



**Onderzoek en dataverzameling in het kader van
het BSI-Brussels Centre Observatory van de
Brusselse Voetgangerszone**

Impactanalyse bereikbaarheid, reisgedrag en tevredenheid rond de uitbreiding van de Brusselse voetgangerszone: Fase 2

Samenvatting

31 maart 2022

Auteurs

Geert te Boveldt (VUB-MOBI)

Liesbeth De Wilde (VUB-MOBI)

Imre Keseru (VUB-MOBI)

Promotor

Cathy Macharis

Commissaris

BRUSSEL MOBILITEIT

Gewestelijke Overheidsdienst Brussel

Contract nummer:

BMB/DS-DB/2016.1004

Vertaling: Philippe Briel

Foto omslag: Beliris

Inhoud

1. Inleiding.....	6
1.1. Onderzoeksdoelstellingen	7
1.2. Onderzoeksmethodologie	8
2. Reisgedrag van de bewoners van de metropolitane zone, de werknemers en de bezoekers van de Anspachlaan.....	10
2.1. Bezoeken aan het stadscentrum en de voetgangerszone	10
2.2. Waarom bezoeken mensen het stadscentrum?	10
2.3. Wie zijn de bezoekers van het stadscentrum en de Anspachlaan?.....	11
2.4. Hoe vaak bezoeken mensen het stadscentrum?	11
2.5. Hoe reizen bezoekers naar het stadscentrum en de Anspachlaan?	12
3. Waardering van de bereikbaarheid en het comfort van het stadscentrum en de voetgangerszone	14
3.1. Steun voor voetgangerszone	14
3.2. Mate van tevredenheid over de bereikbaarheid van het centrum van Brussel ..	15
3.3. Waardering van de openbare ruimte van de voetgangerszone	19
4. Dankbetuigingen	20

Managementsamenvatting

In 2021 werden de werken afgerond voor de transformatie van de Centrale Boulevards van Brussel tot een voetgangersvriendelijke zone na een proces dat ongeveer zes jaar duurde. Dit document rapporteert over de tweede en laatste fase van een studie die de impact van de voetgangerszone op het reisgedrag van de 'gebruikers' van het centrum van Brussel trachtte op te volgen en te begrijpen. De studie gebeurde in opdracht van het Kabinet van de Gewestelijke Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de dienst mobiliteit van de Brusselse Gewestregering (Brussel Mobiliteit), en werd uitgevoerd in de laatste maanden van 2021 en begin 2022. De eerste fase van de studie werd uitgevoerd in 2017. Dat was twee jaar nadat het gemotoriseerd verkeer werd geweerd uit de centrale verkeersaders, maar de fysieke transformatie nog niet begonnen was. De tweede fase van de studie was aanvankelijk gepland voor 2019, d.w.z. de verwachte voltooiing van de fysieke transformatie, maar werd verschillende keren uitgesteld vanwege vertragingen bij de voltooiing van de werken maar ook vanwege de Covid-19 pandemie.

Elke fase van het onderzoek bestaat uit drie enquêtes die tot doel hadden de belangrijkste doelgroepen te bereiken die mogelijk door het project werden getroffen: een online enquête onder de inwoners van de Brusselse Metropolitane Zone (BMZ) (m.a.w. het Brussels Gewest en de 33 gemeenten van de eerste periferie) (T1), een online enquête onder de medewerkers die in de Vijfhoek werken (T2), en een face-to-face enquête onder de daadwerkelijke bezoekers van de voetgangerszone (Anspachlaan en aangrenzende straten) (T3).

Sinds 2020 is het reisgedrag sterk beïnvloed door de Covid-19 pandemie. Dit feit mag zeker niet uit het oog worden verloren en maakt dat alle resultaten binnen deze context moeten worden geïnterpreteerd. Dat is met name het geval voor de analyse van het pendelverkeer (T2). Waar relevant, zijn vragen met betrekking tot de pandemie in het onderzoek opgenomen. Toch werd besloten om Covid niet centraal te stellen in het onderzoek en de vragenlijsten voor 2017 en 2021 zo identiek mogelijk te houden om vergelijking mogelijk te maken.

Uit de resultaten van de tweede fase van de enquêtes blijkt dat **de meeste mensen de voetgangerszone bezoeken voor recreatieve doeleinden, zoals wandelen of winkelen**. De meeste bezoeken duren 2 tot 5 uur. De **meest populaire manier om naar het stadscentrum te reizen is met het openbaar vervoer**, met name de metro/tram/premetro. 57% van het online panel (T1) en 42% van de pendelaars gebruiken het openbaar vervoer als voornaamste vervoersmiddel. De auto is het tweede meest populaire vervoersmiddel, vooral onder pendelaars die in de nabije rand rond het Brussels

Gewest wonen. Van de mensen die tijdens hun bezoek aan de zone zijn geïnterviewd (T3), is slechts 12% met de auto gekomen.

Trends in modal shift over de periode 2017-2021 verschillen van de ene bestudeerde bevolkingsgroep tot de andere. Bij het online panel (T1) is het aandeel metro/premetro/tram stabiel gebleven, maar bus en auto zijn gedaald. Onder de bezoekers (T3) is het busgebruik gedaald, maar het gebruik van metro/premetro/auto sterk toegenomen. **Onder de pendelaars (T2) is het gebruik van alle openbare vervoersmodi gedaald**, terwijl het **autogebruik steeg** en het aandeel van **de fiets ongeveer verdubbelde**. Dit is in lijn met wereldwijde trends die het effect van de pandemie op het reisgedrag weerspiegelen.

Sinds 2017 **is het draagvlak voor de voetgangerszone gegroeid** en zijn er nu **meer mensen voor een autoloze Anspachlaan dan tegen**. Het draagvlak is het grootst bij de omwonenden en het laagst bij de bewoners van de gemeenten in de nabije periferie rond het Brussels Gewest. Hoe vaker men het centrum van Brussel bezoekt, hoe hoger de goedkeuringsgraad van de voetgangerszone. Toch is het feit dat men al dan niet met de auto reist de sterkst bepalende factor voor de goedkeuring van de voetgangerszone. **Mensen die doorgaans met de auto naar het centrum komen, hebben een veel negatievere kijk op de voetgangerszone dan gebruikers van alle andere vervoersmodi.**

Hoewel de mensen die doorgaans met de auto reizen over het algemeen negatief zijn over de voetgangerszone, is hun mening over het gemak om hun bestemming te bereiken en de bewegwijzering naar de parkeergarages positiever geworden. **Van de reizigers die doorgaans met het openbaar vervoer reizen, is een grote meerderheid positief over het gemak om hun bestemming te bereiken.**

De meeste mensen staan achter de voetgangerszone en zijn positief over de nieuwe inrichting van de Anspachlaan. **Persoonlijke veiligheid en netheid blijven echter problematisch. Een meerderheid van de respondenten geeft aan bepaalde plekken aan de Anspachlaan te mijden uit vrees om lastig gevallen te worden, zowel 's nachts als overdag.** Daarentegen **is de waardering voor de kwaliteit van de straatbedekking, winkels, horeca, groen en zitplekken sterk toegenomen.**

