

# Plus de 60% des Belges se déplacent en voiture

► Puis viennent la marche et les transports publics, selon la nouvelle enquête Beldam.

**Q**uels comportements les Belges adoptent-ils en matière de mobilité? C'est ce qu'ont cherché à savoir le Belspo (SPP Politique scientifique) et le SPF Mobilité et Transports en sondant pendant un an (de décembre 2009 à décembre 2010) 8 532 ménages, soit 15 821 personnes âgées de six ans et plus. "Les autorités publiques ont initié cette recherche puis nous nous sommes adressés à la communauté scientifique", précise Aziz Naji, conseiller au SPP Politique scientifique. Ont ainsi pris part à l'enquête le Groupe de recherche sur les transports (GRT) des FUNDP, l'Institut voor Mobiliteit (IMOB) de l'Université de Hasselt, et le Centre d'études sociologiques (CES) des FUSL de Bruxelles.

Dénommée Beldam (pour "Belgium Daily Mobility"), cette enquête permet en fait d'actualiser la précédente photographie du comportement des Belges en matière de mobilité ("Mobel"), réalisée il y a plus de dix ans. Néanmoins, "malgré toutes les précautions méthodologiques, cette enquête n'est pas à 100% comparable avec la précédente. Les résultats nécessitent donc un minimum de prudence dans leurs interprétations", prévient Eric Cornélis du GRT.

Que nous apprend cette nouvelle recherche?

**1** Globalement, les Belges effectuent en moyenne 3,31 déplacements par jour. Cette proportion est un peu plus importante pour la Flandre (3,40) et un peu moindre en Wallonie (3,19) et à Bruxelles (3,19). Par rapport à l'enquête Mobel qui avait enregistré une moyenne de 3,5 déplacements quotidiens, "il y a une légère baisse de la mobilité, constate M. Cornélis. Mais cette tendance concorde avec ce qu'on

peut observer dans de grandes villes françaises comme Lyon ou Lille."

**2** Plus de 60% des Belges (63,6%) se déplacent en voiture. "La voiture reste donc le mode de déplacement dominant", indique le chercheur, qui souligne toutefois une légère diminution (-5 à -6%) de l'utilisation de la voiture par rapport à l'enquête Mobel. Plus de 16% des Belges se déplacent à pied tandis que 9% utilisent le vélo et 8,5% les transports publics. "Par rapport à la précédente photographie, on observe une tendance à la baisse de l'utilisation de la voiture couplée à une augmentation du recours au vélo et aux transports en commun", affirme Eric Cornélis.

Des différences apparaissent dans les habitudes de mobilité à l'échelle régionale. Les Flamands se déplacent prioritairement en voiture (64,1%) tout comme les Wallons (70,6%) mais circulent également volontiers à vélo (13,3%), à pied (13,2%) et dans une moindre mesure en transports publics (6,7%). De l'autre côté de la frontière

linguistique, on préfère la marche (17,8%) et les transports en commun (7,6%). A Bruxelles, ville-Région capitale à forte densité de population et de services, les habitudes sont moins contrastées et font de plus en plus la part belle aux modes de déplacement durables: 37,5% des Bruxellois se déplacent en voiture; 32,2% à pied; 24,3% en transports publics et 4,2% à vélo.

**3** Si les retours à la maison représentent 40,1% des déplacements, les Belges circulent également pour se rendre sur leur lieu de travail (11,6%) et faire des achats (11,6%). En outre, "le phénomène des 'parents-taxis' n'est pas négligeable puisqu'il représente 8,2% des déplacements", pointe Eric Cornélis.

**4** C'est aux heures de pointe le matin (7h-8h) et le soir (15h-18h) que les Belges se déplacent le plus fréquemment, et ce davantage encore qu'il y a dix ans. "Malgré la légère baisse générale de la mobilité, cette situation

pourrait expliquer pourquoi on a le sentiment d'une plus forte congestion, puisque celle-ci est fortement liée aux heures de pointe", relève M. Cornélis.

