



<https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken>

Departement Mobiliteit en Openbare Werken  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II laan 20 (bus 2)  
1000 Brussel, België



[www.uhasselt.be/imob](http://www.uhasselt.be/imob)

Instituut voor Mobiliteit | Universiteit Hasselt  
Bezoekadres: Witte Kazerne |  
Maastrichterstraat 100 | 3500 Hasselt  
Postadres: Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt  
T: +32 (0)11 26 91 11 | E-mail:  
imob@uhasselt.be

# Rapport

april 2023

## Onderzoek Verplaatsingsgedrag (2021 - 2022)

Analyserapport : Vlaanderen

Prof. dr. Davy Janssens

Prof. dr. W. Ectors

dhr. R. Paul

# Inhoudstafel

1	Inleiding .....	5
1.1	Achtergrond .....	5
1.2	Doelstellingen van het onderzoek .....	5
1.3	Steekproeftrekking en controle van de steekproef .....	6
1.3.1	Clustering op niveau van de gemeente per vervoerregio (VI.) of macrozone (Br.) .....	6
1.3.2	Steekproeftrekking door het Rijksregister .....	6
2	Verzamelen data OVG 6 .....	7
2.1	Verloop van het veldwerk .....	7
2.1.1	Timing en context onderzoek .....	7
2.1.2	Studiedesign .....	7
2.1.3	Introductiebrief .....	9
2.1.4	Bepalen invuldag .....	9
2.1.5	De bevragingprocedure .....	10
2.1.6	Incentive .....	10
2.1.7	Verlenging veldwerk tweede, derde en vierde trimester .....	11
2.1.8	Vakantieperiode .....	11
2.2	Cleaning van de resultaten .....	11
2.2.1	Door het veldwerkbureau .....	11
2.2.2	Door de Universiteit Hasselt .....	12
3	Respons en weging .....	13
3.1	Responsgraad .....	13
3.2	Beschrijving van de weging .....	14
3.3	Beschrijving van de steekproef op persoons- en verplaatsingsniveau .....	15
3.4	Beschrijving van de steekproef op gezinsniveau .....	18
3.5	Profiel van online deelnemers versus deelnemers op papier/met enquêteur .....	19
4	Wijzigingen methodiek OVG 6 t.o.v. OVG 5 .....	21
5	Analyse volgens verplaatsingen .....	22
5.1	Inleiding .....	22
5.2	Aantal verplaatsingen .....	23
5.2.1	Aantal verplaatsingen volgens een gemiddelde weekdag (maandag tot zondag) .....	23
5.2.2	Aantal verplaatsingen volgens een gemiddelde werkdag (maandag tot vrijdag, exclusief feestdagen) .....	24
5.2.3	Percentage verplaatsers vs. niet-verplaatsers .....	24
5.3	Modal split .....	25
5.3.1	Modale verdeling volgens een gemiddelde weekdag .....	25
5.3.2	Modale verdeling volgens een gemiddelde werkdag (maandag tot vrijdag, excl. feestdagen) .....	25

5.4	Inzoomen op fietsgebruik .....	29
5.4.1	Analyse dagboekje volgens leeftijd .....	29
5.4.2	Gebruik van de fiets volgens type fiets en geslacht .....	30
5.4.3	Gemiddeld aantal verplaatsingen en kilometers per persoon per dag volgens type fiets en leeftijd 32	
5.4.4	Overzicht van indicatoren omtrent het thema fiets .....	34
5.5	Combimobiliteit .....	36
5.5.1	Analyse hoofdvervoerswijze versus vervoerswijze per rit .....	36
5.5.2	Vervoerswijze per rit: voortransport versus natransport .....	37
5.6	Verplaatsingsmotief .....	38
5.7	Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze .....	41
5.7.1	Verdeling van gavpppd volgens hoofdvervoerswijze per motief .....	41
5.7.2	Verdeling van gavpppd volgens motief en hoofdvervoerswijze .....	42
5.8	Ketenmobiliteit .....	43
5.9	Inzoomen op woon-werk en woon-schoolverkeer .....	43
5.9.1	Woon-werkverkeer .....	44
5.9.2	Telewerk .....	46
5.9.3	Woon-schoolverkeer .....	49
5.10	Verplaatsingsafstanden .....	51
5.11	Verplaatsingsafstanden en hoofdvervoerswijze .....	52
5.12	Verplaatsingsduur .....	53
5.13	Variatie in aantal verplaatsingen .....	53
5.13.1	Geslacht .....	53
5.13.2	Leeftijd .....	54
5.13.3	Diploma .....	55
5.13.4	Statuut .....	55
6	Analyse volgens afgelegde afstand .....	56
6.1	Afgelegde afstand .....	56
6.2	Modal split .....	57
6.2.1	Analyse volgens gemiddelde weekdag (maandag tot zondag) .....	57
6.2.2	Analyse volgens werkdag (maandag tot vrijdag, excl. feestdagen) .....	58
6.2.3	Analyse hoofdvervoerswijze versus vervoerswijze per rit .....	59
6.3	Verplaatsingsmotief .....	60
6.4	Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze (kilometers) .....	60
6.4.1	Verdeling van gaakpppd volgens hoofdvervoerswijze per motief .....	60
6.4.2	Verdeling van gaakpppd volgens motief en hoofdvervoerswijze .....	62
6.5	Variatie in afgelegde afstand .....	63
6.5.1	Geslacht .....	63
6.5.2	Leeftijd .....	64

6.5.3	Diploma.....	64
6.5.4	Statuut .....	65
7	Interregionale verplaatsingen.....	66
8	Vervoersmogelijkheden.....	67
8.1	Autobezit.....	67
8.2	Rijbewijsbezit.....	68
8.3	Parkeren: auto's, bestelwagens en fietsen.....	69
8.4	Jaarkilometrage auto's .....	70
8.5	Fietsbezit .....	72
8.6	Abonnementen OV en registraties voor deelsystemen .....	73
8.7	Moeilijkheden met verplaatsen .....	73
APPENDICES.....		76
Appendix 1 :Covid-19 maatregelen 2021-2022.....		76
Appendix 2: Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.....		80
Referenties .....		81

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Sinds 2021 voeren Vlaamse Overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW) en de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel – Brussel Mobiliteit (GOB-BM) gezamenlijk het OVG (Onderzoek Verplaatsingsgedrag) uit. Het is belangrijk om recente en betrouwbare informatie ter beschikking te hebben om het verplaatsingsgedrag van de bevolking te analyseren, om vervolgens gefundeerde (beleids)beslissingen te kunnen nemen. Het departement MOW neemt de verantwoordelijkheid op voor het onderzoek bij inwoners van het Vlaams Gewest, GOB-BM neemt de verantwoordelijkheid voor het onderzoek bij inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het veldwerk van OVG 6 liep gedurende 1 jaar (oktober 2021 tot en met oktober 2022) en is de eerste meting van het verplaatsingsgedrag sinds de uitbraak van de COVID-19 pandemie. Er werden in Vlaanderen 4.183 enquêtes verzameld. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden er 2.685 enquêtes verzameld.

Voor Vlaanderen is de huidige studie al de 14e editie van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest neemt voor het eerst deel aan het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. De vorige grootschalige enquête met een focus op verplaatsingsgedrag dateert van 2012 (BELDAM).

## 1.2 Doelstellingen van het onderzoek

Het doel van het OVG is het zo goed mogelijk in kaart brengen hoe inwoners van het Vlaams gewest en inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich dagelijks verplaatsen. Het OVG is een belangrijke bron van informatie voor gewestelijke en regionale beleidsbeslissingen.

Het onderzoek kadert wat Vlaanderen betreft in het Decreet van 26 april betreffende de basisbereikbaarheid Art. 24. Wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, kadert dit in de ordonnantie van 26 juli 2023 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit

Aan de respondenten wordt gevraagd om voor een bepaalde dag van het jaar bij te houden waar ze die dag naartoe gaan, met welk doel, met welk vervoermiddel en hoelang het duurt om er te komen. Daarnaast wordt gevraagd naar enkele algemene persoons- en gezinskenmerken en naar zaken zoals rijbewijs- en vervoermiddelenbezit.

De data verzameld tijdens het OVG worden gebruikt:

- voor statistisch onderzoek om de evoluties in het verplaatsingsgedrag met betrekking tot het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te meten;
- voor het monitoren en evalueren van het mobiliteitsbeleid in het algemeen (indicatoren);
- als input voor de verkeersmodellen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en van Brussel Mobiliteit
- voor beleidsmatige doeleinden.

### 1.3 Steekproeftrekking en controle van de steekproef

Er is gewerkt met een gestratificeerde tweetrapssteekproef op basis van het Rijksregister met clustering op gemeenteniveau. Een bruto steekproef van 13600 adressen per jaar of 3400 adressen per trimester voor het Vlaams Gewest en 22400 adressen per jaar of 5600 adressen per trimester voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd voor dit onderzoek gebruikt. Clustering, d.i. het groeperen van af te nemen interviews per gemeente, is nodig om OVG-enquêteurs efficiënt in te zetten om deelnemers die ervoor kiezen om de enquête op papier in te vullen face-to-face te begeleiden (zie 2.1.2).

Doordat het veldwerk over een volledig kalenderjaar wordt gespreid zijn er vier onafhankelijke trekkingen uitgevoerd door de diensten van het Rijksregister van de FOD Binnenlandse zaken: een trekking in september 2021 (eerste trimester), december 2021 (tweede trimester), maart 2022 (derde trimester), juni 2022 (vierde trimester). Indien de totale bruto-steekproef door één trekking zou worden samengesteld, wordt de kans op onbruikbare adressen groter naarmate het veldwerk vordert, bijvoorbeeld doordat mensen overlijden of verhuizen. Dat de vier trekkingen 'onafhankelijk' zijn wil zeggen dat als voor een gemeente bij de eerste trekking bepaald werd dat er één cluster uit getrokken werd, dit bij een volgende trekking ook nul, één of meer clusters konden zijn.

#### 1.3.1 Clustering op niveau van de gemeente per vervoerregio (VI.) of macrozone (Br.)

De steekproeftrekking op niveau van gemeenten gebeurde op de volgende manier:

1. Stratificeren op niveau van vervoerregio's of macrozones:
  - Bepalen van het aantal interviews per vervoerregio of macrozone gebeurde door de verhouding van het aantal inwoners van een vervoerregio of macrozone enerzijds en de totale vooropgestelde grootte van de netto steekproef anderzijds te berekenen;
  - Bepalen van de clustergrootte (netto 10 personen) op basis van het aantal te realiseren interviews in een bepaalde vervoerregio of macrozone, en het aantal clusters dat in een bepaalde vervoerregio of macrozone moet getrokken worden.
2. Selecteren van de postcodes in een bepaalde vervoerregio of macrozone, en het aantal clusters per postcode.
  - Deze methode is toegepast om te voorkomen, dat het enquêtebureau in alle gemeenten interviews moest uitvoeren, en dan soms slechts één interview moest afnemen.

Deze steekproef werd aan het Rijksregister bezorgd voor de eigenlijke trekking.

#### 1.3.2 Steekproeftrekking door het Rijksregister

Het Rijksregister voerde vier keer per jaar (elk trimester 1 steekproeftrekking) een éénvoudige toevalssteekproef in de betreffende postcode uit om het aantal personen te selecteren per cluster die in de postcode opgenomen is. Om rekening te houden met de non-response worden in Vlaanderen geen 10 maar 17 personen (6 jaar en ouder) en in Brussel geen 10 maar 28 personen (6 jaar en ouder) getrokken.

De bruto steekproef werd dan via een beveiligde server/SFTP doorgestuurd naar de opdrachtnemer veldwerk. Deze controleerde de bruto steekproef op representativiteit. Na controle en bevestiging van kwaliteit van de gegevens door de opdrachtnemer veldwerk, wiste de VSA/TTP de persoonsgegevens van haar servers.

## 2 Verzamelen data OVG 6

### 2.1 Verloop van het veldwerk

#### 2.1.1 Timing en context onderzoek

De opstart van dit onderzoek (7 oktober 2020) viel samen met de uitbraak van COVID-19 pandemie. Na één week veldwerk werd het onderzoek stilgelegd, aangezien de huisbezoeken door de enquêteurs niet meer te organiseren waren omwille van de maatregelen die genomen waren in het kader van de Covid-19 pandemie. Bovendien was het aantal verplaatsingen beperkt tot essentiële verplaatsingen.

Op 20 oktober 2020 werden de respondenten die reeds een uitnodigingsbrief hadden ontvangen verwittigd dat het veldwerk werd uitgesteld. Deze adressen werden niet meer gerecupereerd voor het latere veldwerk. Bij het Rijksregister werd een extra steekproeftrekking aangevraagd<sup>1</sup>.

Pas op 27 september 2021 kon het veldwerk opnieuw worden opgestart (uitsturen eerste uitnodigingsbrieven). Tijdens het veldwerk werden de Covid-19 maatregelen versoepeld en soms ook weer verstrengd. Periodes van relatieve Covidvrije periodes werden afgewisseld met strengere periodes (zie ook appendix 1). Onder andere hierdoor was participatie aan het onderzoek lager dan ingeschat.

#### 2.1.2 Studiedesign

De enquête werd afgenomen bij 6.868 personen gedurende één kalenderjaar (2021 - 2022). Oorspronkelijk was het de bedoeling om de gegevens via CAPI<sup>2</sup> of via CAWI<sup>3</sup> te verzamelen. De validatie van de vragenlijsten en het verplaatsingsboekje zou gebeuren via CAPI of CATI<sup>4</sup> (indien het boekje elektronisch werd ingevuld door de respondent). De verzameling van de gegevens werd ondersteund door een webapplicatie (zie Figuur 1).

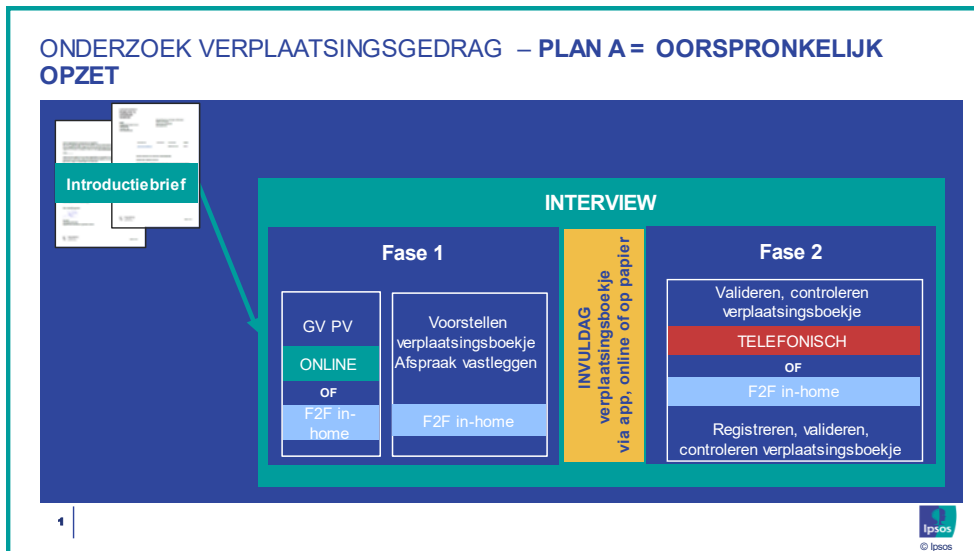
---

<sup>1</sup> Beslissing 025-2021

<sup>2</sup> Computer Assisted Personal Interviewing : face-to-face met een enquêteur die de antwoorden op een computer of tablet invult

<sup>3</sup> Computer Assisted Web Interviewing : met een enquêteur die de antwoorden op een webapplicatie invult

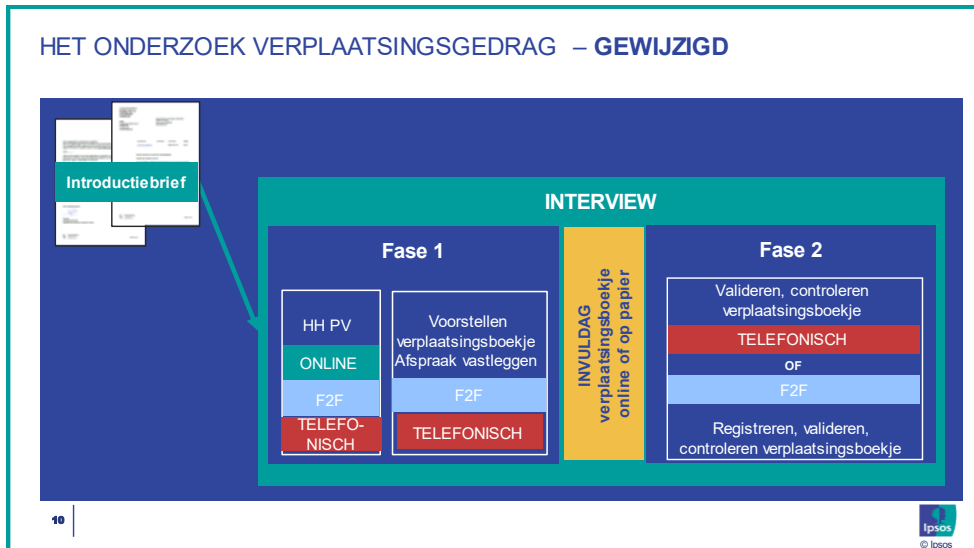
<sup>4</sup> Computer Assisted Telephone Interviewing : per telefoon met een enquêteur die de antwoorden op een computer of tablet invult



*Figuur 1 oorspronkelijke opzet van methodiek veldwerk OVG 6*

Omwille van de Covid-19 crisis werd enkele weken na de heropstart beslist dat, indien de respondent een telefoonnummer achterliet, de respondent ook zonder huisbezoek kon deelnemen en telefonisch kon gecontacteerd worden voor het invullen van de vragenlijsten, om uitleg te krijgen bij het invullen van het verplaatsingsboekje en om de datum waarop dit boekje moest worden ingevuld mee te delen, en om na de invuldag het ingevulde boekje te registreren, valideren en controleren (zie Figuur 2). Indien er geen telefoonnummer was, bracht een enquêteur een eerste huisbezoek.

Tijdens dit eerste bezoek werden de respondenten aangemoedigd om het verplaatsingsboekje online (en zo veel mogelijk in real time) in te vullen.



*Figuur 2 Bijgestuurde methodiek veldwerk OVG 6 vanaf 21 november 2021*



### 2.1.3 Introductiebrief

Elke respondent uit de bruto steekproef ontving een introductiebrief waarin hij of zij aangemoedigd werd om deel te nemen aan het onderzoek. Zo werd hij of zij ook verwittigd van het bezoek van de enquêteur en de mogelijkheid om een afspraak te maken, met een officieel brief en omslag van de overheid die door de opdrachtnemer veldwerk verstuurd werd.

Voor de -18-jarigen was er een afzonderlijke brief, gericht aan de ouders, waarin de ouders en het kind aangemoedigd werden om deel te nemen. In de brief voor de 6-12-jarigen werd aan de ouders gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek in de plaats van het kind. In de brief naar de 13-17-jarigen werd gevraagd aan de ouders om samen met het kind de vragenlijsten in te vullen.

In de introductiebrief werd verwezen naar een (eenvoudig en neutraal) webadres waar de respondent d.m.v. een gepersonaliseerde code de gezinsvragenlijst en de personenvragenlijst online kon invullen. In de introductiebrief werd ook een QR-code vermeld waarnaar de respondent kon surfen om zo de vragenlijsten op de smartphone in te vullen.

In de oorspronkelijke opzet werden de introductiebrieven verstuurd op woensdag van week X en diende eerste face-to-face contactname te gebeuren op maandag, dinsdag of woensdag van week X+1.

Met het oog op het stimuleren van het online invullen van de PV en GV en de benodigde tijd te geven aan de respondent hiervoor en door het feit dat de postverdeling vanaf maart 2020 nog maar twee keer per week gebeurde, waardoor er gemeld werd dat verschillende respondenten de brief nog niet ontvangen hadden op het ogenblik dat de enquêteur langskwam, werd uiteindelijk onderstaande procedure uitgewerkt en toegepast vanaf november 2021:

- Brief wordt verstuurd op de maandag van week x
- Contactname kan gebeuren op zaterdag van week x en maandag, dinsdag en woensdag van week x+1. Deze contactname kan face-to-face (indien PV en GV nog niet zijn ingevuld of als er geen telefoonnummer werd achtergelaten) of telefonisch (indien PV en GV zijn ingevuld en een telefoonnummer werd achtergelaten)

Op 26 november 2021, dus ongeveer een maand na veldwerkstart, werd eveneens beslist om bij afwezigheid een visitekaartje achter te laten met de gegevens van de interviewer. Op die manier kon de respondent zelf ook contact opnemen met de interviewer.