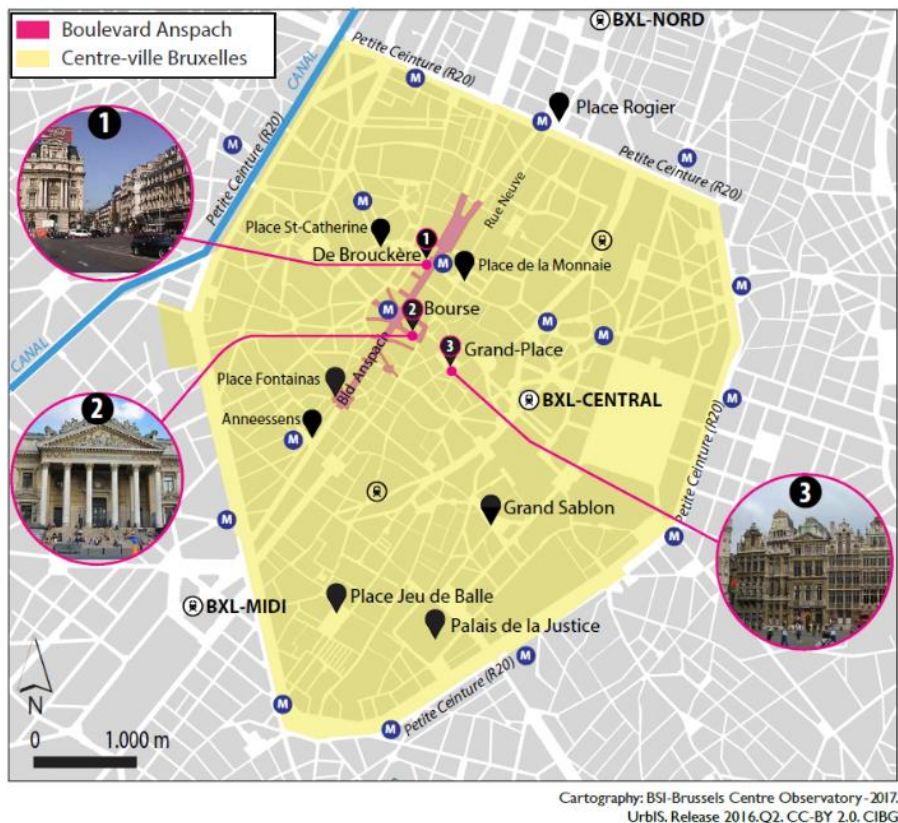
1. Inleiding

In 2021 werd de Brusselse voetgangerszone voltooid, na zes jaar werken die de centrale verkeersader van de stad, de Anspachlaan, en de aangrenzende straten transformeerden. Het herconfiguratieproces begon in 2012 met een beslissing van het Brussels Stadsbestuur om de centrale voetgangerszone te vergroten. De uitvoering startte in juni 2015 met de afsluiting van de Anspachlaan voor gemotoriseerd verkeer, een voorlopig verkeerscirculatieplan en een tijdelijke herinrichting van de openbare ruimte, waarna verschillende delen van de zone één voor één werden omgevormd tot hun huidige staat.

Het project van de voetgangerszone was een onderwerp van verhit debat. Om in de behoefte aan objectieve informatie te voorzien, voerde de VUB een studie uit met als doel de impact van de transformatie op het reisgedrag en de perceptie van de openbare ruimte op te volgen en te begrijpen, dit in het kader van het Brussels Centre Observatory (BSI-BCO). De eerste fase van deze studie werd uitgevoerd in 2017, na de afsluiting van de zone voor gemotoriseerd verkeer maar voordat de grote werken begonnen. Dit resulteerde in het rapport "Impactanalyse bereikbaarheid, reisgedrag en tevredenheid rond de uitbreiding van de Brusselse voetgangerszone" (fase 1) en twee artikels¹.

Dit document vat de tweede fase van de studie samen, die werd uitgevoerd in de laatste maanden van 2021 en begin 2022 nadat de werken in de zone waren voltooid. De studie werd uitgevoerd in opdracht van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Brussel Mobiliteit) en werd uitgevoerd door het MOBI - Mobiliteit, Logistiek en Automotive Technology Onderzoekscentrum van de Vrije Universiteit Brussel in het kader van het Brussels Studies Institute (BSI).

¹ Keseru, I., Wuytens, N., de Geus, B., Macharis, M., Hubert, M., Ermans, T., Brandeleer, C., (2016): "Monitoring the impact of pedestrianisation schemes on mobility and sustainability." <https://bsi-bco.brussels/nl/monitoring-the-impact-of-pedestrianisation-schemes-on-mobility-and-sustainability>; Keseru, I., Wiegmann, M., Vermeulen, S., te Boveldt, G., Heyndels, E., Macharis, C. (2018): "The impact of the extension of the pedestrian zone in the centre of Brussels on mobility, accessibility and public space." <https://bsi-bco.brussels/nl/the-impact-of-the-extension-of-the-pedestrian-zone-in-the-centre-of-brussels-on-mobility-accessibility-and-public-space/>



Figuur 1: Onderzoekzones. © BSI-BCO, 2017

1.1. Onderzoeksdoelstellingen

Deze studie wil inzicht verschaffen in de impact van de voetgangerszone van de Brusselse binnenstad. Meer specifiek op het reisgedrag van gebruikers van de zone, evenals de manier waarop zij zowel de bereikbaarheid van de zone als het (sociaal) functioneren en de inrichting van de openbare ruimte en de bebouwde omgeving ervaren en waarderen. Hieraan voegt de tweede fase informatie toe over hoe gedrag en waardering veranderden in de loop van de tijd voor en na de voltooiing van de werken. Sinds 2020 wordt het reisgedrag sterk beïnvloed door de Covid-19 pandemie en alle resultaten moeten in deze context worden geïnterpreteerd. Hoewel factoren die verband houden met de pandemie waar relevant in het onderzoek zijn opgenomen, is gekozen om Covid niet centraal te stellen in het onderzoek om op die manier de vragenlijsten van 2017 en 2021 zo veel mogelijk op elkaar te laten lijken. Dit om de vergelijking te vergemakkelijken. De onderzoeksvragen bleven dus grotendeels gelijk aan die in de eerste fase van het onderzoek:

1. Wat zijn de kenmerken en het huidige reisgedrag van de inwoners van de Metropolitane Zone Brussel (BMZ), de mensen die in het stadscentrum werken en de bezoekers van het stadscentrum en de centrale boulevards, die de voetgangerszone gebruiken?

2. Wat is de tevredenheid over de voetgangersmaatregelen, het comfort van de voetgangerszone en de bereikbaarheid van het centrum van Brussel?
3. Hoe variëren de bovenstaande variabelen naar gelang de verschillende sociaal-demografische variabelen en de woonplaats?
4. Hoe zijn het reisgedrag en de waardering geëvolueerd sinds de verandering van de openbare ruimte in de zone?