**5** En moyenne, le Belge parcourt 12,28 km par jour. Plus particulièrement, les Wallons effectuent 13,45 km; les Flamands, 12,28 km; et les Bruxellois, 8,34 km. "Si on multiplie ces chiffres par le nombre moyen de déplacements quotidiens dans chaque région, on arrive respectivement à 42,9 km; 41,8 km; et 26,6 km", calcule M. Cornélis. Autre enseignement, "la distance parcourue varie en fonction du mode de déplacement", enchaîne-t-il. Ainsi, un déplacement en train fait en moyenne 41,06 km, pour 15,04 km en voiture, 3,76 km à vélo et 0,95 km à pied. Enfin, "c'est pour se rendre au travail que le Belge parcourt les plus longues distances (21,74 km en moyenne). Car, en général, si une entreprise déménage de Liège à Bruxelles, le travailleur ne déménagera pas mais fera la navette".

St. Bo.

## Épinglé

### Deux fois plus de files, selon Touring

500 000 euros. L'organisation de mobilité Touring prévoit des files deux fois plus longues que d'habitude lors du pic de circulation de jeudi matin, jour de grève dans le secteur public contre la réforme des pensions du ministre Van Quickenborne.

Lors de la grève générale sur le rail en octobre 2010, quelque 350 kilomètres de files avaient été enregistrés, soit deux fois plus qu'à l'accoutumée, rappelle Touring.

Sachant que les transports publics sont en grève en moyenne 35 jours par an, il est normal que la voiture reste le moyen de locomotion préféré des travailleurs, selon Touring.

Selon l'organisation, une heure dans les bouchons coûte 10 euros à une voiture et 45 euros à un camion. *"Lorsque les trains ne roulent pas, les files supplémentaires entraînent un coût de 500 000 euros par jour."*

L'Union wallonne des entreprises (UWE) et l'Union des classes moyennes (UCM) ont quant à elles déploré mercredi les actions menées sur le rail, évoquant des *"actions injustifiées qui portent préjudice à tous"*, ainsi que la grève prévue jeudi. Au sujet des actions menées sur le rail, essentiellement en Wallonie, les deux organisations patronales estiment que *"l'agitation sociale entretenue par les syndicats repose sur une mauvaise information, voire des contre-vérités"* puisque, soulignent-elles, *"le personnel roulant, accompagnateurs et conducteurs de train, pourra toujours accéder à la prépension dès l'âge de 55 ans"*.

# La voiture résiste, sauf à Bruxelles

## L'ESSENTIEL

- La crise est-elle passée par là ? On se déplace un peu moins qu'il y a dix ans.
- La voiture reste ultra-dominante.
- Le vélo perce lentement à Bruxelles.
- La marche est encore répandue.
- L'enquête Beldam scanne nos habitudes.

Comment et pourquoi se déplacent les Belges ? C'est à cette question parmi d'autres, que doit répondre l'enquête Beldam (Belgian daily mobility) que viennent de boucler plusieurs centres de recherches universitaires pour le compte de l'administration fédérale. Les premiers résultats ont été rendus publics mercredi, à la veille d'une journée très perturbée...

Le nombre de déplacements est en légère baisse et la part de la voiture semble en baisse. Alors qu'environ 63 % des déplacements se font aujourd'hui en voiture, il y a dix ans une enquête similaire (Mobel) donnait une proportion de 69 %.

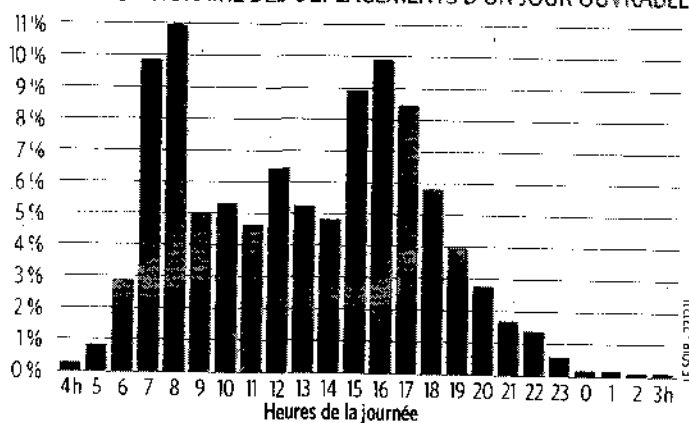
L'enquête Beldam a été réalisée entre décembre 2009 et décembre 2010 et 8.532 ménages ont été sondés.