### 2.1.4 Bepalen invuldag

Op basis van het toeval bepaalde de opdrachtnemer de datum van de dag waarop de persoon het verplaatsingsboekje moest invullen, op de volgende manier:

- Elke adres uit de bruto steekproef verkreeg via het Rijksregister kreeg op voorhand en op een willekeurige ad random manier een getal tussen 1 en 7.
- Indien een interview werd afgenomen op een adres, werd dit nummer gebruikt om een datum van invuldag te genereren door dit bij de dag van het interview op te tellen:
  - Als het getal 1 is, dan was de dag van het invullen van dagboekje “de dag van het interview + 1” = morgen.
  - Als het getal 2 is, dan was de dag van het invullen van dagboekje “de dag van het interview + 2” = overmorgen.
  - ...
  - Als het getal 7 is, dan was de dag van het invullen van dagboekje “de dag van het interview + 7” = volgende week.

### 2.1.5 De bevragingprocedure

De bevragingprocedure was CAPI (face-to-face), CAWI en CATI. Er zijn twee contactfasen.

#### Eerste bezoek enquêteur:

De enquêteur ondernam minstens 3 contactpogingen met de potentiële respondent. Deze drie contactpogingen moesten minstens op 2 verschillende momenten plaatsvinden (bv. voormiddag of namiddag en avond of weekend). Tussen de verschillende contactpogingen moeten minstens 4 weken verstreken zijn.

Het doel van het eerste bezoek van de enquêteur was drieledig:

1. De respondent kort inlichten over het doel van het onderzoek en de respondent motiveren om deel te nemen aan het onderzoek;
2. Het afnemen en digitaal invullen van de 2 vragenlijsten indien dit nog niet online gebeurd was door de respondent;
3. het meedelen van de datum van de invuldag, het uitleggen van de methodiek voor het invullen van het verplaatsingsboekje en het maken van een afspraak voor het overlopen van het verplaatsingsboekje (digitaal of op papier) samen met de respondent (face-to-face of telefonisch).

Na de bijsturing van de methodiek in november 2021 kon de respondent, indien deze een telefoonnummer had achtergelaten, ook telefonisch gecontacteerd worden door de enquêteur om deze drie stappen te overlopen.

Indien de respondent aangaf dat hij of zij geen medewerking wenste te verlenen aan het onderzoek, werden geen verdere stappen ondernomen. Er werd wel een reden van weigering genoteerd.

#### Tweede bezoek enquêteur:

Bij een face-to-face bezoek ondernam de enquêteur minstens 3 contactpogingen. Bij een telefonische validatie werden er minstens 10 contactpogingen ondernomen door de enquêteur. Tussen de verschillende contactpogingen moeten minstens 4 weken verstreken zijn.

Het doel van het tweede bezoek van de enquêteur was het overlopen van het ingevulde verplaatsingsboekje (digitaal of op papier). De enquêteur tracht zoveel mogelijk de gegevens te valideren en te cleanen. Indien de deelnemer het boekje op papier invulde, heeft de enquêteur het verplaatsingsdagboekje samen met de respondent digitaal ingevuld ter controle van de gegevens. Dit gebeurt op zulke wijze dat het duidelijk is dat de bijkomende/gewijzigde gegevens tijdens het validatie interview werden verzameld. De validatie omvat verificatie van de verplaatsingsafstand en -tijd, van de adressen, van de gebruikte modi, etc.

Dit tweede bezoek kon volledig vervangen worden door een telefonische validatie.

### 2.1.6 Incentive

Vanaf 26/03/2022 werd een incentive ingevoerd om zo te trachten de responsgraad te verhogen. Door deze maatregel werd de introductiebrief van het onderzoek eveneens aangepast.

Alle respondenten hadden vanaf die datum recht op een vergoeding van 12 euro in Vlaanderen en 30 euro in Brussel. Deze bedragen werden gekozen na analyses van gelijkaardige onderzoeken en bestaande wetenschappelijke literatuur. De deelnemer kon er ook voor kiezen om het bedrag aan een goed doel te schenken.

De incentive heeft een uitgesproken positieve impact gehad op de participatiegraad in Brussel. In Vlaanderen, waar de incentive lager is (12 euro) bleef dit effect uit. Ook kozen de deelnemers in Vlaanderen vaker voor een goed doel dan in Brussel.

### 2.1.7 Verlenging veldwerk tweede, derde en vierde trimester

De adressen van het eerste trimester werden afgewerkt binnen de voorzien timing gedurende de maanden oktober, november en december. In januari 2022 werd gestart met de adressen van het tweede trimester. Gezien de uitval bij verschillende enquêteurs omwille van ziekte, heeft het langer geduurd dan 3 maanden om alle adressen af te werken. Concreet werden de laatste adressen van het tweede trimester uitgezet in Brussel op 4 april en in Vlaanderen op 18 april. Omdat de prioriteit werd gegeven aan de spreiding en de continuïteit, verliepen sindsdien Vlaanderen en Brussel niet langer parallel maar met een verschil van een 2-tal weken.

### 2.1.8 Vakantieperiode

Na de versoepeling van de Coronamaatregelen in maart en april 2022, was het weer mogelijk om vlotter te reizen. We merkten dan ook op dat tijdens de Paasvakantie de participatie aan het onderzoek afnam omdat veel respondenten op vakantie waren. Dit gold in het bijzonder voor Vlaanderen.

Voor de zomervakantie 2022 werd dan ook een gewijzigde contactprocedure uitgerold

- De eerste 2 contacten volgen de normale procedure (zie 2.1.5)
- Blijkt de persoon 2x niet thuis te zijn, dan moet het derde contact **1 week** na het 2<sup>e</sup> contact worden uitgevoerd.
- Wanneer er via de bureaus wordt vernomen dat de respondent op reis is, dan gaat de enquêteur ten vroegste terug wanneer die persoon terug is. Ook indien het (over)duidelijk is dat de respondent op reis is (afgesloten huis, geen auto op de oprit, gras niet afgereden, etc.) wordt het aanvaard dat de enquêteur na het eerste contact pas enige tijd later opnieuw de respondent opzoekt.

## 2.2 Cleaning van de resultaten

### 2.2.1 Door het veldwerkbureau

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de vragenlijsten (personenvragenlijst en gezinsvragenlijst) en het verplaatsingsboekje.

Wat betreft de vragenlijsten, deze werden ofwel door de respondent op voorhand online ingevuld ofwel door de enquêteur online ingevuld op het ogenblik van face-to-face bevraging of telefonische bevraging. In beide gevallen werd de bevraging dus gedaan op basis van de online toepassing die werd ontwikkeld. In deze online toepassing werden verschillende controles en waarschuwingen opgenomen om zo veel mogelijk onmogelijke antwoorden en fouten te kunnen voorkomen.

Wat betreft het verplaatsingsboekje, dit werd ofwel op papier ofwel online ingevuld op de invuldag. Bij de boekjes die online werden ingevuld, kreeg de respondent tijdens het invullen reeds waarschuwingen of foutmeldingen bij bepaalde antwoorden (bv. zeer hoge verplaatsingssnelheid voor een bepaald vervoermiddel). De boekjes die op papier werden ingevuld, werden samen met de enquêteur overlopen tijdens de validatie. Daarbij voerde de enquêteur de gegevens via de online webtoepassing in, waardoor de automatische waarschuwingen en foutmeldingen ook bij papieren boekjes van toepassing waren. Bij de online ingevulde boekjes gebeurde de validatie achteraf, face-to-face of telefonisch.

Daarnaast heeft het bureau na het einde van het veldwerk een éénmalige hercodering gedaan van de categorieën 'iets anders' voor Q2A (hoofddelen geen verplaatsing) en Q2 (hoofddoel verplaatsing).

## 2.2.2 Door de Universiteit Hasselt

Op persoonsniveau heeft de Universiteit Hasselt de volgende controle uitgevoerd:

- Nagaan of de persoon voor de enquête bedoeld was, de enquête ook had ingevuld. Dit is gebeurd door een vergelijking te maken tussen de variabelen leeftijd, geslacht en postcode in twee verschillende dataset. De eerste dataset bevatte de contactpogingen en de informatie van de persoon aan wie de enquête gericht was. De tweede dataset bevatte de informatie die was ingevuld door de respondent.

Daarnaast zijn er ook nog controles uitgevoerd op de verplaatsingsboekjes:

- Per vervoermodus zijn de snelheidsoutliers onderzocht en indien nodig aangepast of geweerd uit de dataset.
- Respondenten die hun volledige verplaatsingsdag in het buitenland doorbrachten zijn geweerd uit de dataset aangezien deze verplaatsingen buiten de scope van het onderzoek plaatsvinden.
- De open antwoorden zijn nagekeken en gehercodeerd indien deze toch binnen een voorgedefinieerde categorie pasten.
- Indien respondenten 10 verplaatsingen hadden ingevuld is er nog een extra controle gebeurd op de juiste interpretatie van rit en verplaatsing. Indien de respondent een rit als verplaatsing had ingevuld, is de dataset aangepast.

## 3 Respons en weging

### 3.1 Responsgraad

Zoals reeds aangehaald in punt 2.1.1 werd het veldwerk gespreid over een periode van ongeveer 12 maanden om te voorkomen dat seizoensbiassen de resultaten zouden vertekenen. In realiteit duurde het veldwerk iets langer, namelijk van 05/10/2021 (datum eerste verplaatsingsdagboekje in beide gewesten) tot en met 14/11/2022 in Vlaanderen en tot en met 15/11/2022 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (datums laatste verplaatsingsdagboekje). We kunnen de duur van het veldwerk ook vastleggen door de verzenddatum van de eerste uitnodigingsbrieven (nl. 27/09/2021) en de laatste validatie door de enquêteur van het verplaatsingsboekje op 20/11/2022 (in de beide gewesten) te gebruiken. Doordat het OVG uit meerdere vragenlijsten bestaat die niet gelijktijdig worden ingevuld, is het mogelijk dat respondenten waarvoor de uitnodigingsbrief werd verstuurd op 17/10/2022 (laatste verzenddatum) pas later zowel de personenvragenlijst, gezinsvragenlijst en het verplaatsingsboekje hadden vervolledigd.

In december 2022 ontvingen we de definitieve databestanden met de ruwe gegevens van opdrachtnemer Ipsos die het veldwerk uitvoerde. In totaal bevatten deze bestanden de antwoorden van 4.213 Vlamingen. Na grondige kwaliteitscontrole en cleaning bleven hiervan 4.183 geldige respondenten over voor verdere analyse. Dit zijn respondenten die zowel de personenvragenlijst, gezinsvragenlijst als het verplaatsingsdagboekje op een correcte wijze hebben ingevuld. Omdat we voornamelijk geïnteresseerd zijn in verplaatsingsgedrag van Vlamingen in Vlaanderen, werden respondenten die tijdens het invullen van het verplaatsingsdagboekje op vakantie waren uit de uiteindelijke dataset geweerd.

In totaal werden 13.521 Vlamingen per brief uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Na één of meerdere contactpogingen door een enquêteur ter plaatse (wanneer de geselecteerde respondent niet spontaan online invulde en/of geen contactgegevens achterliet) bleken 697 brieven verstuurd te zijn naar een fout adres (bijv. de respondent is verhuisd, het adres gekregen van het Rijksregister bestaat niet of blijkt een bedrijf te zijn). Dit betekent dat in realiteit geen 13.521 Vlamingen werden gecontacteerd, maar wel 12.824. We gebruiken dit laatste cijfer om de responsgraad te berekenen. We bepalen dit als volgt:

- Bruto responsgraad (vóór cleaning):  $4.213/12.824 = 32,9\%$
- Netto responsgraad (na cleaning):  $4.183/12.824 = 32,6\%$

Doordat de enquêteurs in ons onderzoeksdesign nog een sterke rol speelt, kennen we tot op zekere hoogte de redenen waarom niet alle adressen die we kregen van het Rijksregister tot een geldige respons hebben geleid. Zowel in Vlaanderen als Brussel zijn expliciete weigeringen de meest voorkomende reden voor non-respons. Als tweede is het niet thuis zijn van de respondent een veel voorkomende reden in de beide gewesten. Opvallend is dat voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook het verouderen van de adressen doordat geselecteerde inwoners reeds verhuisd zijn een belangrijk aandeel neemt van 8,7%. Dat dit typisch is voor een grootstad blijkt uit het relatieve lage aandeel voor Vlaanderen (3,1%).

Status van het interview	BRU	VLA		BRU	VLA
complete	2757	4213		12,4%	31,2%
weigering	13460	6420		60,3%	47,5%
niet thuis/geen antwoord	2040	849		9,1%	6,3%
fout adres	896	697		4,0%	5,2%

verhuisd	1946	425		8,7%	3,1%
taalprobleem	622	483		2,8%	3,6%
gezondheidsprobleem	444	245		2,0%	1,8%
andere	139	189		0,6%	1,4%
	22304	13521		100,0%	100,0%

*Tabel 1 Status van het interview voor Vlaanderen en Brussel (in absolute en relatieve aandelen)*

### 3.2 Beschrijving van de weging

Hoewel we vertrekken vanuit een representatieve bruto-steekproef o.b.v. gegevens uit het Rijksregister, is de uiteindelijke netto-steekproef van 4.183 respondenten toch nog in meer of mindere mate vertekend. Dit komt doordat de respons verschilt volgens een aantal socio-demografische kenmerken, zoals geslacht, leeftijd, opleiding, gezinstype of statuut. Om dit te corrigeren wordt een wegingsprocedure toegepast. Er worden dan zogenaamde gewichten berekend om ervoor te zorgen dat de steekproef een correcte vertegenwoordiging geeft van verdelingen in de werkelijke populatie. Voor deze enquête worden er gewichten berekend op drie niveaus:

1. Persoonsniveau
2. Verplaatsingsniveau
3. Gezinsniveau

De weging op persoonsniveau houdt rekening met:

- Geslacht: Man /Vrouw (bron: Statbel). Respondenten konden ook “anders” aanduiden bij de vraag naar geslacht, maar deze categorie werd niet meegenomen tijdens de wegingsprocedure omdat er geen populatiegegevens beschikbaar zijn.
- Leeftijdscategorie: 6-17 jaar / 18-24 jaar / 25-44 jaar / 45-64 jaar / 65+ jaar (bron: Statbel)
- Hoogst behaalde diploma: Laag / Midden / Hoog (bron: Enquête naar Arbeidskrachten, EAK, Statbel). Enkel respondenten tussen 25 en 64 jaar werden gewogen voor diploma.
- Statuut: Scholier-student / beroepsactief / (Brug)gepensioneerd / Andere (bron: Golden Standard, Centrum voor Informatie over de Media, CIM). Enkel respondenten vanaf 17 jaar werden gewogen volgens statuut omdat enkel deze respondenten de vraag naar statuut hebben gekregen.
- Aantal gezinsleden: 1 / 2 / 3 / 4 / 5+ (bron: Statbel)
- Woonplaats: volgens indeling in het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV): buitengebied, grootstedelijke gebieden centrumgemeenten, grootstedelijke gebieden randgemeenten, kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau, regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten, regionaalstedelijk gebied randgemeenten, structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden, Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (bron: RSV en Statbel)

De weging op verplaatsingsniveau houdt bovenop de kenmerken en categorieën hierboven genoemd ook nog rekening met de datum waarop het verplaatsingsdagboekje werd bijgehouden:

- Maand: januari t.e.m. december
- Dag van de week: maandag t.e.m. zondag

Het personengewicht wordt gebruikt om uitspraken te doen die gebaseerd zijn op vragen uit de personenvragenlijst, bijvoorbeeld “Heeft u de mogelijkheid om te telewerken?”, “Hoe vaak gebruikt u een deelstep, deelscooter, deelfiets of deelwagen?”, “Heeft u permanent moeilijkheden om bepaalde vervoermiddelen te gebruiken (bijvoorbeeld omwille van een motorische handicap, een visuele beperking, omwille van hoge leeftijd, enz.)?”. Het verplaatsingsgewicht daarentegen wordt gebruikt om uitspraken te doen die gebaseerd zijn op de verplaatsingen die men bijhield in het verplaatsingsdagboekje. Ook de verhouding verplaatsters versus niet-verplaatsters, alsook de reden voor eventuele niet-verplaatsing op de invuldag, wordt gewogen volgens het verplaatsingsgewicht.

Als laatste niveau beschrijven we hier ook de weging op gezinsniveau. Omdat we ook uitspraken doen over het bezit van vervoermiddelen en abonnementen van de Vlaamse gezinnen, wordt hiervoor een apart gewicht berekend:

- Huishoudtype: eenpersoonshuishouden / alleenstaande ouder met kind(eren) / koppel (gehuwd of niet) met kind(eren) / koppel (gehuwd of niet) zonder kind(eren) / andere (bron: Statbel)
- Aantal gezinsleden: 1 / 2 / 3 / 4 / 5+ (bron: Statbel)
- Woonplaats: volgens indeling in het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV): buitengebied, grootstedelijke gebieden centrumgemeenten, grootstedelijke gebieden randgemeenten, kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau, regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten, regionaalstedelijk gebied randgemeenten, structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden, Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (bron: RSV en Statbel)

Om de gewichten te bepalen werd voor elk van deze niveaus gebruik gemaakt van Iterative Proportional Fitting, ook wel raking genoemd. Een raking-procedure probeert in verschillende iteratieve stappen steekproefverdelingen te aligneren met de gekende verdelingen in de populatie. Deze techniek laat toe meerdere kenmerken in rekening te nemen waarover op populatieniveau geen betrouwbare gekruiste gegevens beschikbaar zijn. De wegingsprocedure in OVG 6 verschilt wezenlijk van de wegingsprocedure in vorige OVG's waar het principe van de celweging werd gebruikt (zie punt 4).

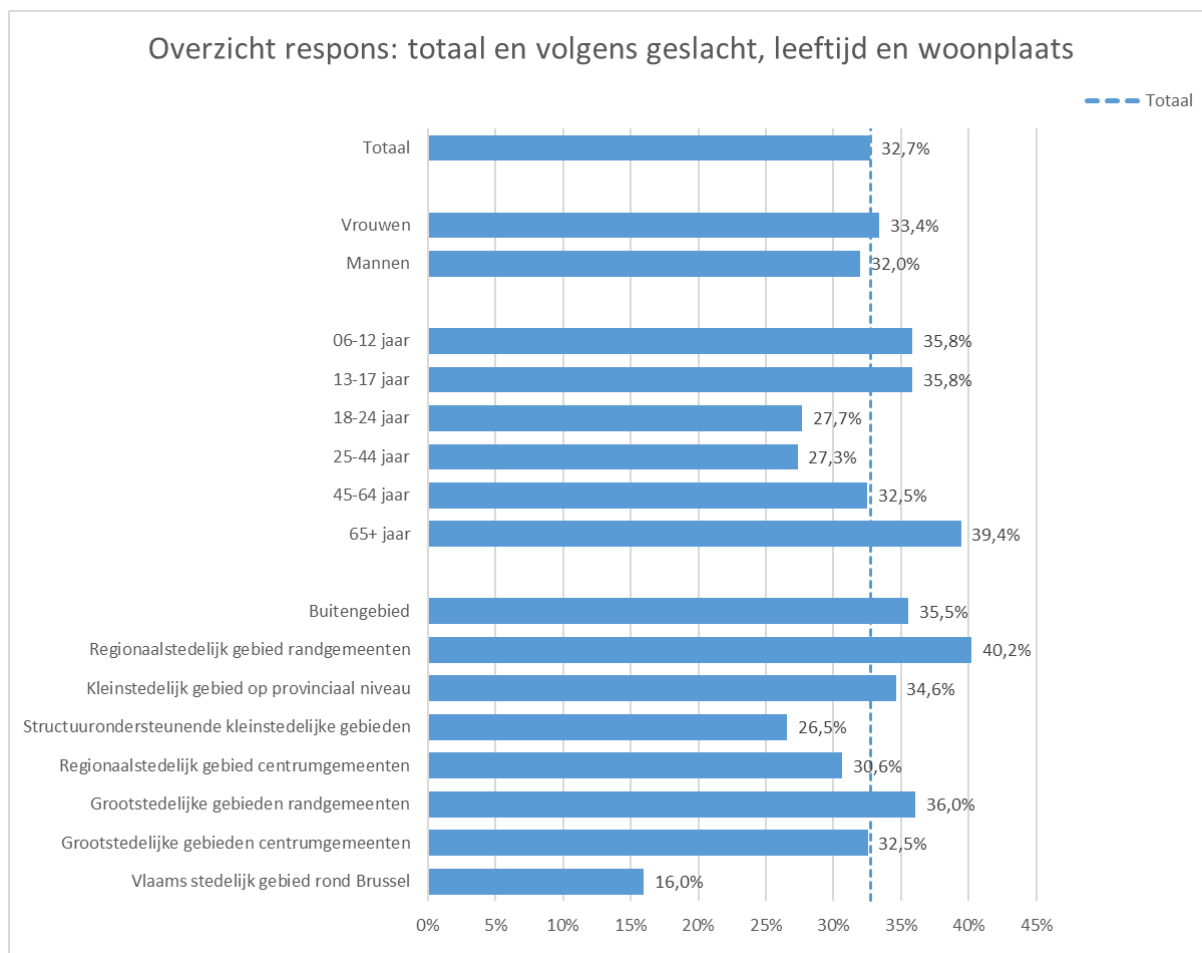
Het resultaat van de wegingsprocedure is dat de verdelingen in de steekproef exact overeenkomen met de populatiedistributies voor de kenmerken die hierboven werden opgesomd. Met ander woorden, het aandeel vrouwen in de steekproef is exact gelijk aan het aandeel vrouwen in de populatie van 6+ inwoners van het Vlaamse Gewest, het aandeel eenpersoonsgezinnen is na weging exact hetzelfde als op populatieniveau, enzoverder.

