft dat er meer inspanningen nodig zijn mbt **laadpalen** voor elektrische vervoersmiddelen.



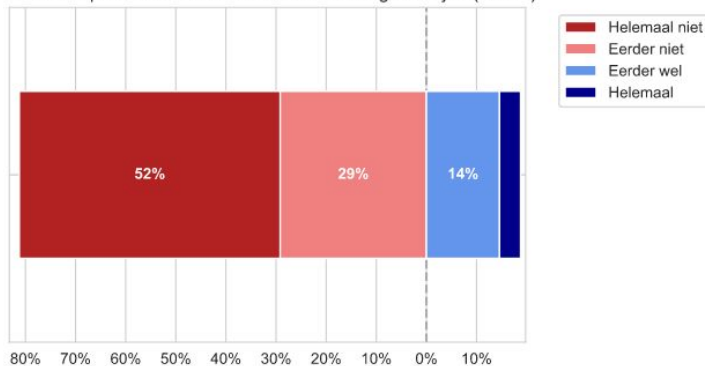
Gebruiksintentie deelmobiliteit

Doelstellingen

- Een eigen auto **vervangen** door een deelautoabbonnement?
- De belangrijkste **redenen** om dit niet te doen?
- **Waarvoor** ziet men zichzelf een **deelauto** gebruiken?
- **Waarvoor** ziet men zichzelf een **deelfiets** gebruiken?

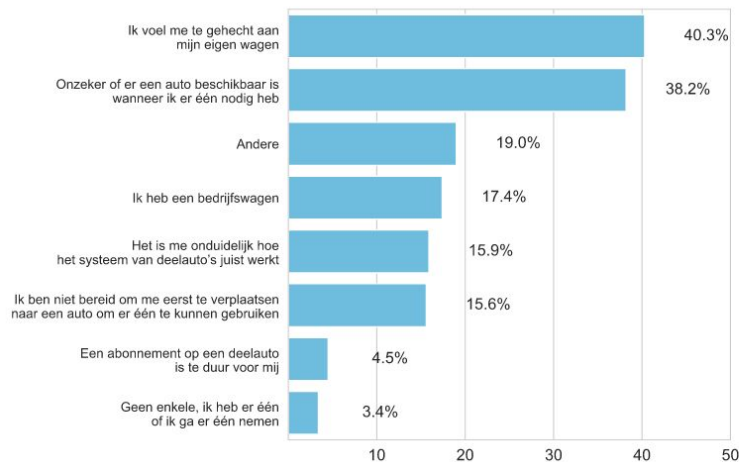
Ongeveer 20% zou een deelautoabonnement overwegen indien beschikbaar op wandelafstand

Zou je overwegen een auto te vervangen door een deelauto abonnement indien er op wandelafstand één ter beschikking zou zijn? (n=665)



Frequente autogebruikers hebben een lagere intentie, frequente fietsers en openbaar vervoersgebruikers een hogere intentie.

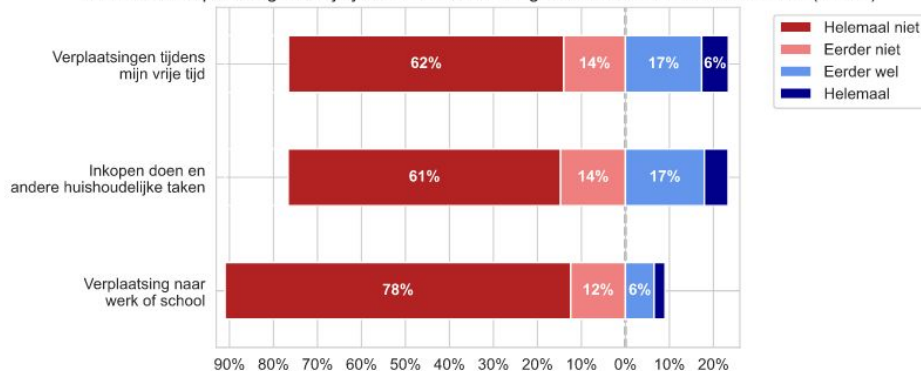
Belangrijkste redenen om geen deelautoabonnement te nemen (n=757)