**Mobilité en baisse ?** En moyenne, les personnes effectuent 3,31 déplacements par jour, quel que soit le « moyen de transport ». Une baisse par rapport à la précédente enquête qui signalait 3,9 déplacements. La distance parcourue baisse aussi : un déplacement moyen fait 12,28 km.

**La voiture reste reine** La voiture reste la reine des moyens de déplacement en Belgique. Seulement 16,6 % des ménages belges ne disposent pas de voiture et c'est sans surprise à Bruxelles qu'ils sont le plus nombreux (31,6 %). Or, dit l'étude, contrairement

au vélo, la possession d'une voiture est l'un des plus importants facteurs expliquant l'usage effectif qui en est fait. En Wallonie, 23 % des ménages disposent de deux voitures, en Flandre 26 %. A Bruxelles, ils ne sont que 9 %, alors qu'ils étaient 13 % en 1998. Un signe de la paupérisation dans la capitale, indique un chercheur. Près de deux tiers des déplacements (64 %) se font en voiture, indique l'enquête Beldam. On roule davantage en Wallonie qu'en Flandre. Et bien plus qu'à Bruxelles. Dans la capitale, l'usage régulier de la voiture est en baisse : en dix ans, on est passé de 34,5 % à 22,1 %. Ailleurs, « les diminutions sont peu significatives ». La marche capte 16 % des déplacements, les deux roues (surtout le vélo) et les transports publics environ 9 % chacun. Les Flamands restent les champions du vélo. Les transports publics captent un quart des « parts de marché » à Bruxelles où près d'une personne sur deux (46 %) est titulaire d'un abonnement. Dernier constat de Beldam : les heures de pointe n'ont pas changé : entre 7 et 9 heures pour la pointe du matin, la plus concentrée. Entre 15 et 19 pour celle du soir. « Mais le trafic se concentre davantage dans ces heures », relève Eric Cornelis, patron du Groupe de recherche sur les transports, de l'unif de Namur. Les bouchons ap-

RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS D'UN JOUR OUVRABLE



paraissent donc plus intenses ».

En revanche, la pointe de midi semble être moins marquée.

**Covoiturer ? Pas trop...** En ces temps de grève, les appels au covoiturage se multiplient (même des ministres s'y mettent !). Mais en temps « normal », seuls 5 % des travailleurs « covoiturent » au moins une fois par semaine avec des collègues – ils sont plus nombreux (11,2 %) à le faire avec des membres de leur famille.

**Le vélo perce à Bruxelles** Aucune surprise : 20 % des Flamands utilisent régulièrement le vélo pour se déplacer. Le deux-roues n'est utilisé que par 5,2 % des Bruxellois et 3,6 % des Wallons.

Si en Flandre, il n'y a pas de différence entre hommes et femmes dans la pratique du vélo, en revanche, à Bruxelles et en Wallo-

nie, il y a deux fois plus de cyclistes masculins que de femmes.

Dans la capitale, en revanche, l'usage régulier du vélo est en forte croissance depuis 10 ans : l'usage régulier a augmenté, passant de 1,3 à 5,2 %. Notre infographie sur la répartition des modes de déplacement par personne montre que les Bruxellois optent pour un deux-roues dans 3,9 % des cas. Et pour les déplacements domicile-travail, se réjouit le secrétaire d'Etat Bruno De Lille, « le vélo est utilisé dans 6,8 % des cas, contre 0,9 % il y a dix ans ».

**La marche, ça marche !** Plus de 40 % des Belges (60 % à Bruxelles) pratiquent la marche (plus de 10 minutes) au moins 5 jours par semaine. Ce sont surtout les 15-24 ans et les plus jeunes qui se bougent. ■ MICHEL DE MUELENAER

## AUTORISÉ ?

167 %

67 % des Belges ont un permis de conduire : 70 % en Flandre, 65 % en Wallonie mais 54 % à Bruxelles. Appauvrissement ? En 98, ils étaient près de 70 %.

## ABONNÉ ?

46 %

46 % des Bruxellois ont un abonnement pour les transports publics, 19 % en Flandre, 17 % en Wallonie. Ce sont surtout les 15-24 ans qui ont un abonnement.