### 3.3 Beschrijving van de steekproef op persoons- en verplaatsingsniveau

Deze sectie geeft een beschrijving van de kenmerken in de steekproef waarmee rekening werd gehouden voor het bepalen van de gewichten. We overlopen hierbij de verdelingen volgens opleidingsniveau en statuut zoals verwacht op basis van de populatiegegevens, en zoals ze voorkomen in de steekproef vóór weging. We zullen ook kort inzoomen op de profielen die online invulden versus de profielen die ervoor kozen om via een klassiek face-to-face interview deel te nemen.

Beginnen doen we echter met een overzicht van de responsgraad volgens geslacht, leeftijdsgroep en woonplaats. Naast een algemene respons, kunnen we ook de respons ook berekenen volgens specifieke kenmerken. Een voorwaarde om dit te kunnen is dat we de verdeling van de kenmerken kennen voor de gehele bruto-steekproef. Met andere woorden, als we weten hoeveel vrouwen er getrokken werden in de bruto-steekproef en we kennen het aantal vrouwen dat uiteindelijk deelnam (netto), dan kan de responsgraad worden berekend voor vrouwen. Onderstaande figuur maakt al

onmiddellijk duidelijk dat respons bij mannen lager was dan bij van vrouwen, dat een lage respons zich ook voordoet bij de leeftijdsgroepen 18-24 jaar en 25-44 jaar. Ook het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en de structuurondersteunende gebieden in Vlaanderen zijn gekenmerkt door een te lage respons. Omgekeerd zien we dat vrouwen, bepaalde leeftijdsgroepen en bepaalde gebiedstypes een hogere respons hebben en daardoor oververtegenwoordigd zijn.



Figuur 3 Overzicht respons: totaal en volgens geslacht, leeftijd en woonplaats

Middelhoog opgeleide bevolkingsgroepen bleken moeilijker te bereiken dan laag-en hoogopgeleide bevolkingsgroepen (binnen de relevante leeftijdsklassen) en zijn daardoor tamelijk sterk ondervertegenwoordigd in de ongewogen steekproef. Omdat we aan -18 jarigen niet vroegen wat hun hoogst behaalde diploma is, en omdat een groot deel van de 18-24 jarigen in de steekproef een eventuele opleiding in vele gevallen nog niet konden afmaken, kozen we ervoor om enkel de respondenten ouder dan 24 jaar te wegen volgens hoogst behaalde diploma. De 6-24 jarigen werden wel gewogen voor andere kenmerken zoals leeftijd, gezinsgrootte, woonplaats en geslacht.

Diploma	Ongewogen frequentie	Ongewogen percentage	Distributie in de populatie	Vershil ongewogen steekproef vs. populatie (%-punt)
Laag	382	18,0%	14,7%	3,3
Midden	698	32,8%	38,8%	-6,0
Hoog	1046	49,2%	46,5%	2,7
<b>totaal</b>	<b>2126</b>	<b>100,0%</b>	<b>100%</b>	

Tabel 2. Verdeling van personen volgens opleidingsniveau in de steekproef voor weging en in de populatie van inwoners van 6 jaar en ouder



De participatie bij (brug)gepensioneerden lag hoger dan bij bevolkingsgroepen met andere statuten. Daardoor zijn (brug)gepensioneerden sterk oververtegenwoordigd, terwijl de beroepsactieven sterk ondervertegenwoordigd zijn in de ongewogen steekproef. Dit hangt natuurlijk samen met de variabele leeftijd. Omdat we bij -18 jarigen in de vragenlijst niet hebben gepeild naar statuut, werd deze leeftijdsgroep ook niet gewogen volgens dit kenmerk. Andere kenmerken zoals leeftijd, gezinsgrootte, woonplaats en geslacht zijn wel relevant en werden daarom wel meegenomen.

Statuut	Ongewogen frequentie	Ongewogen percentage	Distributie in de populatie	Vershil ongewogen steekproef vs. populatie (%-punt)
Scholier/student	220	6,2%	7,3%	1,1
Beroepsactief	1759	49,6%	55,7%	-6,1
(Brug)-gepensioneerd	1211	34,1%	27,3%	6,8
Andere	359	10,1%	9,7%	0,4
<b>totaal</b>	<b>3549</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	

*Tabel 3. Verdeling van personen volgens statuut in de steekproef voor weging en in de populatie van inwoners van 6 jaar en ouder*

De responsgraad bij respondenten in gezinnen van twee personen lag hoger dan bij gezinnen met drie of meer dan vijf personen. Daardoor zijn vooral respondenten die deel uitmaken van een gezin met twee personen oververtegenwoordigd in de ongewogen steekproef. Dit heeft onder andere ook te maken met het steekproefdesign dat erop gericht is een representatieve steekproef van personen te trekken en niet van gezinnen (zie punt 1.3).

Aantal gezinsleden	Ongewogen frequentie	Ongewogen percentage	Distributie in de populatie	Vershil ongewogen steekproef vs. populatie (%-punt)
1	603	14,4%	15,1%	-0,7
2	1448	34,6%	31,2%	3,4
3	620	14,8%	17,2%	-2,4
4	929	22,2%	20,9%	1,3
5+	583	13,9%	15,5%	-1,6
<b>totaal</b>	<b>4183</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	

*Tabel 4. Verdeling van personen volgens aantal gezinsleden in de steekproef voor weging en in de populatie van inwoners van 6 jaar en ouder*

Zoals beschreven in punt 3.3 wordt er voor het verplaatsingsgewicht aanvullend ook rekening gehouden met de weekdag (ma t.e.m. zo) waarop en de maand waarin het verplaatsingsdagboekje werd bijgehouden. Respondenten die moesten invullen op een vrijdag of zaterdag zijn een klein beetje ondervertegenwoordigd ten opzichte van respondenten die op andere weekdays moesten invullen.

Invuldag	Ongewogen frequentie	Ongewogen percentage	Kalender 2022	Vershil ongewogen steekproef vs. kalender (%-punt)
Maandag	603	14,4%	14,2%	0,2%
Dinsdag	630	15,1%	14,2%	0,8%
Woensdag	591	14,1%	14,2%	-0,1%
Donderdag	604	14,4%	14,2%	0,2%
Vrijdag	563	13,5%	14,2%	-0,8%
Zaterdag	580	13,9%	14,5%	-0,7%
Zondag	612	14,6%	14,2%	0,4%
<b>totaal</b>	4183	100,0%	100,0%	

*Tabel 5. Verdeling van personen volgens dag waarop men zijn/haar verplaatsingen registreerde in de steekproef voor weging en in het jaar 2022*

Doordat het veldwerk werd opgestart in oktober (2021) maar ook in de afrondingsfase zat in oktober (2022) is deze invulmaand sterk oververtegenwoordigd.

Invulmaand	Ongewogen frequentie	Ongewogen percentage	Kalender 2022	Vershil ongewogen steekproef vs. kalender (%-punt)
jan	268	6,4%	8,5%	-2,1%
feb	312	7,5%	7,7%	-0,2%
maart	371	8,9%	8,5%	0,4%
april	341	8,2%	8,2%	-0,1%
mei	363	8,7%	8,5%	0,2%
jun	309	7,4%	8,2%	-0,8%
jul	320	7,7%	8,5%	-0,8%
aug	300	7,2%	8,5%	-1,3%
sept	353	8,4%	8,2%	0,2%
okt	660	15,8%	8,5%	7,3%
nov	289	6,9%	8,2%	-1,3%
dec	297	7,1%	8,5%	-1,4%
<b>totaal</b>	4183	100,0%	100,0%	

*Tabel 6. Verdeling van personen volgens maand van de invuldag waarop men zijn/haar verplaatsingen registreerde in de steekproef voor weging en in het jaar 2022*

### 3.4 Beschrijving van de steekproef op gezinsniveau

Om uitspraken te doen over het voertuig- en abonnementsbezit van Vlaamse gezinnen wordt zoals beschreven in punt 3.2 een apart gezinsgewicht bepaald. Dit gewicht houdt rekening met verdelingen in de populatie van private huishoudens in Vlaanderen (i.p.v. met verdelingen van individuele inwoners). De kenmerken waarop de gezinnen werden gewogen zijn: aantal gezinsleden, huishoudtype, en woonplaats van het gezin.

Uit Tabel 4 bleek al dat huishoudens bestaande uit één persoon op persoonsniveau licht ondervertegenwoordigd zijn. Als we het OVG nu willen gebruiken om uitspraken te doen over gezinnen, dan volgt hieruit dat de ondervertegenwoordiging van alleenstaanden op persoonsniveau zich nog sterker doortrekt op het gezinsniveau. Als we inwoners indelen volgens het aantal personen in het gezin dan ligt het aandeel inwoners dat deel uitmaakt van een eenpersoonshuishouden op 15,1%. Als we dezelfde indeling maken voor huishoudens (i.t.t. individuele inwoners) dan telt Vlaanderen ongeveer 950.000 eenpersoonshuishoudens op een totaal van bijna 3 miljoen. De vertekening die we voor

woonplaats en aantal personen in het huishouden al vaststelden op persoonsniveau doen zich ook voor op gezinsniveau.

Strikt genomen is het OVG geen gezinsenquête (omdat we slechts één gezinslid hebben ondervraagd). We kunnen echter wel uitspraken doen over voertuig-en abonnementsbezit op gezinsniveau omdat we aan één persoon van het gezin hebben gevraagd om alle voertuigen en abonnementen van iedereen binnen het gezin te noteren. Daarnaast werd ook voor elk gezinslid gepeild naar geslacht, leeftijd, hoogst behaalde diploma, statuut en rijbewijsbezit zodat we ons een relatief goed beeld kunnen vormen van de gezinssamenstelling.

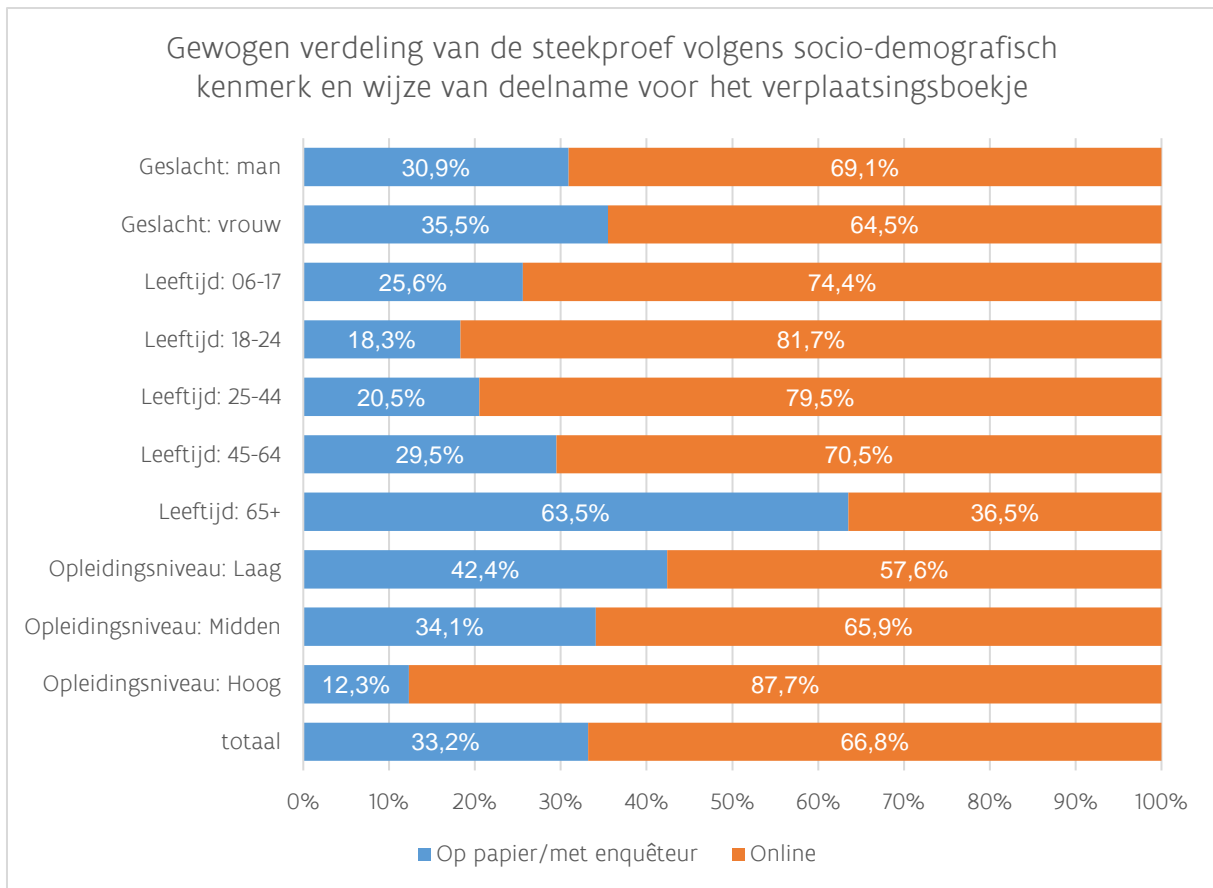
### 3.5 Profiel van online deelnemers versus deelnemers op papier/met enquêteur

Nieuw ten opzichte van vorige edities van het OVG is de mogelijkheid voor respondenten om online deel te nemen. In de beschrijving die volgt zullen we focussen op de wijze van deelname voor het bijhouden van de verplaatsingen in het verplaatsingsdagboekje. We doen dit omdat het grootste deel van de analyse alsook de belangrijkste indicatoren gebaseerd zijn op het verplaatsingsboekje. Voor de volledigheid geven we het overzicht per vragenlijst weer in Tabel 7. Terwijl in de eerste twee fasen van de enquête, nl. gezinsvragenlijst en personenvragenlijst deelname op papier en deelname online ongeveer 50-50 is, wijzigt dit wanneer moet worden overgegaan tot het bijhouden van de verplaatsingen in het dagboekje. De verdeling is dan 34,7% face-to-face met enquêteur versus 65,3% online (met telefonische validatie door de enquêteur achteraf).

Wijze van deelname	Gezinsvragenlijst	Personenvragenlijst	Verplaatsingsboekje
Op papier/met enquêteur	54,3% (2.272)	51,8% (2168)	34,7% (1.453)
Online	45,7% (1.911)	48,2% (2015)	65,3% (2.730)

*Tabel 7. Overzicht van online deelname versus deelname op papier (met fysiek bezoek van enquêteur) voor elk van de drie vragenlijsten (ongewogen)*

Wanneer we meer in detail kijken naar wie online en “offline” deelnam, dan merken we verschillen volgens leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. Zo zijn mannen meer geneigd dan vrouwen om online deel te nemen en zien we ook hetzelfde patroon (niet geheel onverwacht) bij de jongere leeftijdsgroepen. Wat opleidingsniveau betreft merken we ook dat vooral hoogopgeleiden ervoor kiezen om online deel te nemen. Dit onderstreept het blijvend belang van het aanbieden van de vragenlijsten op papier. Het moet wel gezegd worden dat ook de enquêteur een rol kan gespeeld hebben bij de keuze om online of face-to-face (met fysiek huisbezoek van de enquêteur) deel te nemen. Wie online deelnam werd achteraf niet fysiek maar telefonisch gecontacteerd door de enquêteur om het verplaatsingsboekje te overlopen ter controle.



*Figuur 4 Gewogen verdeling van de steekproef volgens socio-demografisch kenmerk en wijze van deelname voor het verplaatsingsboekje*

## 4 Wijzigingen methodiek OVG 6 t.o.v. OVG 5

In de onderstaande opsomming staat een overzicht van de belangrijkste methodologische wijzigingen van OVG 6 t.o.v. van OVG 5:

- In OVG 5 was het doel om 1.600 enquêtes af te nemen, in OVG 6 was het doel om 8.000 enquêtes af te nemen;
- Het afnemen van de enquêtes is gebeurd door een ander veldwerkbureau;
- Deelnemers aan het onderzoek hebben de keuze gekregen om de enquête digitaal of op papier in te vullen. Het digitaal invullen van de enquêtes zorgde ervoor, dat er automatische controles konden worden ingebouwd tijdens het invullen van de enquêtes;
- Er zijn enkele vragen en antwoordmogelijkheden toegevoegd, dit was noodzakelijk om in te spelen op de nieuwe trends zoals bijvoorbeeld het gebruik van de speed pedelec;
- De enquêtes zijn afgenomen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het Vlaamse Gewest;
- De 100m is geschrapt, aangezien de zeer korte verplaatsingen in de context van een grootstedelijk gebied (zoals Brussel) een groot deel uitmaken van het verplaatsingspatroon;
- De weging is aangepast:
  - In OVG 5.5 werd het persoonsgewicht berekend op basis van geslacht, leeftijd, burgerlijke staat van de respondent aan de hand van een celweging. De nieuwe wegingsmethode van OVG 6 maakt gebruik van geslacht, leeftijd, huishoudgrootte, opleiding, occupatie en woonplaats om het persoonsgewicht te berekenen aan de hand van de raking methode.
  - Het gezinsgewicht van OVG 5.5 werd berekend op basis van geslacht, leeftijd en burgerlijke staat van het gezinshoofd, en huishoudgrootte aan de hand van een celweging OVG 6 maakt gebruik van huishoudgrootte, huishoudtype en woonplaats van het gezin om het gezinsgewicht te berekenen aan de hand van raking methode.
- Tot slot is deze studie uitgevoerd in een periode waarbij er invloed was van de Covid19 pandemie.

## 5 Analyse volgens verplaatsingen

### 5.1 Inleiding

Een individu maakt een **verplaatsing** wanneer hij/zij de woning of een andere locatie verlaat (“buitenshuis” dus) om met een bepaald doel naar een andere bestemming te gaan. Dit principe houdt dus in dat elke **nieuwe bestemming** ook **een nieuwe verplaatsing** betekent. Op zich is dit een eenvoudige en ook wel een transparante definitie, maar wanneer je er nog wat dieper over nadenkt zitten er wel heel wat “kronkels” aan, waarbij het goed is om hier toch even over te reflecteren.

De definitie van een verplaatsing is als het ware een “methodologische constructie” die niet helemaal/altijd hoeft samen te vallen met het algemene “publieke” concept, of het algemene beeld dat mensen van een “verplaatsing” hebben. Zo is het volgende klassieke voorbeeld belangrijk om even goed te begrijpen:

*Een persoon die naar zijn/haar werk gaat, maar ondertussen even de apotheek binnenloopt om een geneesmiddel te kopen, dient zijn/haar verplaatsingen **correct** te noteren als 2 verplaatsingen. De reden hiervoor is dat de respondent ondertussen bij een **andere bestemming** is geweest (de apotheek) om er iets **te doen** (een geneesmiddel kopen). De logica van het consequent toepassen van de methodologie noodzaakt hier om 2 verplaatsingen te noteren (woon-winkel en winkel-werk).*

Het algemene “beeld” dat respondenten van een “verplaatsing” hebben is dus niet correct in dit voorbeeld (“iemand gaat werken”) en het is dus foutief, volgens onze methodologie, om dit als één woon-werkverplaatsing in het dagboekje te noteren.