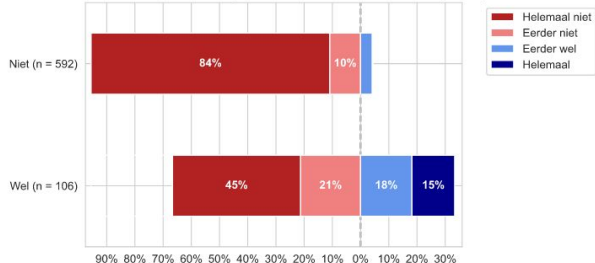
De zekerheid van het bekende en vertrouwde versus de onzekerheid van het onbekende

Deelautogebruik in niet tijdskritische situaties

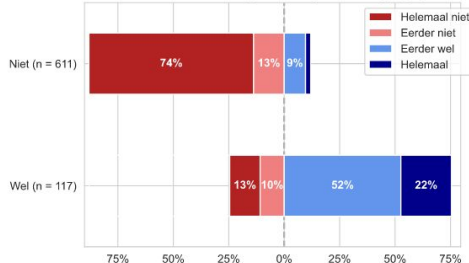
Voor welke verplaatsingen zie je jezelf in de toekomst gebruikmaken van een deelauto? (n=698)



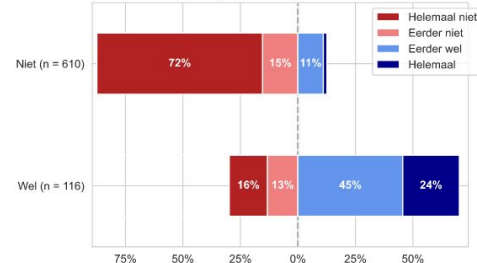
Intentie om een deelauto te gebruiken voor woon werk verkeer (n=698)



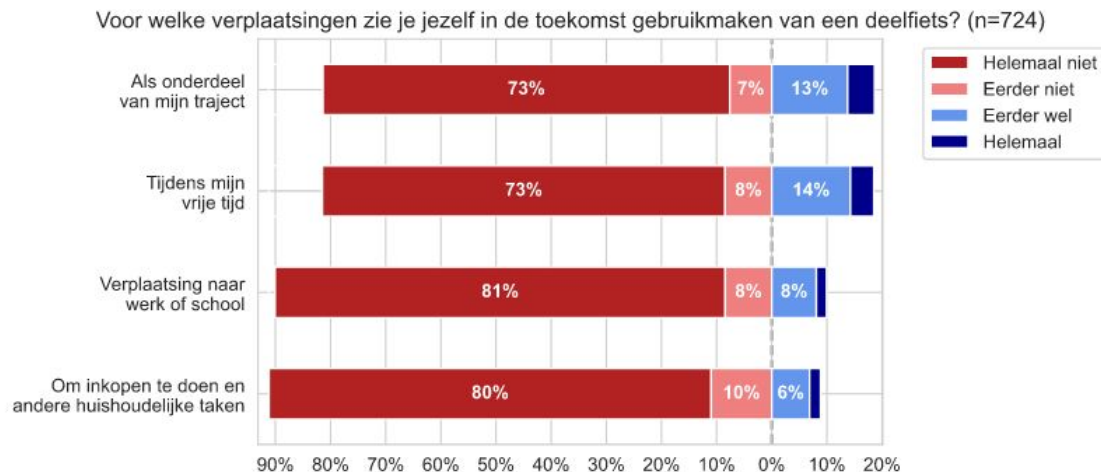
Intentie om een deelauto te gebruiken tijdens de vrije tijd (n=728)



Intentie om een deelauto te gebruiken voor huishoudelijke activiteiten (n=726)



De gebruiksintentie van deelfietsen is eerder laag en lijkt beperkt tot niet-tijdskritische situaties



Samenvattend:

- De interesse in deelmobiliteit is momenteel eerder **beperkt, maar niet marginaal**
- Er lijkt voornamelijk een **onzekerheid en angst** te bestaan ten opzichte van het onbekende
- Momenteel eerder een interesse in deelmobiliteit van frequente **fietzers en openbaar vervoersgebruikers**.



Meer weten over dit onderzoek?

Contacteer ons:

E-mail: services@hoplr.be