## PARQUÉ ?

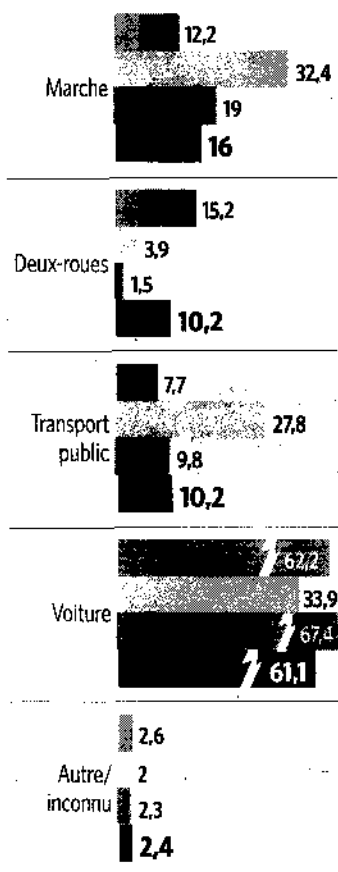
154 %

54 % des personnes disposent d'un parking privé gratuit sur leur lieu de travail ou à proximité ; 61 % en Flandre, 49 % en Wallonie mais 36 % à Bruxelles.

RÉPARTITION  
DES MODES  
DE DÉPLACEMENT

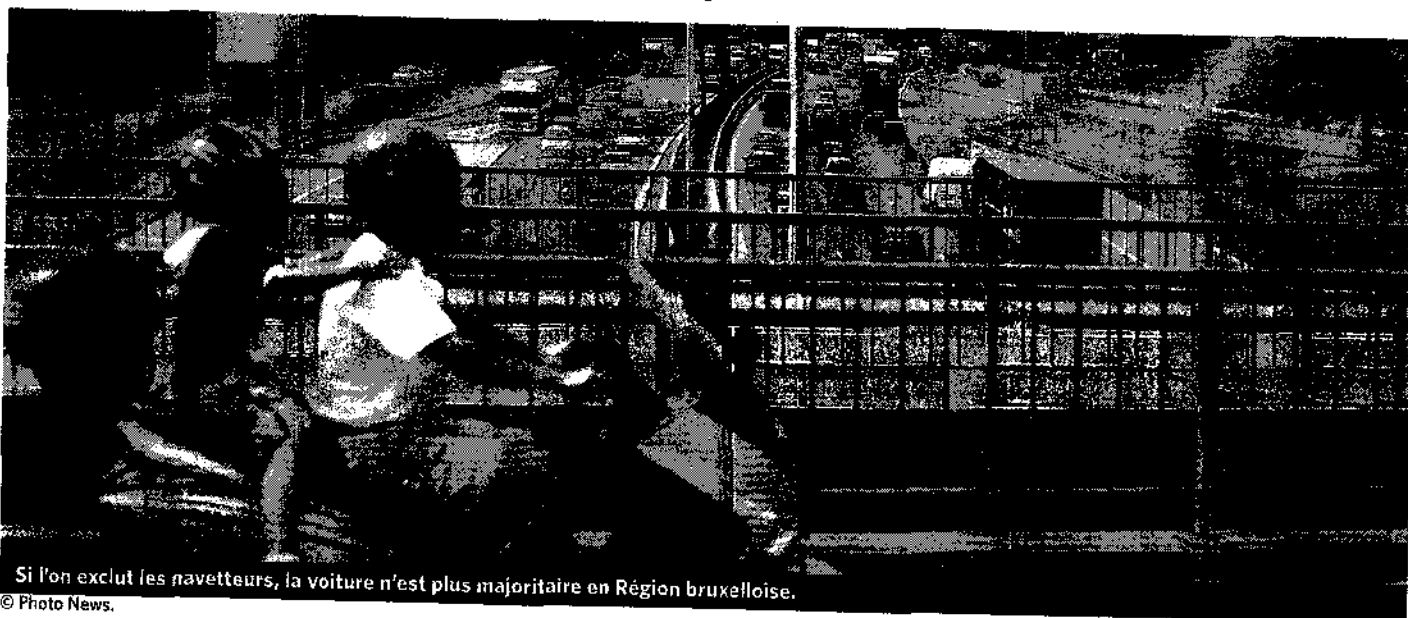
En %

■ Flamands ■ Bruxellois  
■ Wallons ■ Moyenne belge



L'ÉTUDE SUR LA MOBILITÉ BELGE CONFIRME LA BAISSÉ DE L'UTILISATION DE LA VOITURE

# Pour aller au travail, le Belge parcourt, en moyenne, 21 km



Si l'on exclut les navetteurs, la voiture n'est plus majoritaire en Région bruxelloise.