Deze filosofie, die we **consequent gevolgd** hebben tijdens al de OVG's, is ingegeven vanuit het idee dat de “(markt)vraag naar verplaatsingen/mobiliteit” ingegeven is vanuit de nood om activiteiten te verrichten. Of anders gezegd, de respondent in dit voorbeeld doet deze verplaatsing niet “zomaar”; ze is ingegeven vanuit de **behoefte** om deze activiteit uit te voeren. Of, nog anders gezegd, als hij/zij deze activiteit niet op weg naar het werk had uitgevoerd, had hij/zij deze wellicht op een ander moment **moeten/willen** uitvoeren. En dus zouden we deze wellicht op een ander moment in zijn/haar gedrag terugvinden. Daarom is deze definitie niet alleen methodologisch, maar ook inhoudelijk perfect logisch.

Ook is er geen echt alternatief haalbaar. Want dan zou men aan de respondent moeten vragen welk doel het echte doel is, en welke andere (tussen)stops toegevoegd zijn aangezien men nu toch op weg was. Om dit te noteren moet men een veel ingewikkeldere vragenlijst maken, veel lastiger voor de respondent om in te vullen en veel moeilijker om nadien te hanteren. Bovendien ontstaan er een aantal nieuwe problemen. Bij zo een gecombineerde verplaatsing zoals in het voorbeeld hierboven zou het ook kunnen dat een mix van winkelen en diensten gecombineerd wordt. Bij zo een gevallen is het vaak niet uit elkaar te houden wat nu de ‘echte’ reden voor de gecombineerde verplaatsing is. Bij een verplaatsing waarbij men van het werk komt (50 km) maar 25 km extra doet om naar een meubelwinkel te gaan, is het ook niet meer duidelijk hoe dit als tussenstop te noteren. De huidige werkwijze is daarom gebruikt in alle OVG's van Vlaanderen sedert 1994, is ook gebruikt in het federale onderzoek verplaatsingsgedrag van 1998 (MOBEL), 2011 (BELDAM) en 2017 (MONITOR) en in andere buitenlandse onderzoeken.

Er zijn echter heel wat uitzonderingsgevallen of “moeilijkere” gevallen op dit eenvoudige principe van een verplaatsing. Wat bijvoorbeeld met mensen die gaan winkelen in een shoppingcenter, een postbode die zijn ronde uitvoert of andere deur-aan-deur verplaatsingen. Voor al deze specifieke gevallen werd een gedetailleerd protocol uitgewerkt hoe in deze situaties het verplaatsingsboekje dient te worden ingevuld.

Wel staan we hier even stil bij één van die “moeilijkere” concepten omdat ze voor de bespreking in deze paragraaf van belang is. In de vorige OVG's hebben we ervoor gekozen om verplaatsingen korter dan

100 meter niet te laten rapporteren door de respondenten, hoewel ze technisch gezien wel onder de definitie van een verplaatsing (kunnen) vallen. Het idee om deze toen niet op te nemen, was (i) de beperkte beleidsrelevantie omdat ze over erg beperkte afstanden op de openbare weg plaatsvinden en (ii) het (mogelijk frequent) vergeten te noteren van deze verplaatsingen omdat respondenten ze (mogelijk) minder relevant vinden.

In het huidige OVG hebben we ervoor gekozen om deze verplaatsingen allemaal **wel** te noteren, **dus de 100 meter regel valt vanaf dit OVG weg**. Zoals eerder ook al toegelicht in sectie 1.1, is het voorliggende OVG samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgevoerd. De beslissing om de 100 meter regel te schrappen is dan ook *mede* ingegeven door de verwachting dat in een stedelijke context deze kortere verplaatsingen net wel heel erg beleidsrelevant kunnen zijn. Het leek ons bovendien ook niet opportuun om een verschillende definitie in beide onderzoeken te gaan hanteren, gezien het belang van de indicator en om toch een referentie/vergelijking naar het andere deel van de studie te kunnen behouden. Bovendien is er ook geen echte wetenschappelijke evidentie dat mensen die korte verplaatsingen effectief ook niet gaan noteren. Deze methodologische keuze werd in nauwe samenwerking met de opdrachtgevers van de studie gemaakt.

Uiteraard heeft zo een methodologische wijziging wel gevolgen. Zo verwachten we dus dat wanneer we de instructie meegeven dat alle verplaatsingen dienen te worden genoteerd (i.t.t. enkel verplaatsingen >100m), het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag hoger zal zijn dan de vorige jaren. Bemerkt ook dat los hiervan, er diverse andere methodologische wijzigingen (zie ook sectie 4) in het OVG zijn gebeurd, waardoor we de data niet meer één op één kunnen vergelijken.

Nu we weten wat een verplaatsing is, kunnen we hier uiteraard nog wat verder over nadenken en dit begrip nog wat ruimer kaderen. Een “verplaatsing uitvoeren” gaat volgens de meeste wetenschappelijke definities steeds gepaard met een zogenaamde “disutility”, of *negatief nut*. Dat komt omdat met elke verplaatsing steeds een bepaalde kostencomponent (bv. tijd, verplaatsingskosten e.d.) met zich meebrengt. Niemand verplaatst zich dus “voor zijn/haar plezier” en zelfs als we dat toch doen is ook dit opgenomen onder het motief “wandelen, rondrijden, joggen”. We doen dat alleen maar omdat verplaatsingen ook gepaard gaan met een positieve “utility”, een positief “nut”, met name door de activiteit die op de bestemming wordt uitgevoerd. Vandaar ook onze definitie, die stelt dat een verplaatsing steeds gepaard gaat met een uitvoeren van een bepaald “doel”.

## 5.2 Aantal verplaatsingen

### 5.2.1 Aantal verplaatsingen volgens een gemiddelde weekdag (maandag tot zondag)

Anno 2021-2022 bedraagt het gemiddeld aantal verplaatsingen in Vlaanderen **2,74** (zie ook tabellenrapport, Tabel 125) per (week)dag. In deze werkwijze beschouwen we dus *alle* weekdays (zie sectie 5.2.2 voor een bespreking bij een gemiddelde *werkdag*). Dat betekent dus inhoudelijk dat volgens onze definitie een respondent gemiddeld gezien 2,74 verschillende verplaatsingen maakt, of nog anders gezegd 2,74 verschillende locaties per dag bezoekt. Gemiddeld is dat cijfer dus, d.w.z. sommige mensen maken helemaal geen verplaatsingen, anderen maken veel (meer dan 2,74 gemiddeld) verplaatsingen. Dit cijfer noemen we ook wel het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag op *respondentenniveau*.

Maar zoals bij elk cijfer in het OVG, moet ook dit cijfer weer goed worden geïnterpreteerd. Zo kunnen we nog een onderscheid maken tussen respondenten en participanten. Participanten zijn mensen die op *de dag dat het dagboekje (voor die persoon) diende te worden ingevuld*, zich ook *effectief* hebben verplaatst (minstens 1 verplaatsing). Respondenten bevatten alle mensen, d.w.z. ook deze die zich *niet* hebben verplaatst (en ook diegene die zich *wel* hebben verplaatst). De exacte verhouding en de redenen voor niet-verplaatsters bespreken we in sectie 5.2.3.

Wanneer we enkel de mensen die zich verplaatsen in rekening brengen, kunnen we het gemiddeld aantal verplaatsingen op participantenniveau berekenen. D.w.z. hiertoe beschouwen we dan enkel de subgroep van respondenten die een verplaatsing hebben gemaakt, en daarvan berekenen we dan het gemiddelde. Anno 2021-2022 bedraagt dit cijfer **3,58** (zie ook tabellenrapport, Tabel 126). Het is dus logisch dat dit cijfer altijd hoger is aangezien de nulverplaatsers het cijfer op respondentenniveau mee naar beneden brengen.

In de meeste hierna volgende andere tabellen en grafieken, werken we met cijfers op respondentenniveau omdat alle ontwikkelingen in de ganse samenleving ons verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Dus is voor heel veel tabellen niet alleen de 'relevante' populatie van belang bij het bepalen van het mobiliteitscijfer, maar wel de totale populatie. Dat maakt dus dat de meeste van de hierna volgende tabellen een cumulatieve verdeling vertegenwoordigen (die opsomt tot 100%), en waarbij iedereen in onze steekproef wordt meegenomen en de grafiek/verdeling een zo goed mogelijk beeld geeft voor iedereen in de populatie (en dus niet één bepaalde subgroep). Waar het interessant is, kijken we uiteraard wel nog naar subgroepen of naar cijfers op participantenniveau. Dezelfde werkwijze hebben we ook in vorige OVG's gevolgd.

### 5.2.2 Aantal verplaatsingen volgens een gemiddelde werkdag (maandag tot vrijdag, exclusief feestdagen)

We kunnen bij de berekening van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag ook enkel de werkdagen (maandag t.e.m. vrijdag, excl. feestdagen) beschouwen. Dit doen we natuurlijk in de eerste plaats om te bekijken of en in hoeverre deze verschillend is ten opzichte van gemiddelde wekdagen, maar we kunnen het ook doen om later (zie bij sectie 5.3.2) een modale verdeling te kunnen berekenen die beter aansluit bij bepaalde strategische doelen op het Vlaamse beleidsniveau. Zo is het woon-werkverkeer een belangrijke beleidsprioriteit en wanneer je bij de berekening van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag uitgaat van wekdagen, zou dit een "vertekening" kunnen geven op deze modale verdeling. Niet dat er op weekenddagen geen werkactiviteiten gedaan worden, maar ze zijn natuurlijk wel wat minder in aantal, en het kan trouwens ook een beleidsprioriteit zijn om in de eerste plaats de werkweek te monitoren (en zo nodig in te grijpen). Aangezien het gemiddeld aantal verplaatsingen in het dagboekje gebruikt wordt als één van de belangrijkste basisindicatoren om nadien bijkomende analyses op te doen (zoals gebruik van vervoermiddelen voor dit gemiddeld aantal verplaatsingen, maar ook voor vele andere mogelijke segmentaties en dimensies, zie hiervoor bijvoorbeeld sectie 5.13), hebben we in dit rapport ook expliciet het gemiddeld aantal verplaatsingen op werkdagen berekend. Hieruit concluderen we dat het verschil (ten opzichte van wekdagen) wel nogal meevalt op het niveau van deze algemene indicator: zo komen we uit op **2,88** verplaatsingen op respondentenniveau en op **3,62** op participantenniveau (versus dus 2,74 op respondentenniveau en 3,58 op participantenniveau op wekdagen) (zie ook tabellenrapport, Tabel 130).

Om het verschil tussen werk- en wekdagen nog explicieter (en minder abstract) te maken, kunnen we ook nog eens naar het aantal verplaatsingen volgens werkdag en motief kijken (zie hiervoor tabellenrapport, Tabel 146). Uit deze analyse zien we dat we ons minder verplaatsen tijdens het weekend (respectievelijk 2,66 en 2,25 verplaatsingen op zaterdag en zondag). Verder bereikt een motief zoals winkelen/boodschappen doen haar hoogste aandeel op zaterdag (31,7%). Op zondag zijn dat de motieven wandelen/rondrijden/joggen (10,6%) en ontspanning/sport/cultuur (26,4%). De cijfers zijn terug te vinden in het tabellenrapport, Tabel 146.

### 5.2.3 Percentage verplaatsers vs. niet-verplaatsers

Zoals gezegd berekenen we het gemiddeld aantal verplaatsingen op participantenniveau door rekening te houden met de zogenoemde participatiegraad. De participatiegraad is afgeleid uit het aandeel personen dat op de enquêtedag minimaal één verplaatsing heeft gemaakt. Anno 2021-2022 bedraagt dit cijfer voor Vlaanderen **76,5%** (zie tabellenrapport, Tabel 119). Zonder te willen vergelijken



in absolute termen, kan het interessant zijn om voor deze parameter even naar de vorige OVG's te kijken. We zien dat deze parameter meestal boven de 75% zit, en ook Brussel rapporteert een participatiegraad in deze orde van grootte. Dat lijkt dus een vrij betrouwbaar beeld te geven. Daarom is het interessant om vooral ook te kijken naar de groep van niet-verplaatsters. Een extra analyse van het socio-demografisch profiel van deze groep, leert ons dat dit hoofdzakelijk mensen zijn die in de leeftijdsgroep 65+ zitten. Zo heeft deze leeftijdsgroep een procentueel aandeel van 36% in de groep niet-verplaatsters t.o.v. 18% bij de verplaatsters. Dat moeilijkheden met verplaatsen (of in deze sectie "het niet-verplaatsen") uiteraard sterk in relatie staan met leeftijd, zullen we ook al sectie 8.7 concluderen. Ook blijken vrouwen iets meer kans te hebben om tot de groep van niet-verplaatsters te behoren (54% t.o.v. 46% bij mannen).

Naast het socio-demografisch profiel, bevat de data ook informatie over de verschillende redenen waarom mensen aangeven geen verplaatsing te maken (zie tabellenrapport, Tabel 120). De grootste groepen zijn "geen behoefte aan gehad" (49,6%, deze zullen we ook zien terugkomen bij onze bespreking in sectie 8.7); ziekte/handicap (23,8%) en telewerken (5,7%). We stippen hier nog het thuis studeren aan (goed voor 4,8%) en misschien opvallend zien we dat praktische redenen zoals "het weer" of "niet-werk gerelateerde verplichtingen thuis doen" vrij weinig voorkomen als redenen (respectievelijk 6,8% en 6%) om je niet te verplaatsen.

## 5.3 Modal split

### 5.3.1 Modale verdeling volgens een gemiddelde weekdag

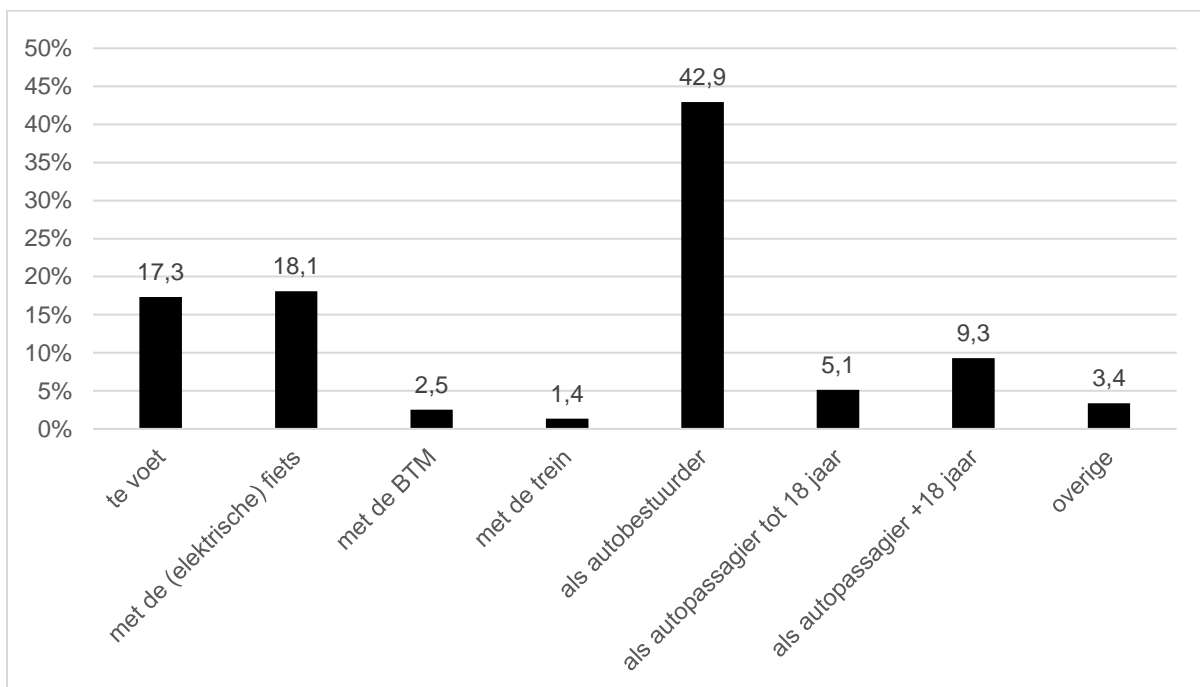
In deze sectie bespreken we **hoe** de Vlaming zich verplaatst op een gemiddelde weekdag (zie sectie 5.3.2 voor een bespreking van de modale verdeling op een gemiddelde werkdag). De verhoudingen tussen de verschillende verplaatsingswijzen ("modi" in vaktaal) geven hun respectievelijke marktaandeel in de mobiliteitsmarkt weer. Dit noemen we ook wel de modale verdeling of de "modal split". De modale verdeling geeft dus een totaalbeeld weer en is dus een verdeling van al de mogelijke te gebruiken vervoersmodi, wat uiteraard ook wil zeggen dat een stijging van een aandeel van één modus ook het gevolg kan zijn van een daling van een andere modus.

Vooraleer we ingaan op de inhoud van de cijfers, moeten we echter nog een belangrijk principe toelichten, nl. de "hoofdvervoerswijze". Eerder in dit rapport (zie sectie 5.1) legden we al uitvoerig uit wat een verplaatsing is. Samengevat kunnen we stellen dat een verplaatsing beschouwd kan worden als het "het zich buitenshuis begeven, met een bepaalde bestemming om daar een bepaalde activiteit uit te voeren". Toch is het in de praktijk zo dat zo één verplaatsing **met verschillende modi** kan gebeuren. Zo is het uiteraard perfect mogelijk dat de verschillende vervoerswijzen die een respondent gebruikt om die verplaatsing te doen: fiets - trein - te voet zijn. Dit concept noemen we in het OVG een "rit". In het voorbeeld zijn er dus 3 ritten van 1 verplaatsing (bijvoorbeeld van thuis naar het werk). Er zijn dus geen 3 bestemmingen want als je overstapt van de fiets op de trein heb je op de locatie waar je je fiets hebt achtergelaten geen echte activiteit gedaan, en je hebt die verplaatsing uiteraard ook niet gedaan met het "doel" om je fiets achter te laten. Dat lijkt een zeer eenvoudig principe, maar toch komen er soms ook weer moeilijke gevallen voor. Zo beschouwen we een overstap binnen eenzelfde openbaarvervoermiddel ook als een rit (bijvoorbeeld: te voet – Bus A – Bus B - te voet). Ritten doen zich voornamelijk voor bij openbaar vervoergebruik, doch niet uitsluitend (te voet - auto - te voet is uiteraard ook mogelijk).

Een aantal tabellen werden voor de volledigheid uitgerekend op ritniveau (zie hiervoor sectie 5.5.1), doch de meeste tabellen werden op het niveau van de **hoofdvervoerswijze** berekend. Een hoofdvervoerswijze definiëren we als de modus van de rit waarin, in het geval van een verplaatsing die uit meerdere ritten bestaat, de grootste afstand wordt afgelegd. In geval er meerdere ritten zijn met dezelfde afstand, wordt er steeds gekozen om het vervoermiddel van de rit die als eerste voorkomt aan te duiden als 'hoofdvervoerswijze'.

Dus in het eerste voorbeeld hierboven zal heel waarschijnlijk de trein de hoofdvervoersmodus zijn. Indien een verplaatsing maar uit één modus bestaat (bijvoorbeeld een verplaatsing te voet van thuis naar het werk) dan is uiteraard per definitie dat ene verplaatsingsmiddel (in dit voorbeeld “te voet”) het hoofdvervoermiddel. Deze benaderingswijze heeft als “nadeel” dat de typische vervoerswijzen die als voor- en/of natransport gebruikt worden (voornamelijk te voet, fiets en BTM- lijnbus, tram, metro) wat meer uit het beeld verdwijnen. Maar het is dubbel want de hoofdvervoerswijze is net de hoofdvervoerswijze omdat hiermee de langste afstand afgelegd wordt en, van dit perspectief beschouwd, het logisch is dat deze meer op het voorplan treden. Meer hierover in de sectie 5.5 “Combimobiliteit” waar we een aantal tabellen ook in detail op ritniveau hebben geanalyseerd.

Als we naar Figuur 5 (en naar tabellenrapport, Tabel 131 en 132) kijken, zien we meteen enkele opvallende zaken. Zo zien we dat koning auto in dit OVG (2021-2022) “slechts” goed is voor een modaal aandeel van 57,4%, hetzij als autobestuurder, hetzij als passagier. Hoewel het wetenschappelijk niet correct is om OVG's met elkaar te vergelijken (gegeven de gewijzigde methodiek, zie sectie 4), willen we hier toch even aanstippen dat dit het laagste niveau van het modale aandeel voor auto is dat we de laatste jaren hebben kunnen optekenen. Omdat we in dit onderzoek geen echte zuivere substitutie-effecten meten (verschuiving van de ene modus naar de andere), kunnen we dus niet zeggen dat er een “verschuiving” heeft plaatsgevonden van de ene modus naar de andere. Wel kunnen we stellen dat de **modus fiets (fiets, elektrische fiets en speed pedelec samen) een aandeel haalt van 18,1%**: dat is het hoogste aandeel van de modus fiets sinds we het OVG uitvoeren.