Figuur 2: Perimeter van de nieuwe voetgangerszone in het Masterplan. (© SUMProject & B-Group Greisch, 2014)

1.2. Onderzoeksmethodologie

Het onderzoek bestond uit een grootschalige, herhaalde enquête, waarvan de eerste fase plaatsvond in het voorjaar van 2017 en de tweede fase eind 2021, ongeveer zes maanden na de voltooiing van de werken.

De enquête meet:

- het (zelfgerapporteerde) individuele reisgedrag en de modale keuze van de gebruikers van de voetgangerszone;
- de (individueel gepercipieerde) bereikbaarheid van de voetgangerszone en de Brusselse binnenstad;
- de mening/tevredenheid van gebruikers van de Brusselse voetgangerszone inzake toegankelijkheid en waardering van de bebouwde omgeving (inclusief openbare ruimte) van de voetgangerszone.

Het onderzoek richt zich op drie doelgroepen (T), die samen de gebruikers van de voetgangerszone vertegenwoordigen:

- T1: Inwoners van de Brusselse Metropolitane Zone (BMZ) (zie definitie hieronder).

- T2: Werknemers van een bedrijf, instelling of andere organisatie die in of nabij de voetgangerszone is gelegen, ongeacht hun woonadres.
- T3: Bezoekers van de voetgangerszone, ongeacht hun woonadres.

De drie doelgroepen werden benaderd via verschillende enquêtemethoden (zie Tabel 1 voor een overzicht). Voor de metropolitane inwoners (T1) en de werknemers binnen het stadscentrum (T2) werd een online vragenlijst opgesteld, terwijl de bezoekers van de nieuwe voetgangerszone in en rond de Anspachlaan (T3) face-to-face werden ondervraagd. De drie enquêtes leverden in totaal 3301 reacties op. De drie steekproeven werden afzonderlijk geanalyseerd omdat ze gegevens over afzonderlijke deelsteekproeven van de bezoekers van het centrum van Brussel en van de voetgangerszone leveren.

Tabel 1: Doelgroepen en onderzoeksmethoden

Enquête	T1	T2	T3
Groep respondenten	Inwoners van de Brusselse Metropolitane Zone	Werknemers die in het stadscentrum van Brussel werken	Bezoekers van de nieuwe voetgangerszone in het stadscentrum van Brussel
Mediane duur van de interviews	5,12 min	17,48 min.	10,48 min.
Geplande steekproefgrootte: (=aantal respondenten)	Min. n = 1000	Min. n = 800	Min. n = 1400
Gerealiseerde steekproefgrootte: (aantal geldige respondenten)	n=1007	n=824	n=1470
Aard van de vragenlijst	Online vragenlijst (CAWI)	Online vragenlijst (CAWI)	Face-to-face enquête (CAPI)
Selectie van respondenten	Online panel	Gelegenheidssteekproef	Op straat - snijpuntenquête op 5 locaties in de voetgangerszone tussen 8-22 uur tijdens de weekdays en het weekend
Gebied van de steekproef	Brusselse Metropolitane Zone Woonplaats in één van de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of één van de 33 gemeenten (1ste Brusselse periferie). [vgl. gebied Iris 1-plan Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 1997; Lebrun et al., 2012].	Het Brussels stadscentrum - de 'Vijfhoek' Werknemers binnen de Vijfhoek, ongeacht hun woonplaats.	"De voetgangerszone" Mensen die aanwezig zijn op een bepaalde plaats op de centrale boulevards op 5 locaties: 1) de Brouckèreplein 2) Anspachlaan 3) Muntplein 4) Fontainasplein 5) A. Ortsstraat
Enquête uitgevoerd door	Onderaannemer (Kantar)	VUB	Onderaannemer (Kantar)
Taal van de vragenlijst	FR / NL / EN	FR / NL / EN	FR / NL / EN
Enquêteperiode	16/09/2021-17/10/2021	17/11/2021-08/02/2022	21/09/2021 – 25/10/2021

2. Reisgedrag van de bewoners van de metropolitane zone, de werknemers en de bezoekers van de Anspachlaan

2.1. Bezoeken aan het stadscentrum en de voetgangerszone

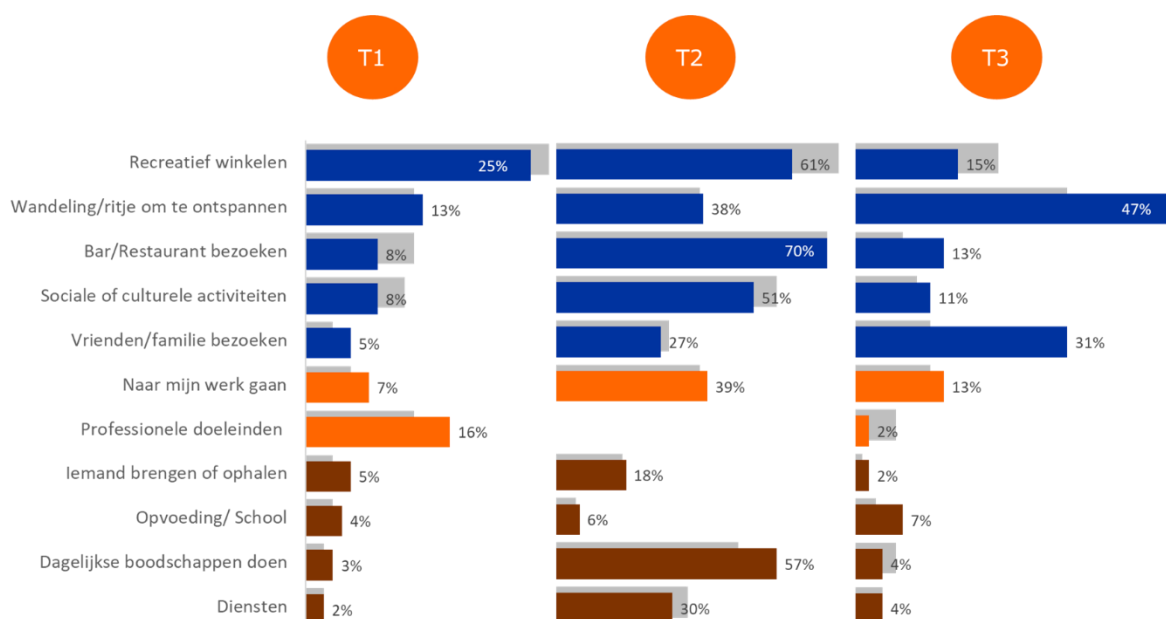
De enquête onder de inwoners van de Brusselse Metropolitane Zone (BMZ) maakte het mogelijk om personen te bereiken die het stadscentrum sinds 1 januari 2021 niet meer bezochten en hen te vragen waarom ze dat niet hadden gedaan.