© Photo News.

Les Belges effectuent en moyenne 3,31 déplacements par jour, conclut l'enquête Belgian Daily Mobility, dirigée par les SPF Politique scientifique et Mobilité. Cela représente une légère baisse de la mobilité par rapport à l'enquête précédente qui date de 1999. Cette évolution se marque aussi dans d'autres pays européens.

Les études antérieures indiquaient chaque fois une hausse de la longueur des déplacements domicile-travail. 10 % des Belges (15 % des Wallons) faisaient plus de 50 km pour leur emploi.

Pour les courses, les distances sont beaucoup plus faibles : 6,63 km. Ce chiffre est en phase avec l'étude sur le commerce wallon (L'Echo d'hier), qui indiquait

ments se font en voiture. Ce mode est toutefois en baisse de quelques pour-cent depuis 1999 et cela dans les trois Régions.

C'est notamment grâce à des politiques spécifiques développées par les employeurs, souligne Grégory Falisse, responsable de la Mobilité à l'Union wallonne des entreprises. Cela va de la promotion du covoiturage à l'organisa-

les dix dernières années », précise-t-il. Cette déductibilité ne semble pas remise en cause par l'actuel programme d'austérité.

Les chiffres confirment aussi le succès du vélo en Flandre. Cela s'explique par la mentalité mais également les aménagements urbains, la topographie et la densité de l'urbanisation.

## ► Pourquoi se déplace-t-on ?

La première réponse est, à égalité, le travail et les courses. « Cela montre qu'il ne faut pas réduire la mobilité aux déplacements domicile-travail », dit le professeur Eric Cornelis (Namur). Derrière ce duo, on trouve le fait de conduire ou chercher quelqu'un, soit le phénomène des « parents taxi ».

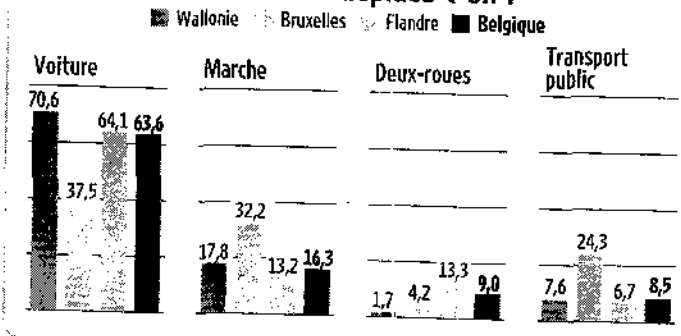
Le Belge effectue en moyenne 21,74 km pour rejoindre son lieu de travail. Un chiffre supérieur à ce qui existe en France. Paradoxal pour un petit pays ? « Non, répond le professeur Cornelis. La petite taille permet aux gens de faire la navette quand ils changent d'emploi. Un Français, qui est déniacé par son entreprise de Rennes, yon, devra, lui, déménager. »

que les citoyens effectuaient leurs achats courants dans leur propre commune.

## ► Comment se déplace-t-on ?

Le graphique ci-dessous montre que les deux-tiers des déplace-

## Comment se déplace-t-on ?



tion de navettes depuis les gares, en passant par des infrastructures pour les cyclistes (parking, douche...). « La déductibilité fiscale à 120 % de ces investissements a aidé à cette évolution très notable vers une mobilité plus durable sur

► Le cas bruxellois. La capitale connaît une mobilité très différente des deux autres Régions. Désormais, la voiture n'y est plus majoritaire (sa part de marché tombe de 55 à 37,5 %, si l'on retire les navetteurs automobilistes des statistiques). Elle est désormais talonnée par la marche comme mode de locomotion préféré. « Bruxelles est devenue une véritable ville piétonne, se réjouit le secrétaire d'État Bruno De Lille (Groen). Environ 80 % des Bruxellois marchent au moins une fois par semaine et les deux tiers cinq fois par semaine. L'importance de ce mode de déplacement est trop souvent sous-estimée. »

En dix ans, la part du transport public est passée de 15 à 24 % à Bruxelles, soit trois fois plus que dans les autres Régions ! ■ C.D.C.