*Figuur 5 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens hoofdvervoerswijze (weekdag) (N=11474; de modus “Overige” bevat de antwoordcategorieën “met elektrische step /monowheel /hoverboard”, “met taxi of vergelijkbaar”, “als motorrijder/passagier”, “brom-/snorfiets”, “als vrachtwagenbestuurder”, “als bestelwagenbestuurder”, “met een autocar” en “op een andere wijze”)*

De toename heeft vrijwel hoofdzakelijk met de doorbraak van de **elektrische fiets** te maken. Het niet-elektrische fietsgebruik situeert zich in dit OVG op een aandeel van 12,5%, en dat ligt in dezelfde grootteorde van de vorige OVG's. De doorbraak van de elektrische fiets zullen we ook zien wanneer we inzoomen op het fietsbezit (zie secties 5.4 en 8.5). Het aandeel van de elektrische fiets in modale verdeling (5,3%) is eveneens hoog (in OVG 5.5 zaten we al op het hoogste niveau ooit, nl. op 2,9% terwijl dat in OVG 5.1 nog op 0,9% zat). Op zich hoeft dat ook niet te verbazen want we hebben hier te maken met een “nieuwe technologie” en vrijwel elke technologie (zij het nu in transport of ergens anders) heeft een inloophase van “early adopters” en kent dan opeens een spectaculaire doorbraak als deze

“early adopters” gevolgd worden door een veel grotere groep van mensen. De hoogte van 5,3% in het totaal aantal verplaatsingen, kan je beter begrijpen als je dit afzet t.o.v. andere meer “gevestigde” modi zoals bus/tram/metro (2,5%) of zelfs de trein (1,4%). Let wel: het gaat hier om het totaal aantal verplaatsingen, en dus niet over bv. het woon-werkverkeer.

Ook nog opmerkelijk is de stijging van de modus **“Te Voet”**: ook deze bevindt zich anno 2021-2022 op het hoogste niveau sinds we het OVG uitvoeren (**17,3%**). Meestal zit dit modale aandeel rond de 12 à 13% (uitschieter in OVG 5.3 met 14,7%). Een verklaring hiervoor vinden is zoals steeds vrij moeilijk, maar we denken wel dat mensen in de post-corona periode (naast fietsen) nog best veel aan het wandelen zijn gegaan: dat wordt trouwens ook bevestigd uit onze analyse volgens motief (zie sectie 5.6). Een andere verklaring is mogelijk dat er tijdens deze datacollectie, meer nadruk lag op het noteren van alle verplaatsingen, inclusief ook de kortere “te voet”-verplaatsingen (zie ook sectie 5.1).

### 5.3.2 Modale verdeling volgens een gemiddelde werkdag (maandag tot vrijdag, excl. feestdagen)

Om deze sectie te kaderen, starten we eerst met het geven van wat extra context. Het MOM, het ambtelijk overlegorgaan waarin het beleidsdomein mobiliteit en het beleidsdomein omgeving vertegenwoordigd zijn, heeft een nota uitgewerkt om een bepaalde verplaatsingsmodus als al of niet “duurzaam” te beschouwen. Het MOM gebruikte het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (MPV), het regeerakkoord en de Beleidsnota 2019-2024 Mobiliteit en Openbare Werken als basis van de definitie van een duurzame modale verdeling.

Binnen een werkgroep werd in afstemming met het kabinet van de minister van mobiliteit de modale verdeling binnen de vervoerregio's als volgt bepaald:

- **Wie:**
  - iedereen die ofwel een herkomst ofwel een bestemming in het gebied hebben of die zowel herkomst als bestemming in het gebied hebben
  - volwassenen en kinderen
- **Gebied:** volledige vervoerregio
- **Eenheid:** aantal verplaatsingen (enkele reis (H-B) met hoofdvervoerwijze)
- **Modi:** Auto als bestuurder wordt als een “niet-duurzame” modus beschouwd; terwijl openbaar vervoer, voetganger, fiets, steps en taxi wel als duurzame modi worden beschouwd<sup>5</sup>. Passagiers zijn afhankelijk van het type persoon als duurzaam of niet-duurzaam te beschouwen:
  - voor niet-volwassenen (kinderen) zijn passagiers als niet-duurzaam te beschouwen
  - bij volwassenen zijn passagiers als duurzaam te beschouwen
- **Motieven:** alle motieven
- **Tijdstip:** etmaal gemiddelde werkdag

Het idee om niet-volwassenen (kinderen) als niet- duurzaam te beschouwen, is ingegeven doordat deze kinderen in zo een geval met de auto ergens worden afgezet (als autopassagier). En die autoverplaatsingen zijn uiteraard “niet duurzaam”. De gedachte is dus dat die kinderen ook op een

---

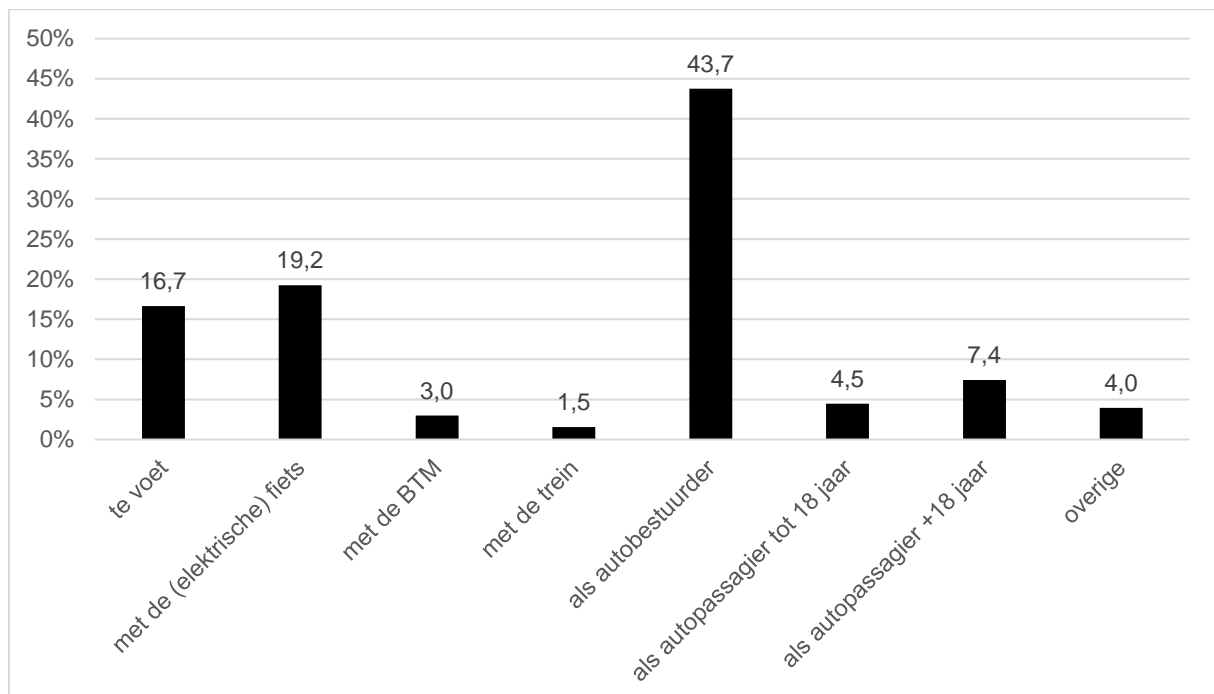
<sup>5</sup> De modi werden aan de definitie toegevoegd om de definitie te verduidelijken. Deze toevoeging werd door het departement Mobiliteit en Openbare werken expliciet geverifieerd en goedgekeurd.

andere manier naar hun bestemming konden worden gebracht dan met de auto (om ze als duurzaam te bestempelen).

De gedachte om autopassagiers +18 jaar wel als “duurzaam” te beschouwen, is ingegeven door het concept van carpooling, waarbij autoverplaatsingen (vaak naar het werk) worden vermeden, waardoor we deze vorm van transport wel als “duurzaam” wordt bestempeld.

Tot slot geven we nog mee dat er in deze definitie ook gewerkt wordt met verplaatsingen op “werkdagen”. In sectie 5.2.2 berekenden we al het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag op een gemiddelde werkdag (maandag t.e.m. vrijdag, ook wettelijke feestdagen werden niet mee opgenomen). Dat resulteerde in 2,88 verplaatsingen per persoon per dag op een gemiddelde werkdag en dit cijfer stelt ons dus in staat om een modale verdeling voor die verplaatsingen op werkdagen te berekenen.

We kunnen deze definitie ook hanteren om de verhouding duurzame/geen duurzame modi te berekenen. Dit bespreken we hieronder bij Figuur 6 en de cijfers zijn ook terug te vinden in tabellenrapport, Tabel 133 en 134.



*Figuur 6 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens hoofdvervoerswijze (werkdag) (N= 8307, de modus “Overige” bevat de antwoordcategorieën “met elektrische step /monowheel /hoverboard”, “met taxi of vergelijkbaar”, “als motorrijder/passagier”, “brom-/snorfiets”, “als vrachtwagenbestuurder”, “als bestelwagenbestuurder”, “met een autocar” en “op een andere wijze”)*

Als we nu al de “**duurzame modi**” in deze analyse bekijken, komen we uit op een aandeel van 48,1%. We tellen namelijk de volgende modi samen: als autopassagier +18 jaar (7,4%); met taxi of vergelijkbaar (0,1%), met elektrische step/monowheel/hoverboard (0,2%), met de BTM (3%), met de trein (1,5%), te voet (16,7%), met de elektrische fiets (5,6%), met de niet-elektrische fiets (13,2%) en met de speed pedelec (0,4%). In het regeerakkoord 2019-2024 schuift de Vlaamse Regering een doelstelling van 40% gebruik van duurzame vervoermiddelen voor heel Vlaanderen naar voor. Als we gebruik maken van de definitie die we hierboven hebben toegelicht, haalt Vlaanderen dus ruimschoots deze (ambitieuze) doelstelling.

Als we de definitie anders formuleren en elke passagier (ongeacht de leeftijd) ook als (niet duurzame) "autoverplaatsingen" beschouwen, maar wel het concept van werkdagen overhouden, komen we uit op een modaal aandeel van 40,7%. Ook hiermee wordt de beleidsdoelstelling dus nog gehaald.

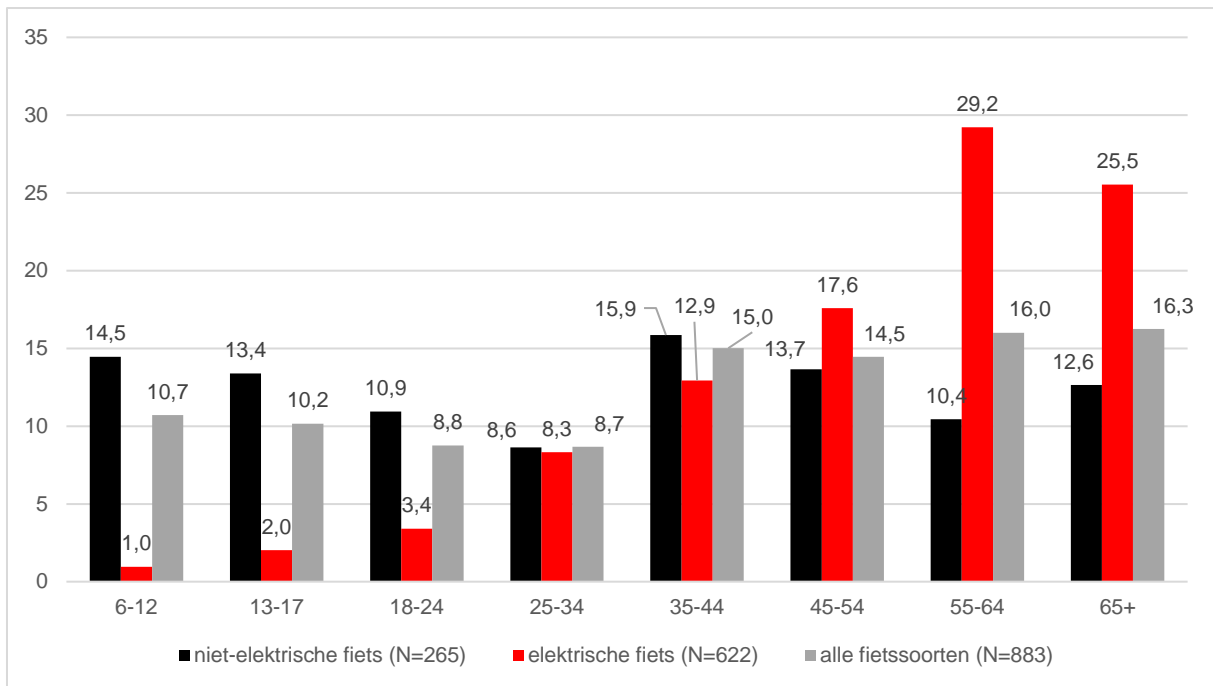
Tot slot kunnen we, bij wijze van oefening, ook nog de definitie volledig laten vallen en dus ook het concept van werkdagen laten varen (en ook, net zoals hierboven, autopassagiers als niet duurzame autoverplaatsingen beschouwen). In dat geval kijken we dus, net zoals in de vroegere OVG's naar de modale verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen volgens weekdag. Zie hiervoor de bespreking bij sectie 5.3.1. Als we hier het duurzame aandeel verplaatsingen berekenen, komen we uit op een aandeel van 39,740,3%. We tellen namelijk de volgende modi samen: met taxi of vergelijkbaar (0,1%), met elektrische step/monowheel/hoverboard (0,3%), met de BTM (2,5%), met de trein (1,4%), te voet (17,3%), met de elektrische fiets (5,3%), met de niet-elektrische fiets (12,5%) en met de speed pedelec (0,3%). Volgens deze definitie wordt de vooropgestelde beleidsdoelstelling dus net niet gehaald. In de voorbije jaren (het laatste OVG werd wel pré-corona afgenomen van januari 2019-januari 2020), zijn we hier nooit in geslaagd. We denken dan ook dat het beleid wel een rol heeft gespeeld, maar ook valt de invloed van de COVID-19 pandemie (voor meer info hierover zie Appendix 1) en zoals gezegd ook de introductie van de elektrische fiets, niet te onderschatten.

## 5.4 Inzoomen op fietsgebruik

### 5.4.1 Analyse dagboekje volgens leeftijd

De eerste vraag die we ons kunnen stellen is wie die fietsende Vlaming nu eigenlijk is. Er zijn verschillende manieren (o.a. via persoonsvragenlijst en verplaatsingsboekje) in ons onderzoek om deze vraag te beantwoorden.

We starten met een analyse op basis van het verplaatsingsboekje. In het boekje hebben we onderzocht wie in de data minstens 1 fietsrit heeft gemaakt. Vervolgens hebben we deze personen per type fiets (niet-elektrische fiets, elektrische fiets en alle soorten fiets) geanalyseerd volgens leeftijd. Figuur 7 toont het resultaat. In de figuur zien we dat de niet-elektrische fiets door alle leeftijden gebruikt wordt, met niet zo heel grote verschillen tussen de verschillende leeftijdsgroepen. Dat beeld is totaal anders bij de elektrische fiets: hier zien we een duidelijke dominantie van deze modus bij mensen ouder dan 55 jaar. Toch zien we dat de modus wellicht ook in opmars is bij de leeftijdsgroep 35-44 en 45-54 jaar. Respectievelijk 12,9% en 17,6% van de mensen gebruikt deze modus al. Tot slot geven we ook nog het fietsgebruik weer voor alle soorten fiets (naast de elektrische en de niet-elektrische fiets ook speed-pedelecs). De gemiddelde leeftijd voor de niet-elektrische, de elektrische en alle soorten fiets bedraagt respectievelijk 36, 53 en 41 jaar.

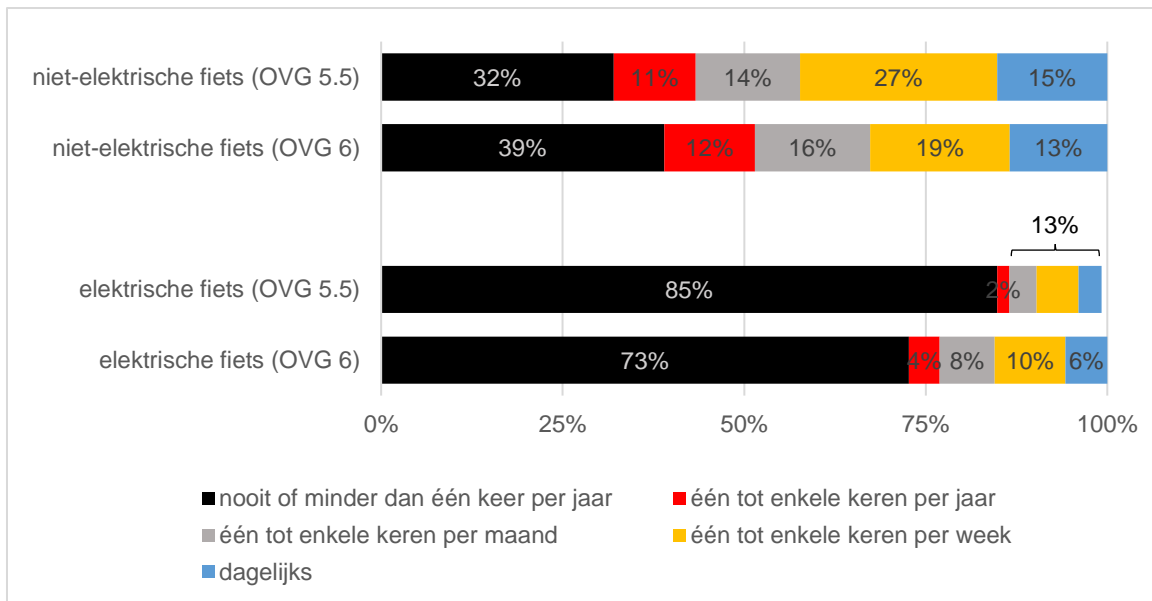


*Figuur 7 Verdeling van fietsers (Vlamingen die minstens 1 fietsverplaatsing hebben gemaakt op de invuldag) volgens leeftijd en type fiets*

Ook is het interessant om eens te kijken naar een analyse op basis van de persoonsvragenlijst. Hoewel deze niet de werkelijke verplaatsingen bevat, heeft deze wel het voordeel van een groter aantal observaties. De analyse onderzocht het aangegeven fietsgebruik volgens type fiets en geslacht.

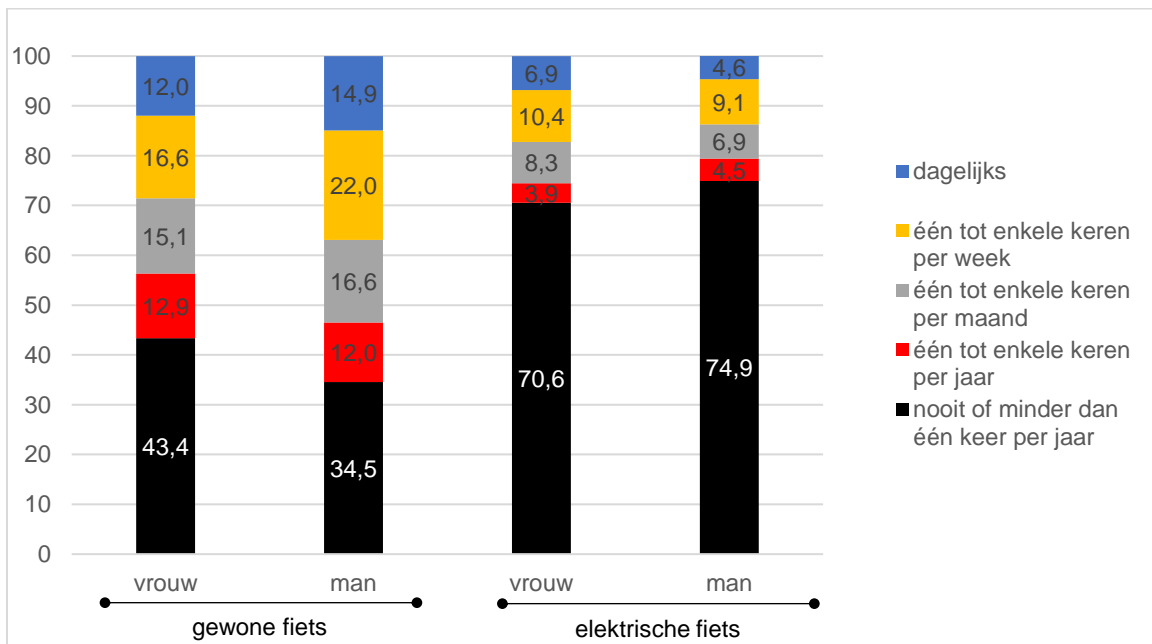
#### 5.4.2 Gebruik van de fiets volgens type fiets en geslacht

De persoonsvragenlijst bevat de vraag "Duid voor de volgende vervoermiddelen aan hoe vaak u er gebruik van maakt". De (elektrische) fiets is uiteraard één van de modi die vervolgens gekozen kan worden. De respondent geeft de inschatting van de frequentie van het fietsgebruik op een 5-puntenschaal aan, gaande van nooit tot dagelijks fietsgebruik. Uiteraard bevat de vragenlijst ook heel wat socio-demografische vragen waarop we verder kunnen analyseren, en elke persoon in onze studie diende deze vraag te beantwoorden, waardoor we een grote dataset (N=4183 personen) hebben voor deze analyse. In OVG 5.5 (meetjaar 2019) was het aandeel dagelijks tot wekelijks gebruik van de niet-elektrische fiets 42%, terwijl dat in OVG 6 nog slechts 32% is (zie tabellenrapport, Tabel 73). Bij het gebruik van de elektrische fiets zien we een omgekeerde tendens. Het aandeel Vlamingen dat minstens maandelijks elektrisch fietst bedraagt 23% in OVG6 terwijl dat nog slechts 13,5% was in OVG 5.5.