21% van de inwoners van de BMZ had het centrum van Brussel sinds 1 januari 2021 niet meer bezocht. Daarnaast was nog eens **12%** van degenen die het stadscentrum sindsdien bezochten **niet op de centrale boulevards (Anspachlaan) geweest.** De belangrijkste redenen voor het niet bezoeken zijn persoonlijke redenen (er niet werken, wonen of studeren) en angst voor besmetting met Covid-19. **7% gaf aan dat het centrum te moeilijk bereikbaar is met hun favoriete vervoersmiddel.**

2.2. Waarom bezoeken mensen het stadscentrum?

In 2021 noemen de meeste respondenten in de steekproeven van de BMZ-bewoners (T1) en de bezoekers van de Anspachlaan (T3), net als in 2017, een **recreatie-gerelateerd doel als de belangrijkste reden voor hun bezoek.** Recreatief winkelen, bezoek aan bars en restaurants, een wandeling en het bijwonen van sociale en/of culturele activiteiten werden genoemd als de belangrijkste redenen. **Recreatief winkelen** wordt vooral vermeld door het grootste deel van de respondenten uit de BMZ (T1) als hun **belangrijkste doel** (25% van de bezoekers van de BMZ).

Voor de **bezoekers** die op de Anspachlaan (T3) zijn geïnterviewd, was **een wandeling of een ritje om te ontspannen** veruit het meest voorkomende doel (47%). Terwijl in 2017 recreatief winkelen de op één na meest genoemde reden voor het bezoek van deze groep was, werd deze plaats nu overgenomen door het bezoeken van vrienden of familie (Figuur 3). Van **de mensen die in het stadscentrum werken**, is in 2021 het belangrijkste 'andere' doel (naast werken) naar een **bar of restaurant** gaan (69%), terwijl dit in 2017 recreatief wandelen was.



Figuur 1: Belangrijkste redenen om het stadscentrum te bezoeken (T1: n=789; T2: n=499 (bezoeken gecombineerd met het bezoeken van de werkplaats); T3: n=1470)

2.3. Wie zijn de bezoekers van het stadscentrum en de Anspachlaan?

De gegevens van de face-to-face interviews die op en rond de Anspachlaan zijn afgenomen, stellen ons in staat een benadering te maken van de kenmerken van de bezoekers van de voetgangerszone. **Inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormen het grootste deel van de bezoekers (74%).** Ten opzichte van 2017 is de grootste verandering de stijging van het aandeel bezoekers dat binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar buiten het centrum woont (37% in 2017 tegenover 57% in 2021). Daarentegen komt slechts 6% van de bezoekers uit de nabije rand van Brussel. Het aantal buitenlandse bezoekers (11%) is gehalveerd in vergelijking met 2017, wat niet verwonderlijk is in het licht van de Covid-19 pandemie.

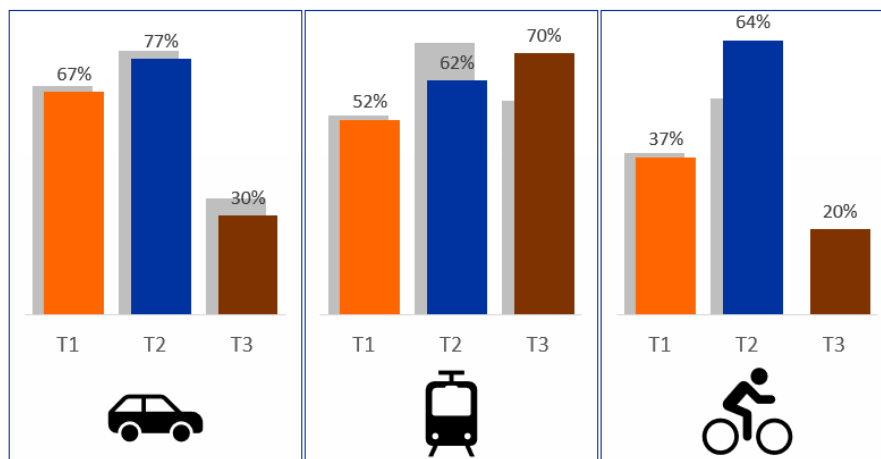
2.4. Hoe vaak bezoeken mensen het stadscentrum?

Van de respondenten uit de Brusselse Metropolitane Zone (T1) die het centrum sinds januari 2021 hebben bezocht, **bezoekt 42% het minimaal één keer per week.** Rekening houdend met verschillende demografische variabelen, zien we dat vrouwen de neiging hebben om iets minder vaak naar het centrum van Brussel te gaan dan mannen. Ouderen gaan ook minder vaak, mogelijk omdat opleidings-/werkdoeleinden voor hen niet van toepassing zijn.

Onder degenen die op/rond de Anspachlaan (T3) zijn ondervraagd, bezoekt een hoog percentage (54%) het centrum minimaal één keer per week, net zoals in 2017. Hieruit blijkt dat de geïnterviewde gebruikers van de voetgangerszone veelal regelmatige bezoekers zijn.

2.5. Hoe reizen bezoekers naar het stadscentrum en de Anspachlaan?

Het merendeel van de bezoekers van de Anspachlaan (T3) heeft een abonnement op het openbaar vervoer (70%), terwijl slechts ongeveer een derde (30%) toegang heeft tot een auto (privé of gedeeld). Dit is veel hoger in de andere twee steekproeven waarbij 77% van de werknemers (T2) en 67% van de BMZ-bewoners (T1) toegang hebben tot een auto. 62% van de werknemers en 52% van de BMZ-bewoners heeft een abonnement op het openbaar vervoer. Verrassend genoeg heeft slechts 20% van de bezoekers van de Anspachlaan een fiets.



Figuur 4: Toegang tot verschillende vervoersmodi

Ondanks het feit dat veel bezoekers uit de BMZ en pendelaars naar het stadscentrum over een auto beschikken, bevestigen alle onderzoeken dat **het openbaar vervoer over het algemeen het meest populaire vervoersmiddel is om het stadscentrum te bereiken**. 57% van de bewoners van de BMZ (T1) en 42% van de pendelaars (T2) gebruiken het openbaar vervoer als belangrijkste vervoersmiddel om het stadscentrum te bereiken. Terwijl voor de pendelaars de trein de meest gebruikte vorm van openbaar vervoer is, is voor de BMZ-bewoners de metro/premetro/tram verreweg het populairst. Onder de bezoekers van de Anspachlaan (T3) is dit ook het meest populaire

vervoersmiddel: 53% doet minstens een deel van zijn reis met de metro, premetro of tram².

De **auto is het op één na populairste vervoersmiddel** en wordt door 20% van de BMZ-bewoners en 32% van de pendelaars als belangrijkste vervoersmiddel gebruikt om het centrum te bezoeken. Van de ondervraagden tijdens een bezoek aan de Anspachlaan (T3) was slechts 12% met de auto gekomen. Terwijl wandelen de derde meest populaire modus (12%) bleek te zijn voor de ondervraagden als bewoners van de BMZ (T1), was dat voor pendelaars (T2) het fietsen (18%).