Zuid-Franse stad is schoolvoorbeeld van evenwicht tussen mobiliteit en leefbaarheid

# Waarom Lyon de stad is die Brussel maar al te graag zou zijn

**LYON • Lyon mag dan vooral gekend zijn als gastronomische bestemming, de stad heeft de voorbije jaren een transformatie ondergaan van autogerichte naar autoluwe stad. Aan de oevers van de Rhône lukt alles wat ze in Brussel willen, maar voorlopig niet kunnen: twintig procent minder auto's, twintig procent meer fietsen. Een schoolvoorbeeld in vijf stappen; over hoe je de auto's uit, en de fietsers in de stad krijgt.**

DOOR ANN DE BOECK

Wie rondzwerft in Lyon, ontdekt nogal wat raakpunten met Brussel: volks en chic tegelijk, etnisch verscheiden, zeker niet smetteloos, maar een lust voor ontdekkers. Met 500.000 inwoners in de stad en 1.300.000 in de periferie (*Grand Lyon*), zijn ze ook qua omvang vergelijkbaar. Met één belangrijk verschil: Lyon zet sinds 2001 zwaar in op het aantrekkelijk maken van haar publiek domein.

## 1. Uitbreiding fietsverhuursysteem

Het fietsverhuursysteem Velo'V heeft sinds 2005 meer en meer inwoners van Lyon kunnen overtuigen. Inmiddels beschikt Velo'V over 4.000 fietsen verspreid over meer dan 340 stations, goed voor zo'n 19.500 ritten per dag. "Tegen 2020 willen we ook twintig procent meer fietsers in Brussel", vertelt Brussels staatssecretaris voor Mobiliteit Bruno De Lille (Groen!). Niet onmogelijk, want nu al stijgt het aantal fietsers in de hoofdstad jaarlijks met 12 à 13 procent. Maar in tegenstelling tot Lyon, is fietsen in Brussel nog voornamelijk een mannenzaak. Door Villo!, de Brusselse variant van Velo'V, verder uit te breiden, kan onze hoofdstad er in slagen om niet alleen het aantal fietsers op te drijven, maar ook de verhouding tussen mannen en vrouwen van respectievelijk 70 en 30 procent iets meer in het voordeel van de vrouw doen uitkomen. Of hoe De Lille het verwoordt: "Fietsers zijn nog veel te vaak jonge dertigers die in een spannend koerspakje rondrijden."

## 2. Gebruik de kaaien

Flaneren, spelen, sporten of verplaatsen. Het kan allemaal in les Berges du Rhône, een vijf kilometer lang speellint in het hart van de stad. Daarvoor werden de kaaien langs de Rhône volledig heraangelegd met zogenaamde 'groene paden', die gericht zijn op voetgangers en fietsers in plaats van gemotoriseerde wagens. "Op tien jaar tijd is de hele zone, die tot voor kort een parking voor 2.000 wagens was, teruggegeven aan de inwoners van de stad", vertelt Koen Vandekerckhove van Mobiliteit Brussel. Voor de inrichting van de Havenlaan en de kaaien langs het kanaal, kan Brussel alvast inspiratie opdoen bij les Berges. Een initiatief dat ook de leefbaarheid in Brussel zou kunnen verbeteren, want de helft van de Brusselaars woont op min-

der dan twee kilometer van het Kanaal. Met initiatieven als MyCanal.be probeert men, tevergeefs, al langer om de kanaalzone om te vormen tot een aangename omgeving.