Figuur 8. Gebruik niet-elektrische versus elektrische fiets voor OVG 5.5 (meetjaar 2019) en OVG 6 (meetjaar 2022)

We kunnen dit nog wat verder analyseren door fietsgebruik volgens geslacht en type fiets te onderzoeken (zie Figuur 9). Zo zien we in deze analyse dat mannen vaker gebruik maken van de gewone (niet-elektrische) fiets, maar dat vrouwen vaker dan mannen gebruik maken van de elektrische) fiets.

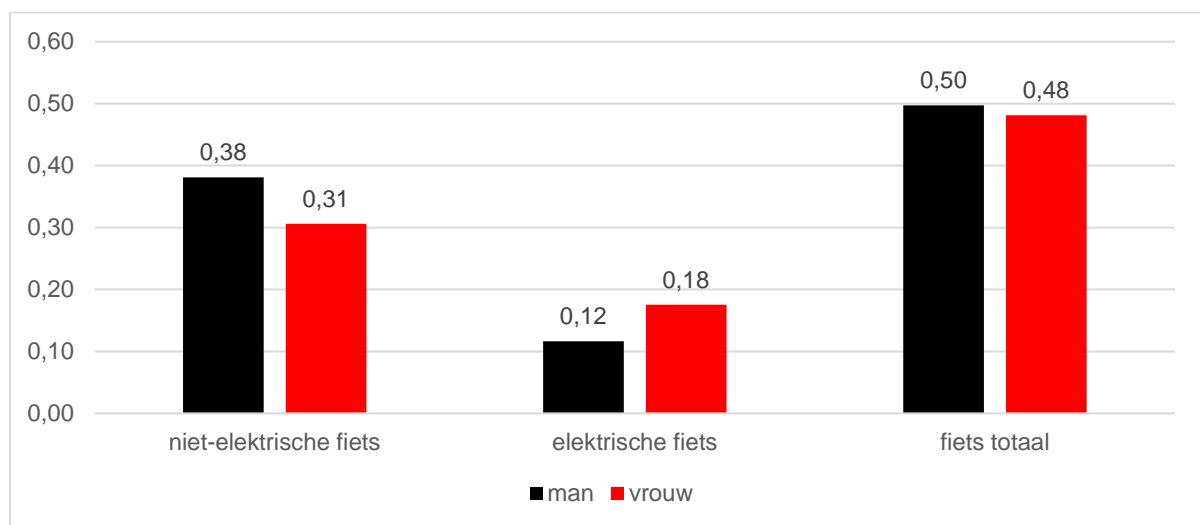


Figuur 9. Fietsgebruik volgens geslacht en type fiets (N man = 2066; N vrouw = 2116)

### 5.4.3 Gemiddeld aantal verplaatsingen en kilometers per persoon per dag volgens type fiets en leeftijd

#### 5.4.3.1 Analyse volgens type fiets

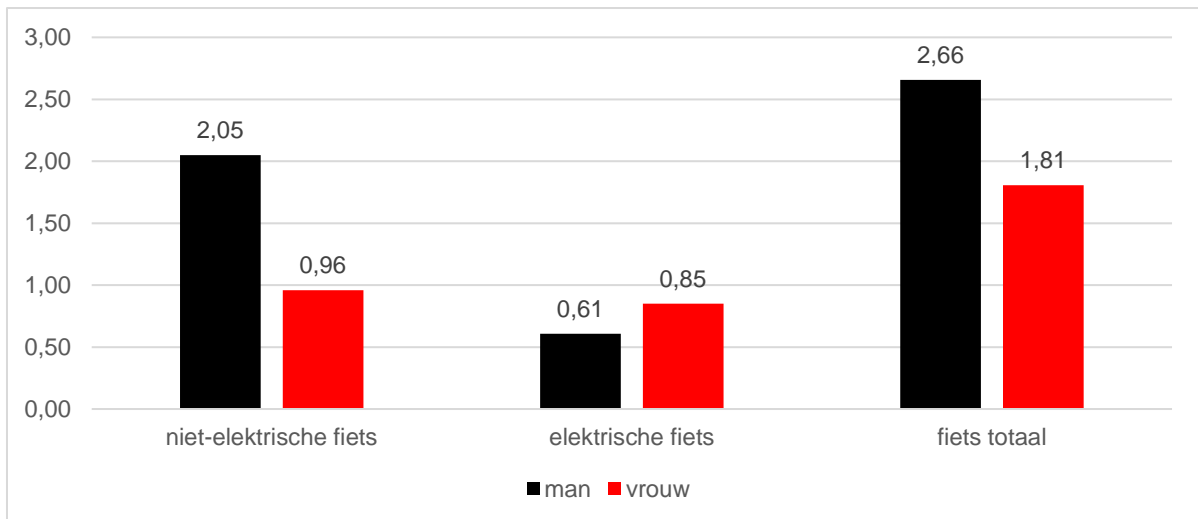
Een gelijkaardige vaststelling kunnen we ook maken op basis van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (zie o.a. ook sectie 5.13.1) en het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag uit het dagboekje (zie o.a. sectie 6.5.1). In Figuur 10 tonen we het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag opgesplitst volgens type fiets en geslacht (zie ook tabellenrapport, Tabel 154). We zien dat mannen zich vaker verplaatsen met de niet-elektrische fiets dan vrouwen, terwijl het omgekeerde waar is voor de elektrische fiets. Opvallend is wel dat ondanks verschillen tussen de geslachten, de analyse van het boekje erop wijst dat mannen en vrouwen wel ongeveer evenveel fietsen als we abstractie maken van eventuele elektrische ondersteuning. Doordat er slechts een klein verschil is tussen mannen en vrouwen voor het totale gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (resp. 2,78 en 2,70) is het aandeel van de modus fiets zowel bij mannen als bij vrouwen ongeveer 18% in de modale verdeling volgens aantal verplaatsingen (zie ook tabellenrapport, tabel 155).



*Figuur 10 Gemiddeld aantal verplaatsingen dat Vlaamse mannen en vrouwen per dag maken met de fiets*

Het verschil in absolute cijfers voor wat betreft het gemiddeld aantal kilometers dat mannen en vrouwen per dag afleggen in het algemeen is groter, resp. 33,61 km en 26,04 km (zie tabellenrapport, Tabel 217). En zoals blijkt uit Figuur 11 uit zich dat ook voor de modi fiets (zie ook tabellenrapport, Tabel 216). Dus ook wat afgelegde afstanden met de fiets betreft, zijn het de mannen die zich (veel) verder verplaatsen met de niet-elektrische fiets (resp. 2,05 km vs. 0,96 km), terwijl vrouwen gemiddeld genomen per dag iets meer kilometers afleggen met de elektrische fiets (0,85 km vs. 0,61 km). In tegenstelling tot het aantal verplaatsingen met de fiets, zien we dat, hoewel mannen en vrouwen zich even vaak met de fiets verplaatsen, er toch een groot afstandsverschil blijft bestaan tussen mannen en vrouwen wanneer we naar de absolute cijfers kijken. Wanneer we deze absolute cijfers relatief beschouwen ten opzichte van het totaal aantal afgelegde kilometers, en we dus de modale verdeling volgens aantal afgelegde kilometers bekijken, dan zien we dat fiets bij de mannen goed is voor een aandeel van 8% en bij de vrouwen voor 7% (zie ook tabellenrapport Tabel 216).



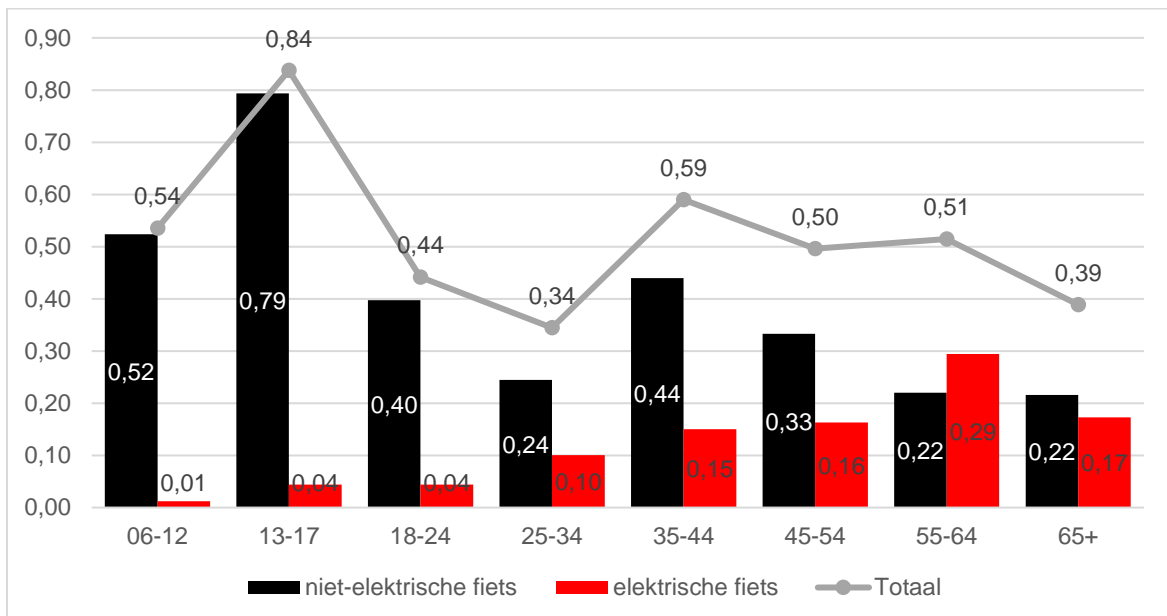


Figuur 11 Gemiddeld aantal kilometers dat Vlaamse mannen en vrouwen per dag afleggen met de fiets

Merk uiteraard ook op dat er nog heel veel mensen zijn die nog niet over een elektrische fiets beschikken en die dus ook nooit gebruiken. Dat zal worden bevestigd door onze analyse op fietsbezit (zie sectie 8.5), hier zullen we zien dat het elektrische fietsbezit bij Vlaamse gezinnen zich anno 2021-2022 op 35,5% bevindt.

#### 5.4.3.2 Analyse volgens type fiets en leeftijd

Een volgende analyse (zie ook tabellenrapport, Tabel 160) beschrijft het fietsgebruik volgens leeftijd. We maken hier opnieuw gebruik van de absolute cijfers gemiddeld aantal verplaatsingen per dag die aan de basis liggen van de modale verdeling. Hieruit leiden we af dat de groep van 13-17 jarigen onze grootste fietsgebruikers zijn. Ook de groep van 6-12 jarigen doet het goed in dat verband, net zoals 35-44 jarigen en de leeftijdsgroep 45-64 jarigen. Toch zijn de 65+'ers niet de minst frequente fietsers. Uit deze cijfers blijkt net dat een (gezonde) jonge groep Vlamingen het minst lijkt te fietsen, nl. 18-24 jarigen en de 25-34 jarigen.

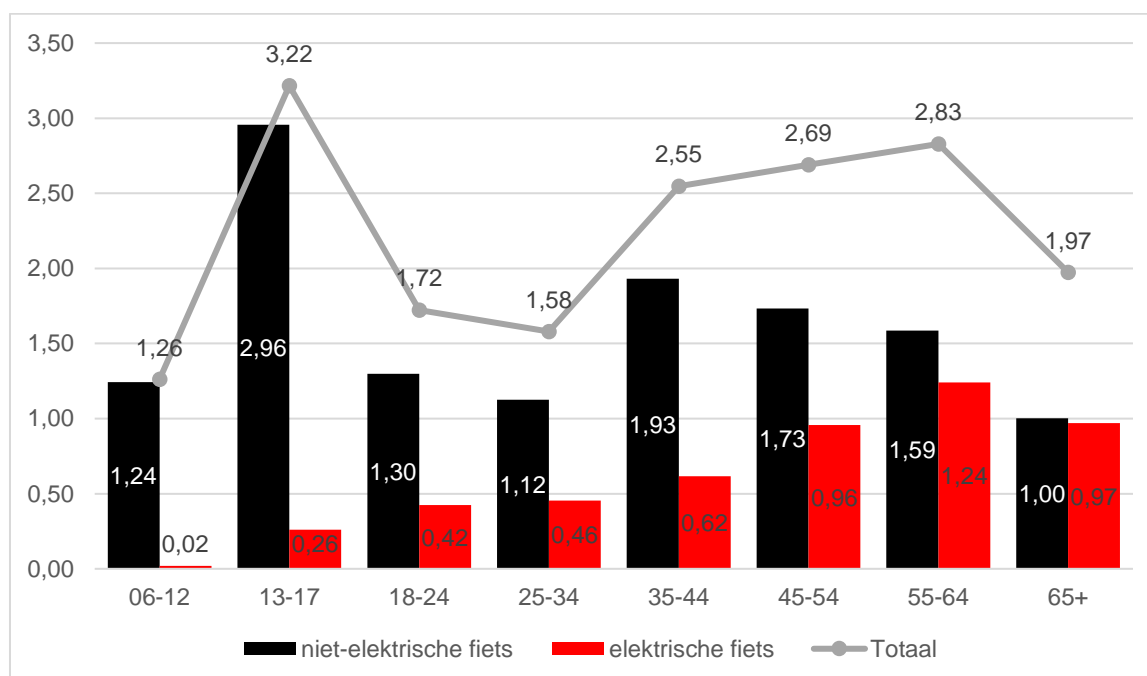


Figuur 12 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens leeftijd voor niet-elektrische en elektrische fiets

leeftijd	06-12	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Gavpppd totaal	2,50	2,14	2,74	2,92	3,33	3,14	2,83	2,20
Gavpppd fiets	0,54	0,84	0,44	0,34	0,59	0,50	0,51	0,39
Aandeel fiets	21%	39%	16%	12%	18%	16%	18%	18%

Tabel 8 Overzicht van het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag volgens leeftijd

Als we op basis van het verplaatsingsboekje opnieuw dezelfde oefening doen maar dan voor het aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens leeftijd (zie ook tabellenrapport, Tabel 260) zien we een gelijkaardige tendens. Een gemiddelde 13- tot 17-jarige legt per dag veruit het meeste fietskilometers af. Het verschil met de jongste leeftijdsgroep in onze studie wordt volgens aantal km wel groter dan bij het aantal verplaatsingen. Beide leeftijdsgroepen leggen ook gemiddeld per dag met alle modi samen ongeveer eenzelfde afstand af van 18 km. Oudere leeftijdsgroepen van 35 tot en met 64 jaar leggen flink wat fietskilometers af. Vanaf 65 jaar daarentegen zien we een duidelijke daling. Opvallend is wel opnieuw dat de 18 tot 34-jarigen nog minder fietskilometers afleggen in Vlaanderen dan 65+'ers.



leeftijd	06-12	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
gaakpppd	18,67	17,89	32,02	43,07	34,68	36,20	34,67	18,85
gaakpppd fiets	1,26	3,22	1,72	1,58	2,55	2,69	2,83	1,97
aandeel fiets	7%	18%	5%	4%	7%	7%	8%	10%

Tabel 9 overzicht van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens leeftijd

#### 5.4.4 Overzicht van indicatoren omtrent het thema fiets

In deze sectie vermelden we ook nog enkele andere analyses die ofwel reeds in dit rapport werden besproken, of nog zullen besproken worden, maar die hier ook nog eens op zijn plaats zijn om een

totaalbeeld te krijgen in deze bespreking bij het thema “fiets”. Telkens wordt verwezen naar de desbetreffende sectie om meer informatie bij de genoemde indicator te krijgen.

- Het **elektrisch fietsbezit** is anno 2021-2022 vrij hoog. Tot 35% van de gezinnen beschikt vandaag over zo een elektrische tweewieler. Onze laatste studie kon slechts een aandeel van 20% optekenen. De stijging is trouwens monotoon want ze herhaalt zich jaar na jaar. Er zijn op dit moment ook nog geen echte indicaties dat dit zal gaan afvlakken (al moeten we hiervoor uiteraard de studie van OVG7 afwachten), maar dat belooft uiteraard ook wel inzake gebruik van duurzame modi. Want, net zoals bij de auto, kost een elektrische fiets best wel wat geld en iemand die weloverwogen tot zo een aankoop overgaat, zal die wellicht ook willen gebruiken. Een soort van “*return on investment*”, zouden we dus kunnen zeggen. Zie sectie 8.5 voor meer informatie.
- Het **gewone, niet-elektrische fietsbezit** (zie opnieuw sectie 8.5) situeert zich rond de 63%; waarbij dus mensen aangeven over één of meer niet-elektrische fietsen te beschikken. Als we alle mogelijke types fietsen samen nemen, dus e-fietsen, speedpedelecs, e.d. komen we uit op een fietsbezit van 77%. Nog anders uitgedrukt zouden we kunnen stellen dat er nog 23% fietsloze gezinnen in Vlaanderen zijn.
- 23% is nog vrij hoog zou je misschien kunnen denken, maar men moet uiteraard alles in perspectief zien: zo geeft 13,7% van de respondenten uit onze studie aan om **moeilijkheden** te hebben om te fietsen. In die gevallen zal je wellicht niet zo snel geneigd zijn om een fiets aan te kopen. Sectie 8.7 beschrijft dit nog wat meer in detail.
- Uit onze analyse van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoofdvervoerwijze blijkt dat de fiets goed is voor een **modaal aandeel** van 18,1% voor wekdagen en 19,2% op werkdagen. Wanneer we in detail naar dit modale aandeel gaan kijken, zien we de grootste stijging bij de elektrische fiets. Het modale aandeel van de elektrische fiets (binnen die 18,1% dus) komt uit op 5,3%. Onze analyse op ritniveau komt uit op een aandeel van 16,7% voor de fiets. Voor deze cijfers en bespreking verwijzen we naar sectie 5.3 en naar sectie 5.5.1.
- Combimobiliteit in Vlaanderen is nog steeds vrij beperkt, slechts 8,5% van de verplaatsingen gebeuren multimodaal. Het gebruik van de fiets als **voor- en natransport** is daarom niet zo groot, bij de meeste multimodale verplaatsingen wordt te voet als voor- of natransport gebruikt. Zie sectie 5.5 voor meer informatie hierover.
- Analyses volgens **verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze** duiden aan dat het motief “onderwijs volgen” veruit het “duurzaamste” motief is, waarbij de fiets zelfs een groter aandeel (31,1%) heeft dan ‘auto als passagier’ (23,5%) en te voet (19,4%). Ook interessant om vast te stellen is dat winkelen in bijna 37% van de gevallen te voet of met de fiets gebeurt in Vlaanderen. Wanneer voor de fiets als modus gekozen wordt, gebeurt dit voor heel veel verschillende motieven. Misschien interessant om te vermelden is dat niet werken het grootste aandeel heeft aan dit brede gamma aan activiteiten, maar wel winkelen/boodschappen doen. Sectie 5.7 licht nog meer van deze cijfers toe.
- Specifiek voor het **woon-werkverkeer** (zie sectie 5.9.1), zien we dat de fiets goed is voor een aandeel van 20,2% van de gebruikte hoofdvervoersmodi naar het werk. De stijging is hier vooral aan de elektrische fiets toe te schrijven, mogelijk onder invloed van de gemiddelde woon-werkafstand die 19,7 km bedraagt in Vlaanderen. De elektrische fiets wordt overigens niet alleen voor de lange afstand gebruikt, de modus heeft immers al een aandeel van 28% van de woon-werkverplaatsingen van maximaal 5 km.