Zoals te verwachten is, neemt het aandeel van het autogebruik toe met de afstand, al is **het autogebruik onder pendelaars (T2) veel hoger onder mensen die in de nabije periferie wonen (49%) dan onder mensen die verder weg wonen (35%)**, voor wie de trein de dominante modus (54%) is. Het aandeel fietsen is het hoogst bij de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar buiten het centrum. Bij het analyseren van de meest gebruikte vervoersmiddelen naar reisdoel, merken we dat voor werkgerelateerde doeleinden (maar niet voor pendelverkeer) het aandeel van het openbaar vervoer relatief laag is, en voor het maken van een recreatieve wandeling of een ritje het aandeel wandelen relatief hoog is.

In vergelijking met 2017 laten de gegevens over de modal split voor 2021 een diverse evolutie zien. Onder BMZ-bewoners (T1) is het aandeel metro/premetro/tram stabiel gebleven, terwijl het aandeel bus en auto is gedaald. Onder de als bezoeker geïnterviewde personen (T3) is het busgebruik echter gedaald, maar is het metro/premetro/autogebruik sterk toegenomen (Figuur 5). **Onder pendelaars (T2) is het gebruik van alle openbare vervoersmiddelen gedaald**, terwijl het **aandeel van de auto is gestegen** en het aandeel van **de fiets ruwweg is verdubbeld**, wat in lijn is met andere tendensen in verband met de Covid-19 pandemie.

² De percentages van T3 zijn niet direct te vergelijken met die van T1 en T2: in T3 konden respondenten meerdere modi noemen (in totaal kwam het resultaat neer op 107,5%), terwijl in T1 en T2 slechts één antwoord mogelijk was.

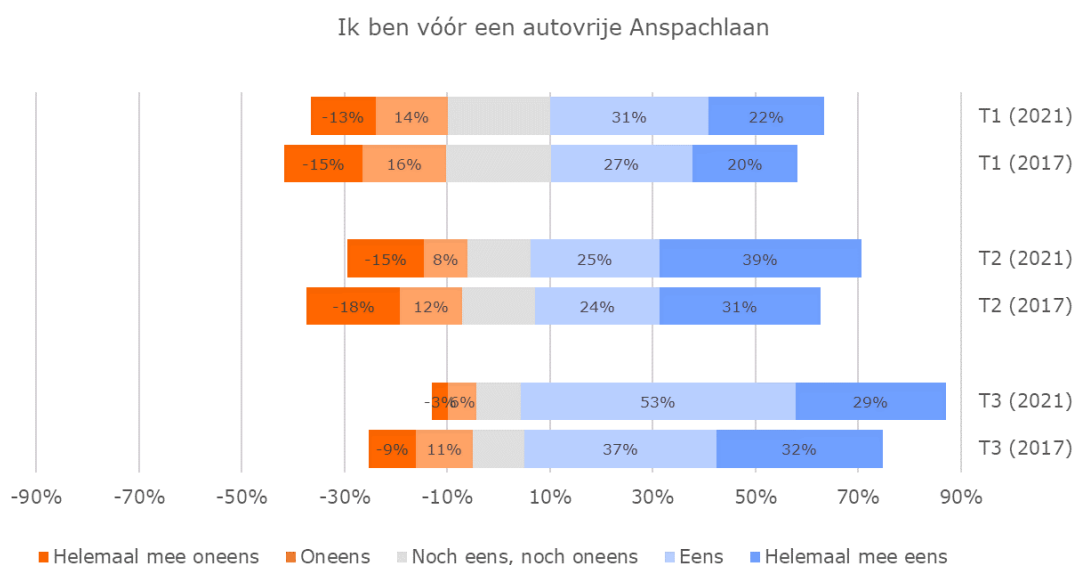


Figuur 5: vervoersmodi om het stadscentrum te bezoeken (voor T3 waren meerdere antwoorden mogelijk)

3. Waardering van de bereikbaarheid en het comfort van het stadscentrum en de voetgangerszone

3.1. Steun voor voetgangerszone

Er zijn meer mensen voor dan tegen een autoloze Anspachlaan en de voetgangerszone in het algemeen. Ten opzichte van de eerste fase van dit onderzoek (2017) is het draagvlak gegroeid. Deze tendens is het sterkst bij de ondervraagden tijdens een bezoek aan de zone (T3), van wie 82% voorstander is van de autoloze Anspachlaan (Figuur 6). Van dezelfde groep is 69% het eens met de stelling dat er meer straten voor voetgangers zouden moeten zijn. Het draagvlak is het laagst onder de bewoners van de BMZ (T1), van wie nog steeds een groter deel voor dan tegen de voetgangerszone is (47% vs. 36%).

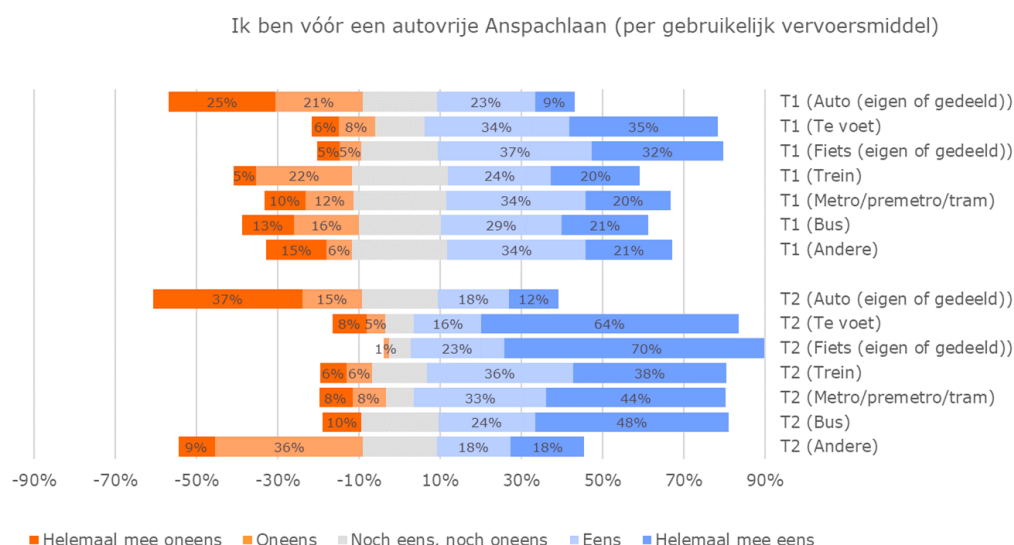


Figuur 6: Steun voor een autoloze Anspachlaan

Terwijl bij de BMZ-bewoners en de bezoekers het draagvlak voor de voetgangerszone in alle leeftijdsgroepen redelijk gelijk is, **neemt het draagvlak bij pendelaars af met de leeftijd**.