## 3. Maak wandelen gezellig en makkelijk

Veertig jaar geleden was *le vieux-Lyon* nog synoniem voor marginaliteit en verval. Deugdzaame burgers liepen in een grote boog om de afgetakelde renaissancegebouwen heen, tot wanneer historische wijken als St-Jean en St-Paul onder impuls van de regering werden opgeknapt. Op het gebied van voetgangersruimte is het voormalige toonbeeld van marginaliteit opnieuw in zijn oude glorie hersteld. Je vindt er zogenaamde 'trabouies', overdekte passages tussen gebouwen. Terwijl die er vroeger voor zorgden dat kooplieden hun zijden stoffen ten allen tijde droog konden vervoeren, vormen ze nu een netwerk van smalle gangetjes door de stad. "In tegenstelling tot Brussel waar hindernissen, te smalle wegen en misbruik van de beschikbare ruimte voor een onaangename wandelervaring zorgen", zegt Vandekerckhove. "En dat terwijl veertig procent van de mensen op straat minder mobiel is."

## 4. Geef de openbare ruimte terug aan de zwakke weggebruiker

Openbare ruimte speelt een belangrijke rol in de nieuwe compositie van Lyon. "Het strikte verkeersbeleid en de extra ruimte die gecreëerd wordt voor voetgangers en fietsers hebben de autodruk op tien jaar tijd met 20 procent doen dalen", vertelt De Lille. Meer nog: Lyon wil tegen 2021 nog eens een daling van 20 procent. Toeval of niet: de staatssecretaris hoopt met het IRIS 2-plan, het vervoerplan van het Brussels Gewest, identiek dezelfde doelstelling te bereiken tegen 2018. "Lyon bewijst dat het kan." Lyon scoort alvast met rijstroken die voorbehouden zijn voor bus en fiets, de integratie van skate-faciliteiten in de openbare ruimte en een grote hoeveelheid aan autoluwe straten.

## 5. Creëer een draagvlak bij de bevolking

Misschien wel het belangrijkste verschil met onze hoofdstad is het draagvlak bij *les Lyonnais* om de stad om te vormen tot een plaats waar het aangenaam vertoeven is. In een referendum gaf 60 procent van de inwoners te kennen dat ze de, soms drastische, mobiliteitsmaatregelen wisten te smaken. Belangrijk daarvoor was echter de ontwikkeling van een sterke en coherente mobiliteitsvisie, die in Brussel nog al te vaak wordt verhinderd door de lokale gemeentebesturen rond Brussel. Daardoor is de globale mobiliteitsvisie in Brussel nog nooit de embryonale fase ontgroeit.

## Mobiel Brussel investeert 1,5 miljoen euro in eigen computermodel voor mobiliteitsstudies

De gewestelijke administratie Mobiel Brussel gaat een computermodel laten ontwikkelen om zo zelf mobiliteitsstudies en -voorspellingen te produceren. De investering voor het programma bedraagt zowat 1,5 miljoen euro. Brussels staatssecretaris voor Mobiliteit Bruno De Lille geeft aan dat het werken met studie bureaus verschillende beperkingen met zich meebracht. Hij is tevreden dat het Brusselse

Gewest nu zelf een instrument in handen heeft om die mobiliteitsplannen à la carte te produceren zonder afhankelijk te blijven van dure studie bureaus. Hierdoor zal het gewest in staat zijn betere studies te maken op het vlak van mobiliteit, klinkt het. "In het verleden werkten we met studie bureaus die telkens antwoordden op specifieke vragen van dat moment. Als we iets extra wilden, ging dat niet want dat moest tel-

kens via een openbare aanbesteding gebeuren. Dankzij het nieuwe computerprogramma zullen we in de toekomst sneller kunnen beschikken over betere studies. Dit zal de uitvoering van het mobiliteitsbeleid een stuk efficiënter maken", zegt De Lille. In de kostprijs zit ook het onderzoek naar de basisdata, de opbouw van het model en de vorming voor het personeel dat ermee aan slag moet.

(BELGA)

De Morgen 22/12/2011

# We gooien ons gretig in de spits

Steeds meer Belgen trotseren de ochtendspits in het verkeer. 'We hebben te weinig alternatieven', zegt verkeerskundige Davy Janssens.

VAN ONZE REDACTEUR

**TOM YSEBAERT**

**BRUSSEL** | De Belgen mijden de ochtendspits niet. Integendeel, we zitten er met almaar meer lotgenoten in. Dat valt af te leiden uit een grote enquête van de federale overheid naar de mobiliteit in dit land.