- De fiets doet het traditioneel gezien ook altijd beter bij **woon-schoolverplaatsingen**, en komt anno 2021-2022 uit op een aandeel van bijna 30% (analyse volgens persoonsvragenlijst). Sectie 5.9.3 bespreekt dit meer in detail.
- Inzake **modale verdeling volgens afgelegde afstand**, neemt de fiets 7,7% in van de gemiddelde afgelegde afstand per persoon per (week)dag; terwijl dat aandeel 7,9% bedraagt op een werkdag. Onze analyse op ritniveau volgens aantal kilometers komt eveneens uit op een aandeel van 7,9% voor de fiets. Hier zijn dus weinig verschillen tussen. Zie sectie 6.2 voor meer informatie hierover.
- De **afgelegde fietskilometers** worden voornamelijk gedaan om te gaan werken (nl. 22,8%). Uiteraard speelt de elektrische fiets hier, zoals reeds gezegd, een heel belangrijke rol. We merken verder ook op dat die (elektrische) fiets inzake afgelegde afstand, een modus is die voor vrij veel motieven wordt gebruikt. Sectie 6.4 licht dit topic verder toe.

## 5.5 Combimobiliteit

Eerder in dit rapport gaven we al aan dat door het gebruik van het begrip “hoofdvervoersmiddel” (zie sectie 5.1 voor een bespreking) vooral de modi “fiets” en “te voet” ondervetegenwoordigd zouden kunnen zijn (zie sectie 5.3.1). Maar laat ons eerst even inhoudelijk kijken naar deze verschillende concepten.

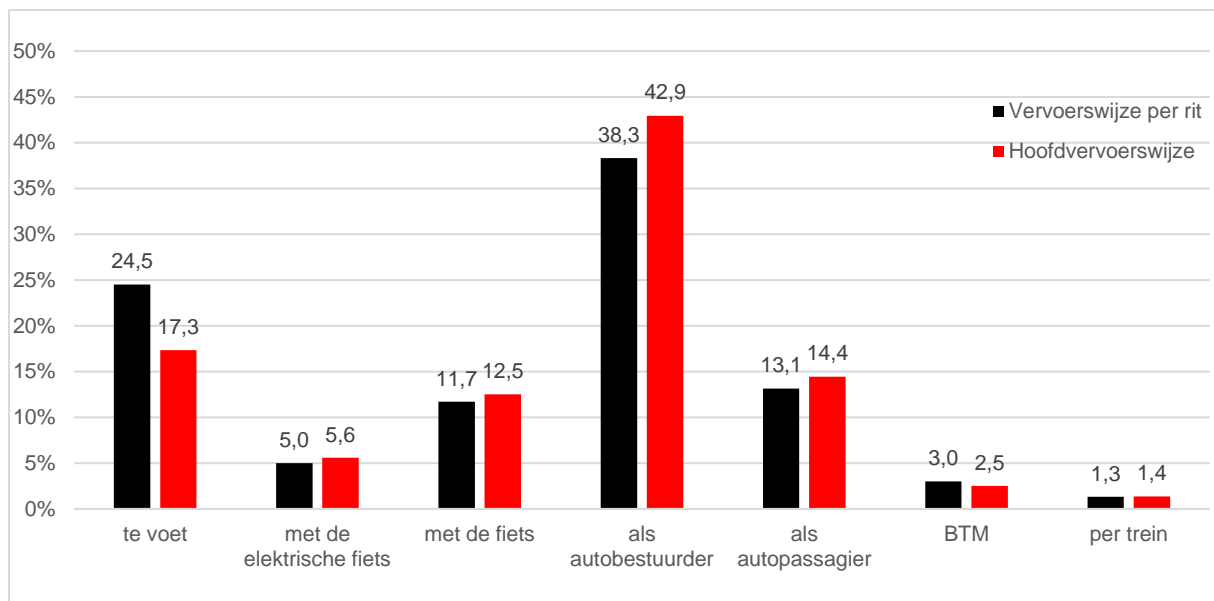
Bij het bestuderen van “combimobiliteit”, doen we uitspraak over het gebruik van de combinatie van verschillende vervoermiddelen binnen één bepaalde verplaatsing. In sectie 5.3.1 noemden we dit concept al een “rit”. Opnieuw, voor een goed begrip: we spreken dus enerzijds over een verplaatsing wanneer iemand de woning of een andere locatie verlaat om **met een bepaald doel** naar een andere bestemming te gaan en anderzijds over verschillende ritten binnen die verplaatsing.

*Bv.: een respondent maakt een verplaatsing van thuis naar het werk en legt deze verplaatsing achtereenvolgens met de fiets, de trein en te voet af. Deze **ene** woon-werkverplaatsing kan worden opgedeeld in drie ritten. Hier spreken we dus van combimobiliteit.*

### 5.5.1 Analyse hoofdvervoerswijze versus vervoerswijze per rit

Uit het tabellenrapport, Tabel 180 lezen we af dat in 91,6% een verplaatsing uit 1 enkele rit bestaat, d.w.z. dat combimobiliteit anno 2021-2022, 8,4% bedraagt. Zonder hier uitspraken te doen over stijging of daling van dit cijfer ten opzichte van vorige OVG's, stellen we wel vast dat dit aandeel altijd in deze orde van grootte zit: mensen gebruiken nu eenmaal veel vaker één vervoersmodus i.p.v. een combinatie van modi. Zo dadelijk zullen we verder in detail analyseren welke combinaties van vervoersmodi dan wel samen voorkomen.

Vooraleer we dat doen, gaan we eerst onze verplaatsingen op ritniveau analyseren. Zoals al een paar keer aangehaald, werden de meeste tabellen in deze studie opgebouwd rond het begrip “hoofdvervoerswijze” omdat dit handig is voor de analyse van een verplaatsing. Deze benaderingswijze heeft als “nadeel” dat de typische vervoerswijzen die als voor- en/of natransport gebruikt worden (voornamelijk te voet, fiets en BTM- lijnbus, tram, metro) uit het beeld verdwijnen. De bedoeling van



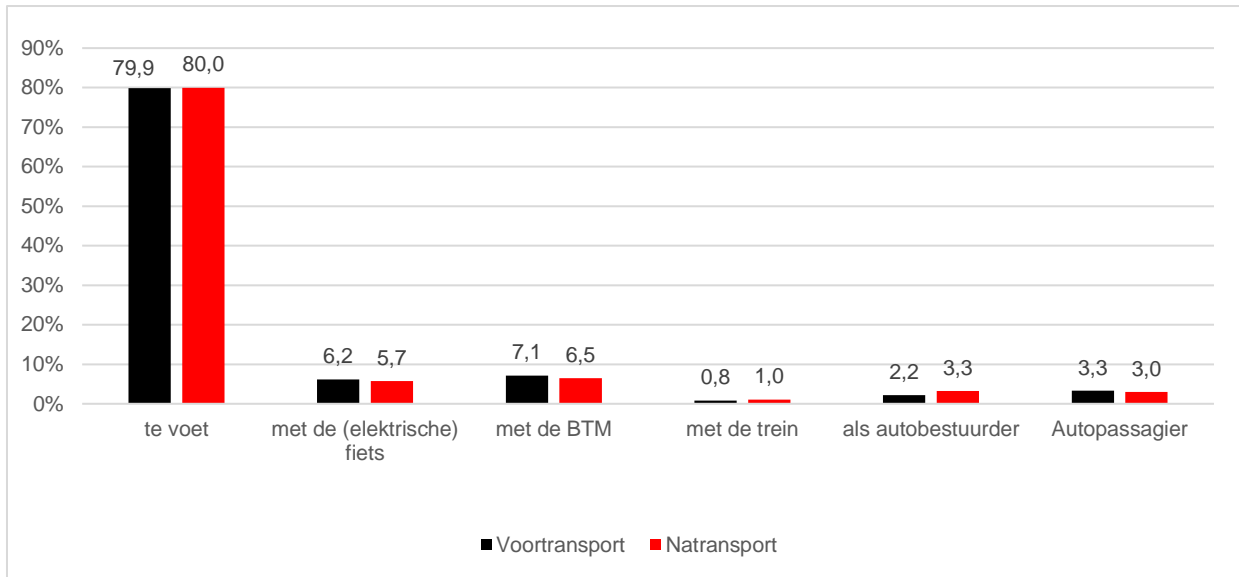
*Figuur 13 Hoofdvervoerswijze per verplaatsing versus vervoerswijze per rit (aantal verplaatsingen/ritten) (N ritten = 12963; N verplaatsingen = 11474)*

deze sectie is om de omvang van dit “probleem” (of van deze assumptie) in te schatten. In Figuur 13 hebben we de modale verdeling volgens hoofdvervoerswijze (dit is dezelfde informatie als deze die in Figuur 5 werd getoond) afgezet ten opzichte van de vervoerswijze per rit. Voor de vervoerswijze per rit, tellen we dus elke rit afzonderlijk en berekenen we het procentueel aandeel van elke vervoerswijze van elke rit ten opzichte van het totaal aantal ritten. We kunnen uit de grafiek (zie ook tabellenrapport, Tabel 182) aflezen dat de benadering volgens hoofdvervoermiddel een vrij goede benadering geeft. De benadering geeft vooral een onderschatting van de modus te voet (17,3% versus 24,5%), en een overschatting van de modus autobestuurder (42,9% versus 38,3%) aan.. Merk wel op dat door het schrappen van de 100-meter regel, sommige enquêteurs en deelnemers zeer precies een erg korte “rit” te voet van of naar de geparkeerde wagen hebben genoteerd. Voor de overige modi benadert de analyse op hoofdvervoermiddel de analyse op ritniveau vrij goed. Dit zagen we ook al in de meeste vorige OVG's.

Verder kunnen we ook nog even onderzoeken in hoeverre de verschillende modi gebruikt worden als voor- en natransport. Dat doen we in de hiernavolgende sectie.

### 5.5.2 Vervoerswijze per rit: voortransport versus natransport

Voor deze analyse verwijzen we naar het tabellenrapport (zie Tabel 184-185) en naar Figuur 14, die het aandeel van de verschillende modi in het voor- en natransport weergeeft ten opzichte van de hoofdvervoerswijze. Deze figuur toont aan dat te voet gaan duidelijk domineert. De aandelen van de modi als voor- en als natransport zijn voorts ongeveer gelijk: dat is wat we globaal gesproken mogen verwachten, want de modus die we 's morgens in de heenverplaatsing (eigenlijk in de heenrit) gebruiken als voortransport (bv. te voet naar het treinstation), gebruiken we wellicht 's avonds in de terugverplaatsing (terugrit) opnieuw als natransport. Uiteraard hoeft dit natuurlijk niet steeds zo te zijn want het kan uiteraard zijn dat er geen terugverplaatsing is op die dag. Vandaar dat er steeds slechts minimale verschillen in deze grafiek terug te vinden zullen zijn. Merk op dat in tegenstelling tot het rapport in Brussel, achteraf geen voor- of natrajecten werden toegevoegd wanneer unimodale OV-verplaatsingen werden geregistreerd. Er zouden immers heel wat assumpties moeten gemaakt worden om dit te doen. Zo weten we niet welke haltes werden gebruikt, en zouden we dus behalve het gebruikte vervoersmiddel ook de afstand van de voor-of natrajecten niet kennen.

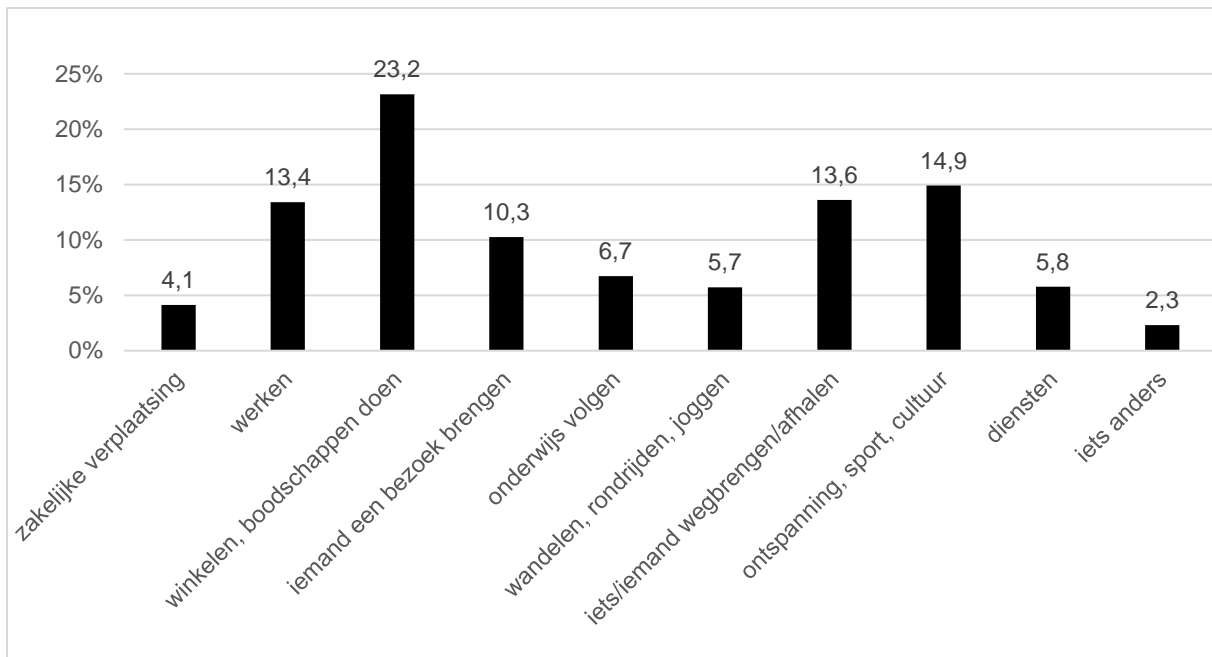


Figuur 14 Vervoerswijze per rit: voortransport versus natransport (Aantal ritten, N voortransport=725; N natransport=765)

## 5.6 Verplaatsingsmotief

Tabel 135 (A-C, zie tabellenrapport) verduidelijkt de **doelen** om zich te verplaatsen, de redenen om een verplaatsing te maken. Een doel van een verplaatsing wordt gedefinieerd als de bezigheid die de persoon heeft op het bestemmingsadres van de verplaatsing. Ook 'naar huis gaan' was één van de mogelijkheden die de respondenten konden ingeven. Omdat de meeste mensen op het einde van de dag meestal wel naar huis gaan, komt dergelijk doel vrijwel in elk dagboekje voor. Uit de genoemde tabel lezen we af dat dit in 38% van de verplaatsingen voorkomt. Merk op dat het verwachte aandeel dus inderdaad lager is dan 50% is omdat het gemiddeld aantal verplaatsingen 2,74 per persoon per dag is of met andere woorden: in het geval dat er gemiddeld 2 verplaatsingen per dag zijn, zou de verwachting wel 50% geweest zijn.

Om dit probleem op te lossen, nemen we voor onze analyses meestal (ook in de andere OVG's gebeurde dat steeds zo) het doel "naar huis gaan" op in de andere motieven waarbij de verplaatsing naar huis werd toegewezen aan het doel van de vorige verplaatsing. Indien de eerste verplaatsing 'naar huis' zou zijn, wordt deze gehercodeerd als "iets anders". De oorspronkelijke doelen noemen we vervolgens **verplaatsingsmotieven**. De cijfers worden in Figuur 15 weergegeven en in Tabel 135A.

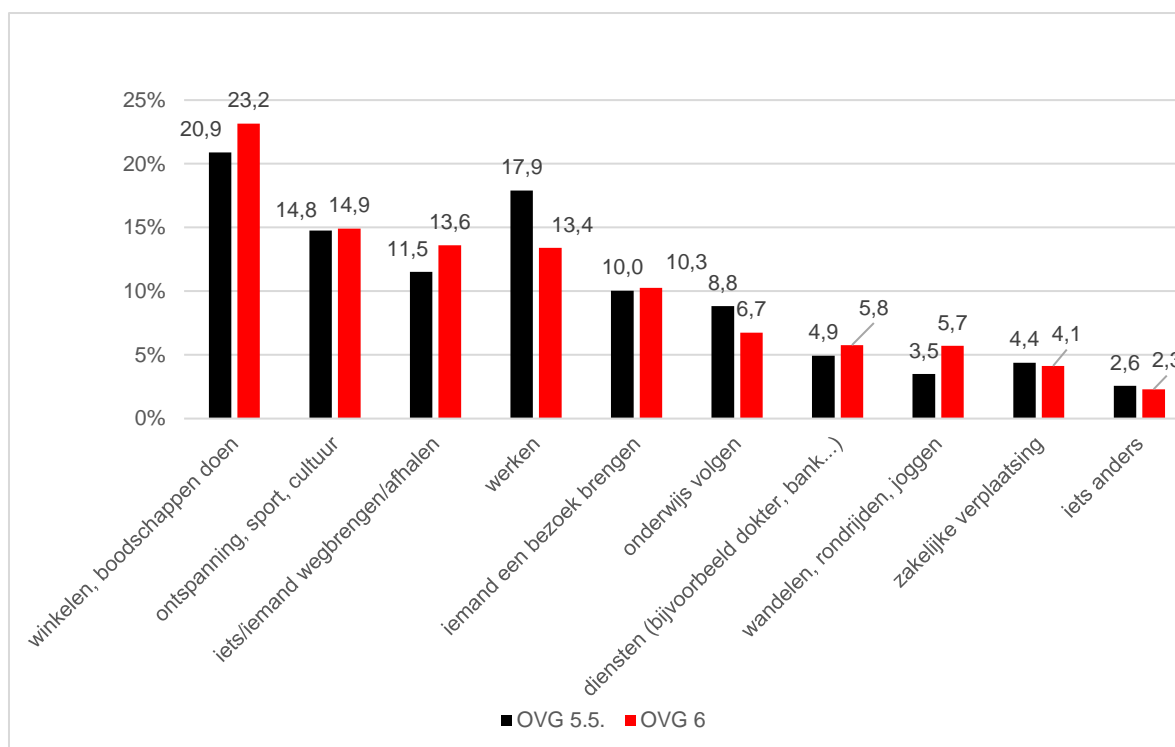


Figuur 15 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens motief (N=11598)

Uit deze grafiek wordt opnieuw duidelijk dat het mobiliteitsvraagstuk zeker niet alleen te herleiden is tot verplaatsingen voor de motieven “werk”, “zakelijke verplaatsing” en “onderwijs volgen”. Al deze motieven samen, vertegenwoordigen slechts een “marktaandeel” van 24%.

Uit de cijfers blijkt dat we ons heel wat vaker verplaatsen voor winkelen/diensten (28,9%) en voor recreatieve motieven (31%; zijnde de motieven “ontspanning/sport/cultuur”, “wandelen/rondrijden en joggen” en “iemand een bezoek brengen”). Opvallend in de cijfers is ook het vrij hoge aandeel (13,6%) “iets/iemand wegbrengen/afhalen”. We zien dus vooral dat het activiteitspectrum in een complexer wordende maatschappij alsmaar groter aan het worden is, met een bredere spreiding over al de verschillende activiteiten heen. Dit uit zich uiteraard ook in ons dagelijkse leven met allerlei verplichtingen en sociale activiteiten en met ook een belangrijke plaats voor het vervoeren van onze gezinsleden (bv. voor hobby’s van de kinderen). Dit alles naast de altijd al aanwezige (noodzakelijke) activiteiten zoals “werken”, “onderwijs volgen” en “winkelen”.