Rekening houdend met de woonzone is **de steun voor de voetgangerszone het grootst bij degenen die in de buurt wonen** (1000 Brussel) en **het laagst bij degenen die in de nabije rand rond Brussel wonen**, maar stijgt opnieuw bij mensen die elders in België of in het buitenland wonen. **Hoe vaker men het centrum van Brussel bezoekt, hoe hoger de goedkeuringsgraad van de voetgangerszone wordt**.

De sterkste determinant voor goedkeuring van de voetgangerszone is of men gewoonlijk met de auto reist of niet (Figuur 7). Met andere woorden, automobilisten hebben een veel negatievere kijk op de voetgangerszone dan gebruikers van alle andere vervoersmiddelen.

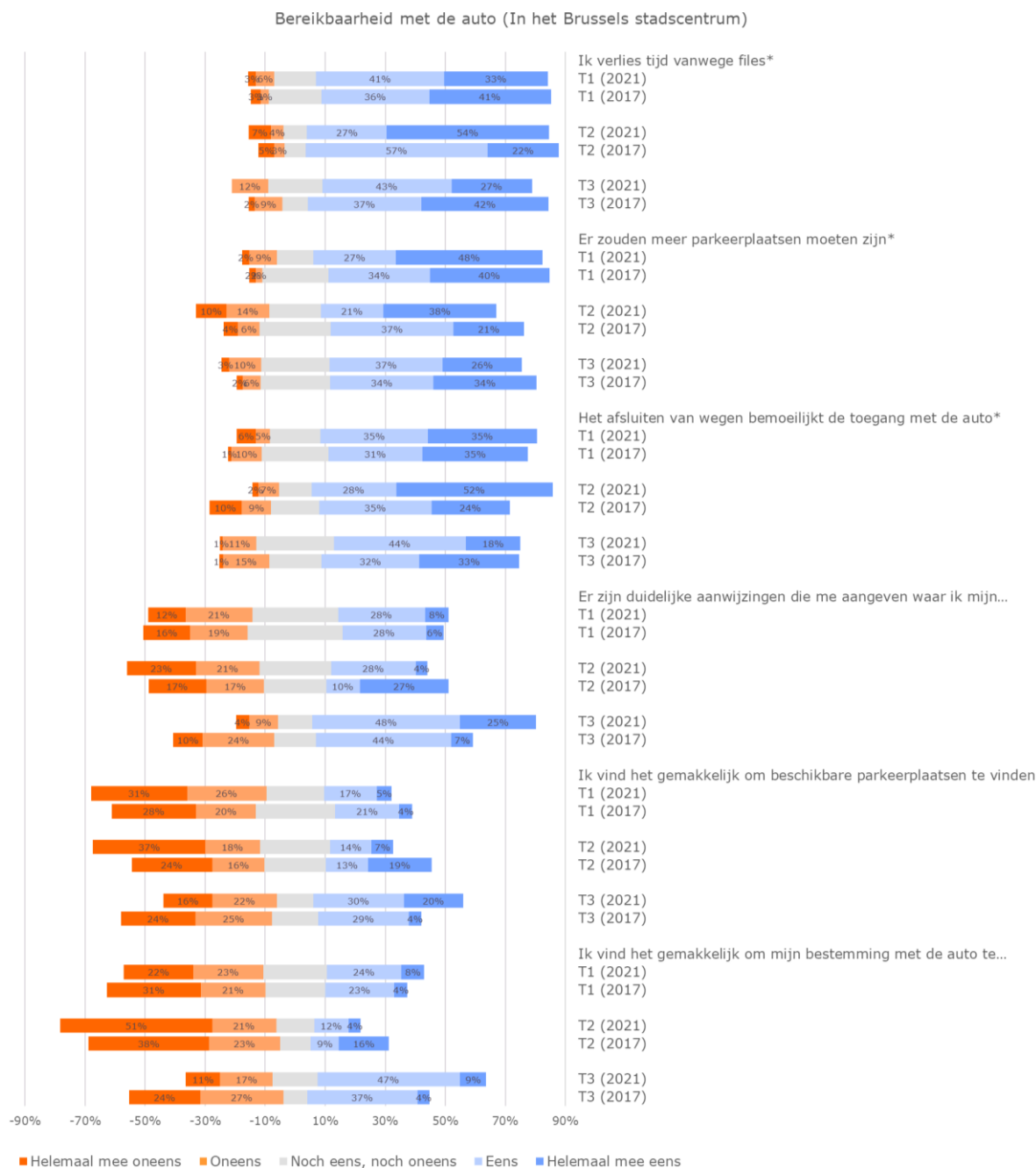


Figuur 7: Steun autoloze Anspachlaan per gebruikelijk vervoersmiddel

3.2. Mate van tevredenheid over de bereikbaarheid van het centrum van Brussel

De resultaten uit de vorige fase van het onderzoek en de internationale literatuur bevestigend, **hebben degenen die gewoonlijk met de auto naar het stadscentrum rijden, het meest negatieve oordeel over de bereikbaarheid van het stadscentrum met de auto** (Figuur 8). Terwijl de meeste automobilisten aangeven dat er meer parkeerruimte zou moeten komen, is hun aantal sinds 2017 licht gedaald. Bij de automobilisten die zijn geïnterviewd tijdens hun bezoek aan de Anspachlaan (T3), **zijn de verhoudingen die stellen dat het gemakkelijk is om hun bestemming te bereiken**