Het onderzoek, 'Belgian Daily Mobility' of 'Beldam', gedoopt, ondervroeg tussen december 2009 en december 2010 8.532 gezinnen. Bij de vraag wanneer we ons in het verkeer begeven, bleek dat in steeds grotere mate in de spits te zijn. De pieken worden met andere woorden groter, vergeleken met een onderzoek van tien jaar geleden. En dan vooral 's ochtends (zie grafiek).

Verrassend, want een hoop onderzoek leert dat we iets minder verplaatsingen per dag doen dan vroeger. Waarom halen we het dan in ons hoofd om ons in die elendige ochtendfiles te storten? 'Dat is best verklaarbaar', zegt Davy Janssens van de UHasselt, een van de onderzoekers. 'Veel mensen hebben nu eenmaal weinig alternatieven. Ze kunnen alleen met de wagen op hun werk raken.

En de werkgevers in dit land leggen nog weinig flexibiliteit aan de dag wat arbeidstijden betreft. Te lewerken is hier ook nog niet ingeburgerd. Iedereen moet op hetzelfde moment op dezelfde plaats zijn. Vergeet bovendien niet dat veel Belgen een nine-to-five-job verkiezen, om familiale redenen.'

**'Belgische werkgevers leggen nog te weinig flexibiliteit aan de dag wat arbeidstijden betreft'**

Of wordt de ochtenddrukte verzwaaard door de niet-werkende medemens die toch per se op dat vroege tijdstip naar de supermarkt rijdt? 'Da's een mythe, hun impact is gering', nuanceert Jans-

sens. 'Niet de gepensioneerden maar de mensen in bedrijfswagens - die de helft van de file uitmaken - creëren de spits.' Verder biedt het Beldam-onderzoek weinig opzienbarende be-

vingingen. We prefereren nog altijd in grote meerderheid de auto boven andere vervoersmogelijkheden. De Vlamingen zijn fervente fietsers, maar de Walen absoluut niet. De Brusselaars gaan het

meest te voet.

'Ik ben geschrokken dat er zo weinig gefietst wordt ten zuiden van de taalgrens', zegt Janssens, 'in Vlaanderen is de fiets voor heel wat mensen het hoofdvervoer-

middel. In Wallonië is dat onbestaande. Tegelijk zit er daar nog een enorm potentieel. Als Wallonië de elektrische fiets zou promoten, dan zouden de mensen misschien de hinderpaal van het

niet zo fietsvriendelijke reliëf overwinnen.'

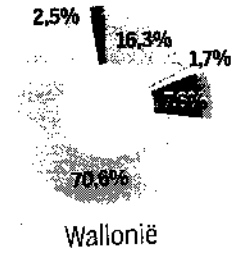
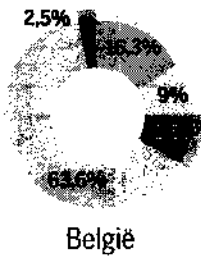
Ook opmerkelijk: de Walen staan nog negatiever tegenover het openbaar vervoer dan de Vlamingen. 'Zij klagen meer over onder-

maatse dienstverlening', aldus Janssens. 'De ironie wil dat we deze studieresultaten voorstellen op een dag (gisteren, red.) dat het treinpersoneel in Wallonië staakt en in Vlaanderen niet.'

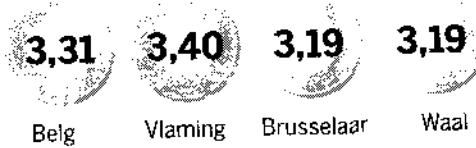


## Hoe verplaatsen we ons?

- Te voet
- Twee wielen
- Openbaar vervoer
- Auto
- Andere



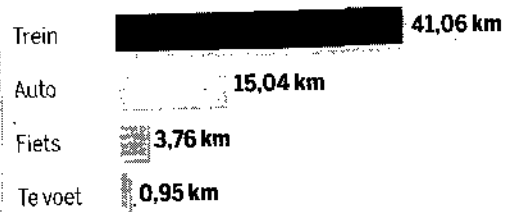
## Aantal verplaatsingen per dag?



## Welke afstanden leggen we af per dag?



## Gemiddelde afstanden per vervoermiddel waarmee Belgen zich verplaatsen?



DS-Infografiek | Bron: Beldam  
foto: Michiel Hendryckx