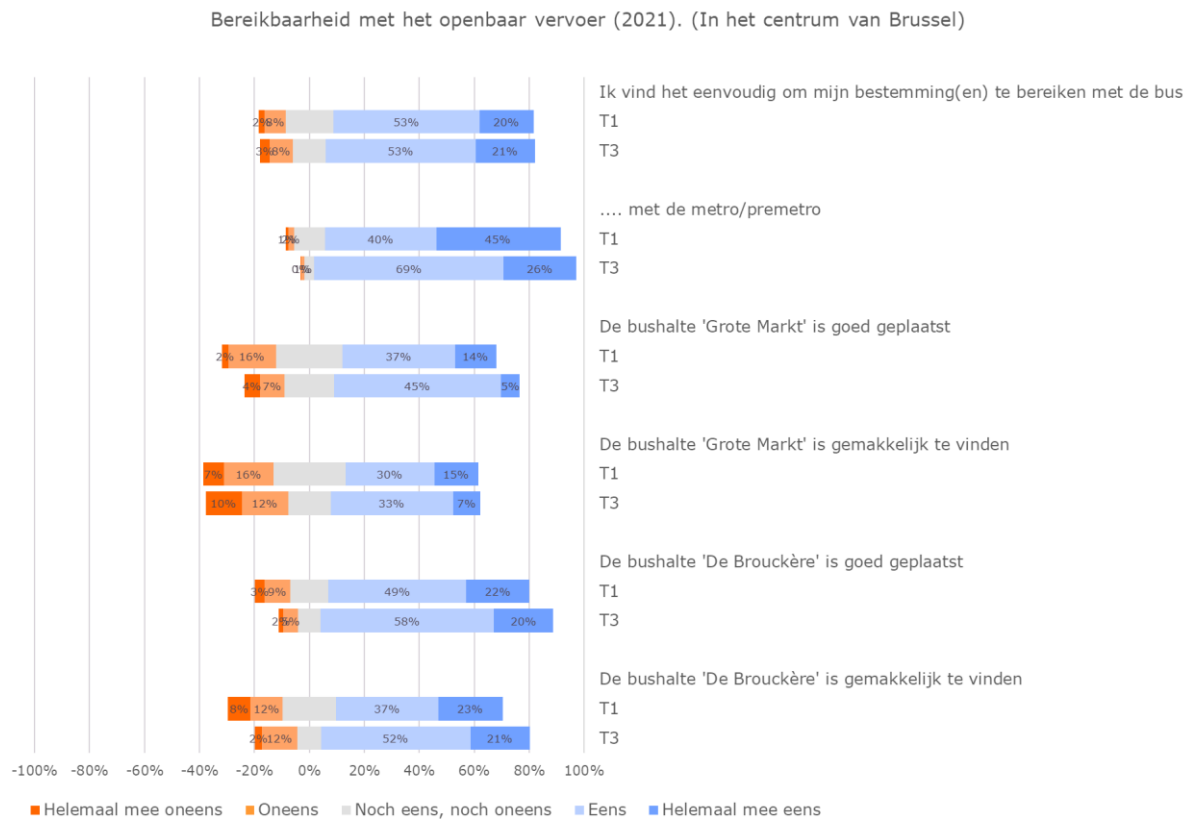
met de auto en het bestaan van duidelijke bewegwijzering naar de parkeerplaatsen sterk toegenomen, hoewel deze trend niet zichtbaar is bij de BMZ-bewoners (T1) of pendelaars (T2).



Figuur 8: Waardering van de bereikbaarheid van het Brussels stadscentrum met de auto door degenen die gewoonlijk met de auto naar het stadscentrum gaan (*negatieve formulering)

Daarentegen is **de overgrote meerderheid van de reizigers met het openbaar vervoer positief over de bereikbaarheid van het stadscentrum met het openbaar**

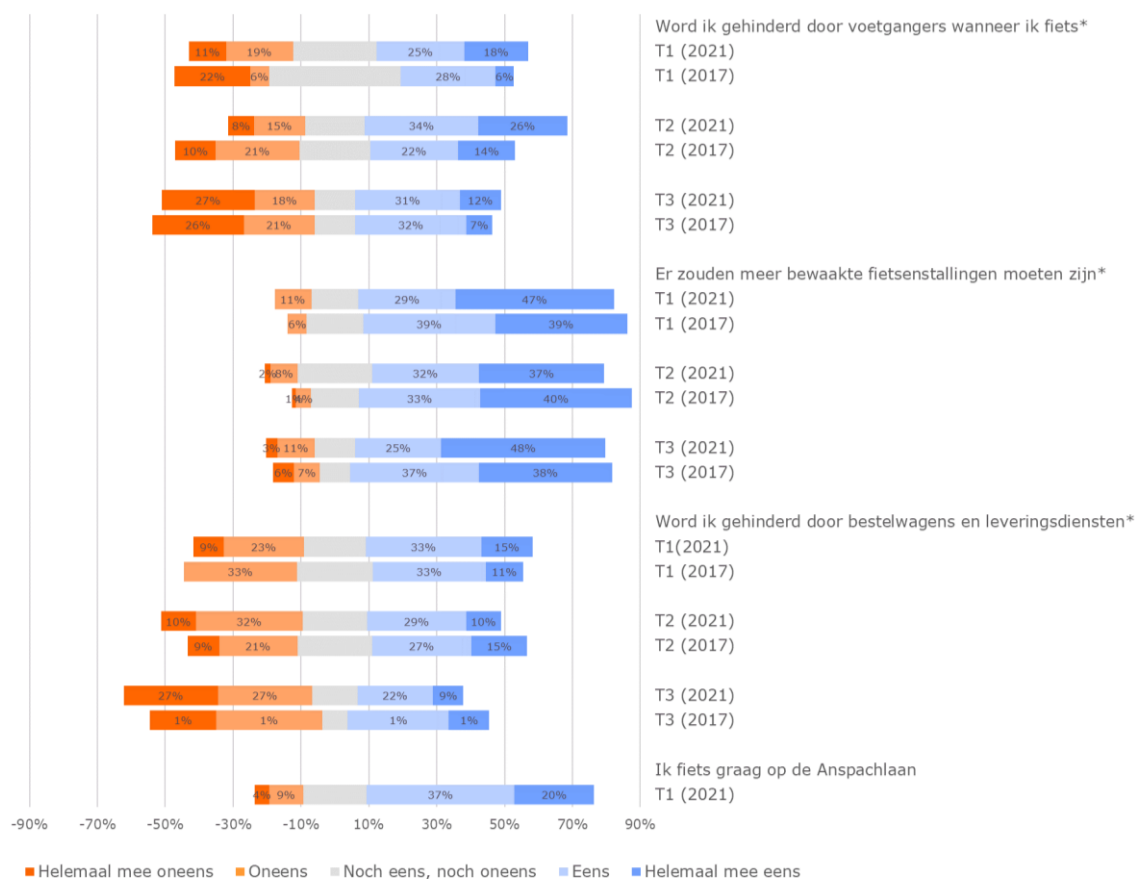
vervoer en positief over de ligging en de mogelijkheid om de betreffende bushaltes te vinden (Figuur 9).



Figuur 9: Waardering van de bereikbaarheid van het Brussels stadscentrum met het openbaar vervoer door degenen die gewoonlijk met het openbaar vervoer naar het stadscentrum gaan

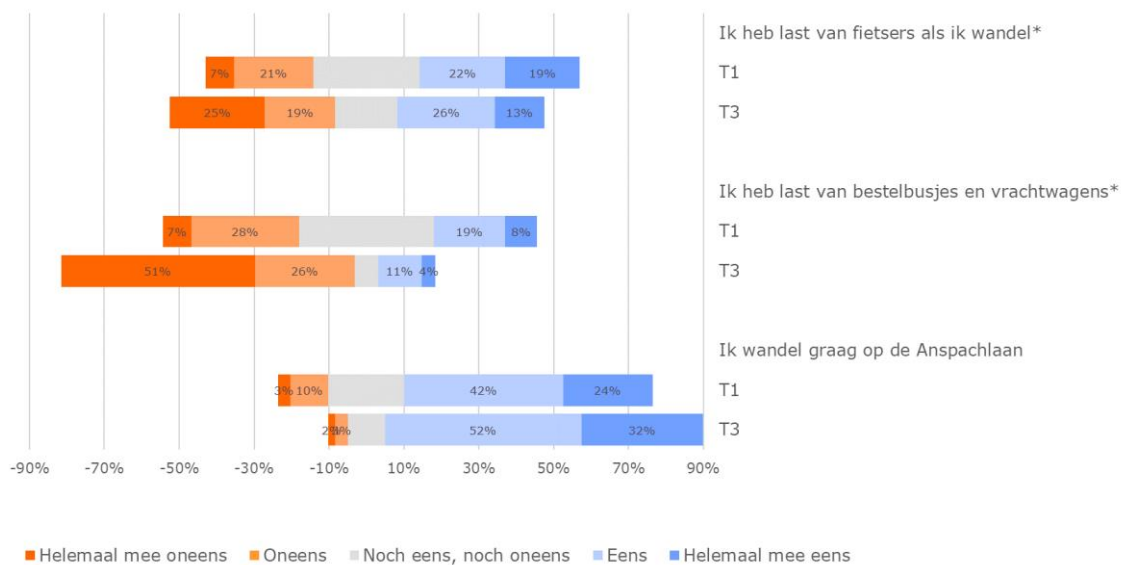
Het aandeel fietsers dat hinder ondervindt van voetgangers is iets gestegen (Figuur 10). Een grote meerderheid van de respondenten geeft nog steeds aan behoefte te hebben aan meer bewaakte fietsenstallingen, hoewel hun aandeel licht is afgenomen. Dit is een interessante observatie aangezien er eerder een fietsenstalling opende bij het metrostation Beurs. Toch zegt een meerderheid van de fietsers (57%) van fietsen op de Anspachlaan te genieten. De resultaten laten ook zien dat ondanks de sociale veiligheidsproblemen een grote meerderheid graag wandelt op de Anspachlaan, vooral in T3 (Figuur 11).

Bereikbaarheid en comfort per fiets (Op de Anspachlaan ...)



Figuur 10: Waardering van de bereikbaarheid per fiets en het comfort op de Anspachlaan (*negatieve formulering)

Wandelcomfort (2021). (Op de Anspachlaan ...)

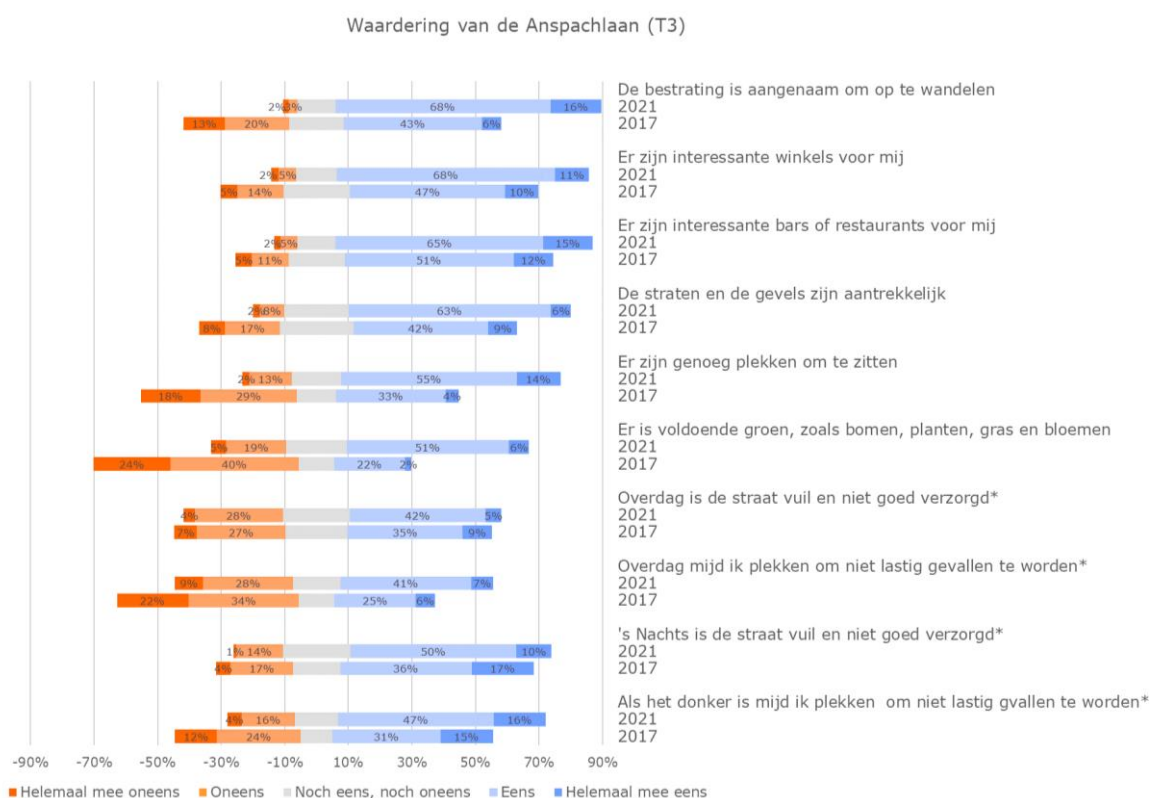


Figuur 11: Waardering wandelcomfort op de Anspachlaan (*negatieve formulering)

3.3. Waardering van de openbare ruimte van de voetgangerszone

Hoewel de meeste mensen de voetgangerszone van de Anspachlaan steunen en over het algemeen positief zijn over de nieuwe configuratie, **blijven de percepties van persoonlijke veiligheid en netheid problematisch. Een meerderheid van de respondenten geeft aan bepaalde plekken op de Anspachlaan te mijden omdat ze niet lastig gevallen willen worden, zowel 's nachts als overdag.** Bovendien **is deze perceptie sinds 2017 verslechterd** bij de bezoekers van de zone (T3), maar niet bij de andere onderzochte bevolkingsgroepen (inwoners van de BMZ en pendelaars). In mindere mate geldt hetzelfde voor de gepercipieerde netheid van de zone.

Daarentegen is **de waardering voor de kwaliteit van de bestrating, winkels, horeca, groen en zitplekken bij alle groepen sterk toegenomen**, wat bemoedigend is gezien de omvang van de fysieke metamorfose die de zone heeft ondergaan (Figuur 12).



Figuur 12: Waardering openbare ruimte Anspachlaan (*negatieve formulering)

4. Dankbetuigingen

Het onderzoeksteam wil graag alle mensen bedanken die op een of andere manier hebben bijgedragen aan dit onderzoek: Bruxelles Mobilité /Brussel Mobiliteit, het Kabinet van de Gewestelijke Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, BECI, Ville de Bruxelles/Stad Brussel, Hub.brussels, Perspective.brussels, STIB/MIB, Police Fédérale/Federale Politie, Brussels Studies Institute, Shopera, Muntpunt, Bral, Kantar, de collega's en leden van de stuurgroep die waardevolle opmerkingen hebben gemaakt over de vragenlijsten en de eerste versie van het rapport (An Descheemaeker, Sebastiano Cincinnato, Anneloes Vandenbroucke, Carole Poncin, Renaud Prioux De Cambry De Baudimont, Florent Verstraeten) en natuurlijk alle respondenten die de tijd namen om de vragenlijsten in te vullen.