Om de impact van corona in dit OVG beter te begrijpen vergelijken we de motieven ook nog even met OVG 5.5. Terwijl de motieven “werken” en “onderwijs volgen” duidelijk zijn gedaald, stijgen de motieven “winkelen, boodschappen doen”, “iets/iemand wegbrengen/afhalen” en “wandelen, rondrijden, joggen”. Hoewel we reeds vermeldden dat één op één vergelijkingen tussen OVG 6 en OVG 5.5. voorzichtig moeten gebeuren omwille van de methodologische wijzingen, voldoet de evolutie wel aan onze verwachtingen. Namelijk dat we ons minder verplaatsen voor het motief werken en onderwijs volgen. Het is in deze context belangrijk te vermelden dat het veldwerk van OVG 6 voor een stuk liep toen de federale overheid bedrijven oproep op werknemers maximaal te laten thuiswerken. Zo versoepelde de Vlaamse overheid, net zoals vele andere Vlaamse bedrijven, het strikte thuiswerkregime pas in februari 2022 (zie ook Appendix 1). De subtiele stijging bij het motief “iets/iemand wegbrengen/afhalen”, kan een gevolg zijn van de *boom* in telecommerce en take-away. Daarnaast valt ook op dat verplaatsingen die als doel de verplaatsing zelf hebben (nl. wandelen, rondrijden, joggen) ook gestegen zijn in dit OVG. We zullen verder in deze sectie nog zien dat bepaalde motieven vaak ook gekoppeld zijn aan een specifieke modus. Wie verschuivingen in de modale verdeling wil begrijpen, kijkt daarom ook best naar achterliggende verschuivingen van andere parameters zoals de verplaatsingsdoelen.



Figuur 16. Verdeling van het gavpppd volgens motief in OVG 5.5. (N=3959) en OVG 6 (N=11598)

Omdat we dit onderzoek reeds lang uitvoeren, geven we hieronder voor de volledigheid een overzicht dat bovenstaande resultaten uit OVG 6 in perspectief plaatst. Het motief werken is nog nooit zo laag geweest als in OVG 6, terwijl het omgekeerde geldt voor 'rondrijden, wandelen, joggen' en 'iets/iemand wegbrengen/afhalen'. In het licht van deze historische reeks is het aandeel onderwijs volgen wel gedaald ten opzichte van OVG 5.5., maar ligt het niet uitzonderlijk laag.

Jaar veldwerk	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2022
<b>OVG</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>45</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	<b>54</b>	<b>55</b>	<b>6</b>
winkelen, boodschappen doen	23%	21%	22%	21%	22%	19%	19%	18%	19%	21%	23%
ontspanning, sport, cultuur	13%	14%	14%	12%	13%	14%	14%	15%	16%	15%	15%
iets/iemand wegbrengen/afhalen	10%	11%	11%	12%	13%	12%	13%	11%	10%	12%	14%
werken	16%	15%	14%	16%	16%	15%	17%	17%	18%	18%	13%
iemand bezoeken	11%	13%	12%	11%	12%	11%	12%	12%	11%	10%	10%
onderwijs volgen	7%	7%	7%	7%	6%	7%	7%	7%	8%	9%	7%
diensten	5%	5%	5%	5%	4%	6%	6%	5%	6%	5%	6%
wandelen, rondrijden, joggen	4%	3%	4%	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	6%
zakelijke verplaatsing	7%	7%	7%	8%	5%	7%	5%	5%	4%	4%	4%
iets anders	4%	3%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	2%
geen antwoord	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0%
<b>Eindtotaal</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

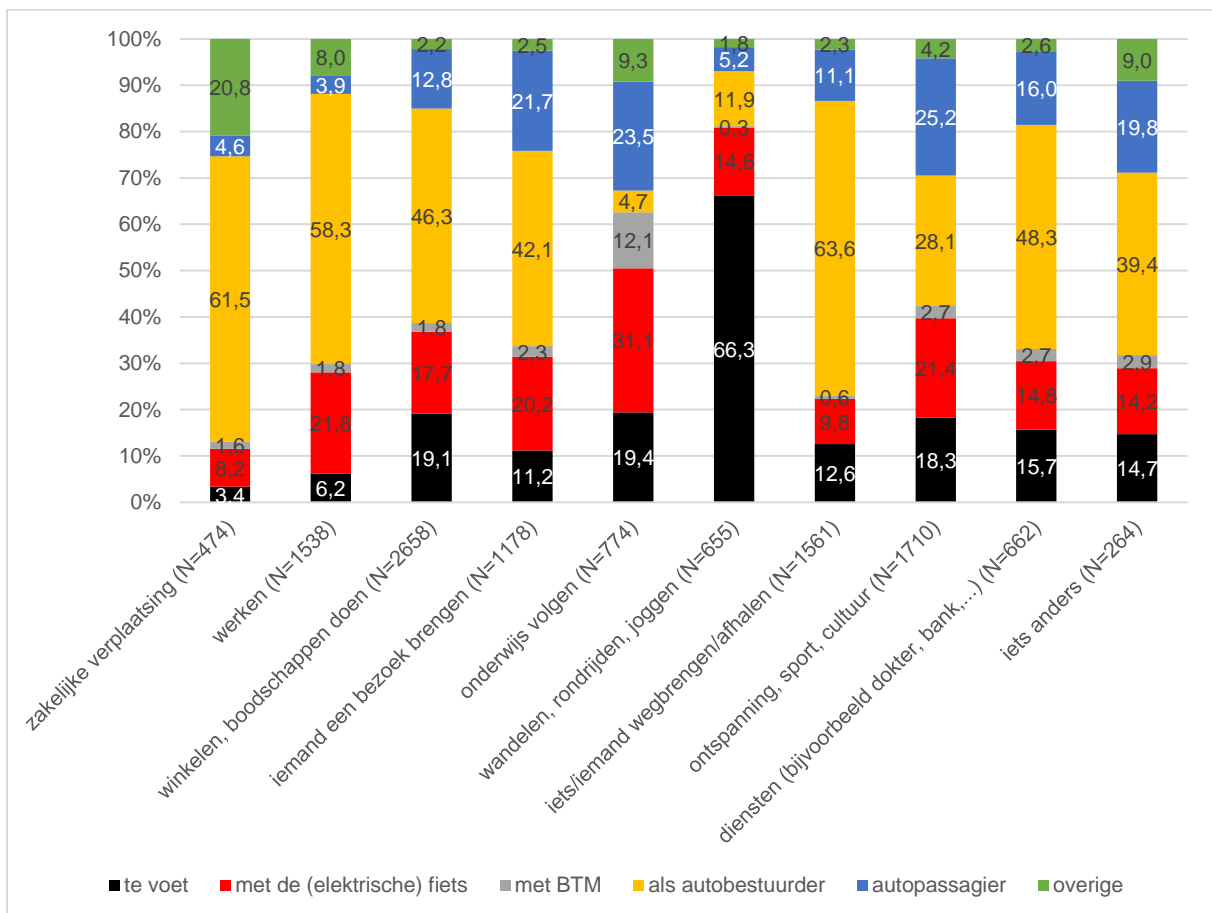
Tabel 10. Historisch overzicht van verdeling gavpppd volgens motief (2009-2022)



## 5.7 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

### 5.7.1 Verdeling van gavpppd volgens hoofdvervoerswijze per motief

Figuur 17 (zie tabellenrapport, Tabel 136, *kolompercentages*) geeft aan **welke modi gebruikt worden voor de verschillende verplaatsingsmotieven**. Deze analyse vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief maakt dus duidelijk hoe de Vlaming zich per motief verplaatst. Of met andere woorden, gegeven dat we een bepaald motief in gedachten houden, toont het kolompercentage in de kruistabel met welke modus dat gebeurt. Wel moeten we bij deze tabel (en bij kruistabellen in het algemeen) wel even aandachtig zijn voor kleinere aantallen, want de totale sample wordt hier opgedeeld in maar liefst 10 motieven X 19 modi = 190 dimensies! Dat maakt dat voor bepaalde weinig voorkomende modi, het aantal observaties veel te klein wordt om betekenisvolle uitspraken te kunnen doen. Daarom en voor de leesbaarheid van de grafiek, focussen we ons in deze bespreking hoofdzakelijk op de (groepen van) modi die vaak voorkomen. De detailcijfers staan uiteraard wel in het tabellenrapport.



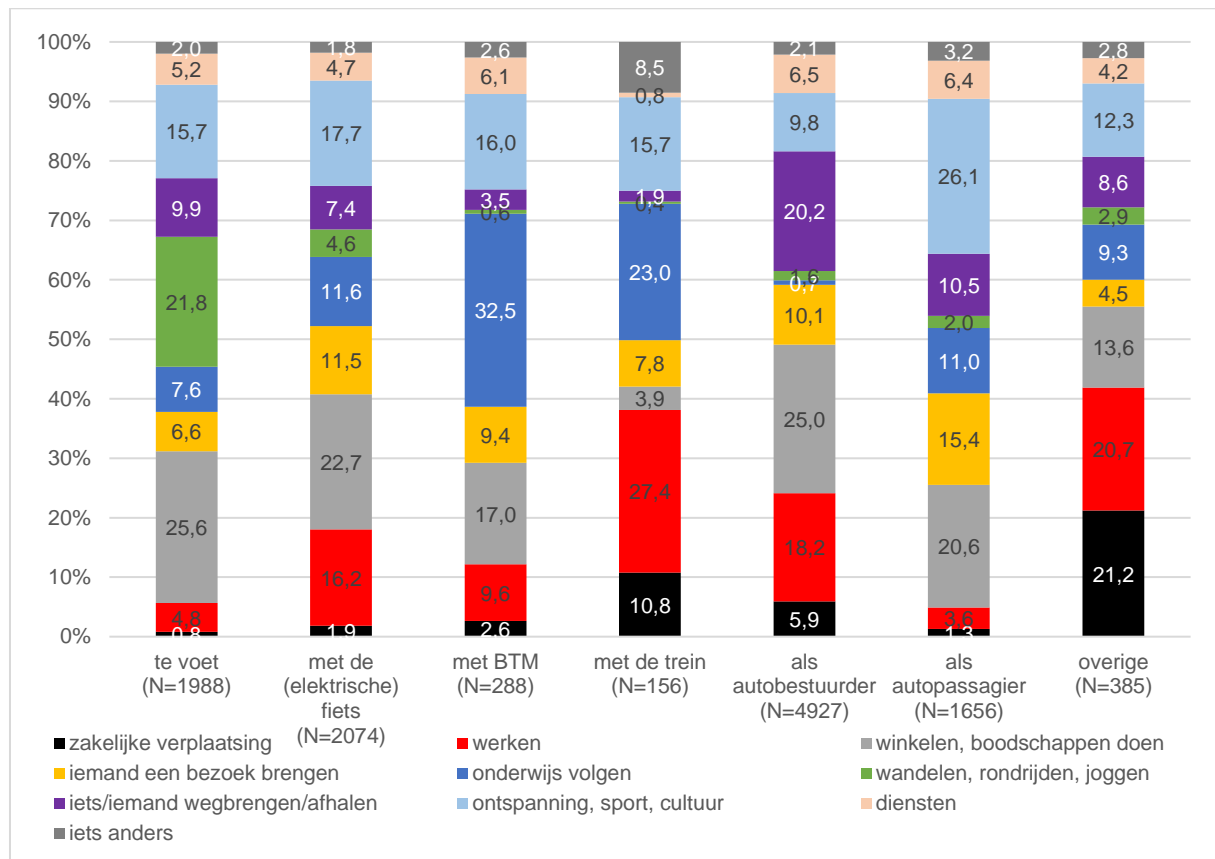
*Figuur 17 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens hoofdvervoerswijze per motief (N=11598; de modus "Overige" bevat de antwoordcategorieën "met de trein", "met elektrische step /monowheel /hoverboard", "met taxi of vergelijkbaar", "als motorrijder/passagier", "brom-/snorfiets", "als vrachtwagenbestuurder", "als bestelwagenbestuurder", "met een autocar" en "op een andere wijze")*

Uit de grafiek lezen we af dat de auto (bestuurder en passagier) nog steeds bij heel wat motieven een aandeel van 50% of meer inneemt, met uitzondering van "onderwijs volgen" en "wandelen", "rondrijden" en "joggen". Het motief "onderwijs volgen" is veruit het "duurzaamste" motief, waarbij de fiets (31,2%) een groter aandeel heeft dan 'auto als passagier' (22,7%) en te voet hier goed is voor 19,5% van de verplaatsingen, terwijl BTM dan weer een aandeel van 12% inneemt. Ook interessant om vast te stellen

is dat winkelen in bijna 37% van de gevallen te voet of met de fiets gebeurt in Vlaanderen. Algemeener gesteld, is dat een heel aantal motieven (zelfs werken) een aanzienlijke duurzame component kennen, met uitzondering dan misschien van het motief “iemand/iets wegbrengen/halen”; waarbij de auto nog een aandeel heeft van meer dan 70%. Gezien de aard van het motief is dit uiteraard niet onlogisch te noemen.

### 5.7.2 Verdeling van gavpppd volgens motief en hoofdvervoerswijze

In Figuur 18 (zie ook tabellenrapport, Tabel 136, rijpercentages) wordt het spiegelbeeld van de vorige grafiek getoond. Dat betekent dat we, gegeven een (hoofdvervoers)modus, bekijken voor welke motieven we deze modus gebruiken.



*Figuur 18 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens motief per hoofdvervoerswijze (N=11598; de modus “Overige” bevat de antwoordcategorieën “met elektrische step /monowheel /hoverboard”, “met taxi of vergelijkbaar”, “als motorrijder/passagier”, “brom-/snorfiets”, “als vrachtwagenbestuurder”, “als bestelwagenbestuurder”, “met een autocar” en “op een andere wijze”)*

De meeste modi worden voor (bijna) alle motieven gebruikt, maar niet voor alle motieven even vaak. Wanneer we naar de verschillende modi kijken, valt op dat de trein vooral gebruikt wordt voor “zakelijke verplaatsingen”, “werken” en “onderwijs”. De (elektrische) fiets wordt zeker niet alleen voor het “werken” gebruikt, maar ook voor “winkelen, ontspanning of iemand een bezoek” brengen. Bij BTM valt, uiteraard zouden we bijna zeggen (want dat is elk jaar zo in het OVG) het grote aandeel “onderwijs volgen” op. Zowel bij de fiets als te voet wordt het grootste deel van de verplaatsingen uitgevoerd voor het motief “winkelen, boodschappen doen”.

## 5.8 Ketenmobiliteit

Naast het fenomeen van combimobiliteit, kan ook ketenmobiliteit voorkomen. De verplaatsingen binnen het thema ketenmobiliteit noemen we ook wel ketenverplaatsingen. Dit zijn verplaatsingen waarbij modi ook gecombineerd worden maar wanneer er bij die combinatie **verschillende doelen** worden uitgevoerd.

*Bv.:* een respondent maakt een verplaatsing van zijn/haar woonplaats naar het werk op weg naar het werk nog stopt bij de winkel, dan gaat het stricto sensu om 2 verplaatsingen, namelijk een woon-winkel en een winkel-werkverplaatsing. Hier spreken we dus van een ketenverplaatsing.

Wanneer we ketenverplaatsingen nog wat verder uitbreiden, komen uit bij zogenoemde “bewegingen”. Een beweging bestaat uit een heen- en een terugverplaatsing die begint en eindigt op dezelfde locatie. “Thuis-werken-thuis” is dus een beweging. Het voorbeeld in deze beweging bestaat uit 2 verplaatsingen (nl. thuis-werken en werken-thuis). Uit het tabellenrapport, Tabel 284 kunnen we afleiden dat 72,6% van alle bewegingen uit 2 verplaatsingen bestaat. Wanneer zo een beweging uit meer dan twee verplaatsingen bestaat, noemen we dat ook wel een ketenbeweging. Zo is *thuis-werk-winkel-thuis* een voorbeeld van een ketenbeweging. Hier zijn er dus 3 verplaatsingen (thuis-werk; werk-winkel en winkel-thuis). Tabel 284 leert ons dat 16,4% van onze bewegingen uit 3 verplaatsingen bestaan. 4 of meer verplaatsingen komen voor in 11% van alle bewegingen.

De analyse kan nog wat meer in detail gevoerd worden door te kijken naar het aantal verplaatsingen binnen een beweging *waarin een verplaatsing naar het werk gebeurde*. De hypothese is hier dat mensen in een beweging waarbinnen een werkverplaatsing zit, meer andere verplaatsingen zullen opnemen, omdat men deze werkverplaatsing vaak doet en ze dus relatief repetitief/standaard is. Of met andere woorden is de assumptie dat ketenen makkelijker of voorspelbaarder wordt binnen zo een beweging waarin een werkactiviteit is opgenomen o.w.v. het voorspelbaar karakter van de woon-werkverplaatsing. Denk bv. aan het afzetten van kinderen om nadien door te rijden naar het werk. Uit de analyse (zie tabellenrapport, Tabel 288) noteren we respectievelijke aandelen van 62,1% (2 verplaatsingen); 17,2% (3 verplaatsingen) en 20,7% (meer dan 3 verplaatsingen) (versus dus 72,6%; 16,4% en slechts 11% ten opzichte van alle bewegingen). De gestelde hypothese lijkt hiermee dus te worden bevestigd.

We kunnen dit nog wat beter bestuderen/contrasteren wanneer we vergelijken met *diffuse bewegingen*. Onder diffuse bewegingen verstaan we elk soort van heen- en weerverplaatsing waar enkel één of meerdere van de volgende doelen in opgenomen zijn: “winkelen/boodschappen doen”, “iemand/iets wegbrengen/afhalen”, “iemand een bezoek brengen”, “ontspanning/sport/cultuur” en “diensten” (bank, dokter, enz.). Deze bewegingen/doelen zijn minder standaard en repetitief dan woon-werk verplaatsingen, zowel naar tijd als naar plaats. Vandaar dat zij “diffuus” worden genoemd. Hier is dus de assumptie dat ze o.w.v. de aard van de verplaatsing minder standaard zijn en het dus ook wat moeilijker is om hier veel verplaatsingen binnen een beweging aan te koppelen. Ook dat wordt bevestigd uit de cijfers, want uit onze analyse (zie tabellenrapport, Tabel 293) zien we respectievelijke aandelen van 79,9% (2 verplaatsingen); 12,4% (3 verplaatsingen) en slechts 7.7% voor meer dan 3 verplaatsingen.

## 5.9 Inzoomen op woon-werk en woon-schoolverkeer

Belangrijke motieven in ons onderzoek zijn uiteraard de motieven werken en onderwijs volgen. Om deze reden bespreken we in deze sectie daarom deze beide motieven ook vrij uitgebreid. Of, preciezer gezegd, zullen we in deze sectie voornamelijk kijken naar de modi waarmee de Vlaming zijn/haar woon-werk en woon-schoolverplaatsingen uitvoert.

We beschikken in dit OVG over 2 verschillende manieren om deze analyse uit te voeren.

**Enerzijds** hebben we onze persoonsvragenlijst, waarbij enkel aan de respondenten die beroepsactief of scholier/student zijn en die een vast werk-of schooladres hebben dat niet bij hen thuis is gevraagd

werd op welke wijze zij het vaakst naar het werk of naar school gaan. Hier is de analyse-eenheid dus de persoonsvragenlijst waarbij het *traject van* de woonplaats *naar* het werk-of schooladres is (traject A). Volledigheidshalve moeten we erbij zeggen dat er ook de mogelijkheid was voor de respondent om het traject *van* het thuisadres *naar* het internaatadres/kotadres of *naar* de woning voor het werk tijdens de week in te geven (traject B); en *van* het internaatadres/kotadres of *van* de woning voor het werk tijdens de week *naar* school of werk in te geven (traject C). Voor de trajecten A, B en C hebben we respectievelijk 2042; 61; en 50 observaties in onze dataset. Omwille van deze scheve verdeling, hebben we er in sectie 5.9.1.1 en 5.9.3.1 voor gekozen om enkel de trajecten verder te bestuderen die *van* een de woonplaats (thuisadres) *naar* een vast werk- of schooladres gaan.

Er zijn goede redenen waarom we bij het inzoomen op het woonwerk- en woonschoolverkeer de analyse via de persoonsvragenlijst als een erg belangrijke analyse naar voren willen schuiven. Hieronder geven we enkele redenen waarom we dat doen.

Eerst en vooral denken we dat de vraag in de persoonsvragenlijst voor de meeste respondenten wat “eenvoudiger” te beantwoorden is dan het invullen van het dagboekje. Dit zal uiteraard resulteren in een hoger aantal observaties dan de analyse via het verplaatsingsboekje aangezien in dit laatste enkel de verplaatsingen dienden te worden genoteerd die tijdens die bepaalde dag hebben plaats gevonden. Last but not least, vermijden we bovendien ook zo de problematiek van het aangeven van bepaalde doelen die op weg naar de woon-werkverplaatsing werden gemaakt, en waarbij technisch gesproken, de woonwerkverplaatsing opgesplitst wordt in een woon-x en x-werk verplaatsing waarbij x dan het motief is die tijdens de woon-werkverplaatsing werd gemaakt. Denk in dit verband aan de methodologische toelichting die we in sectie 5.1 uitvoeriger hebben beschreven.

Dit gezegd zijnde, beschikken we **anderzijds** in dit OVG natuurlijk ook nog altijd over de mogelijkheid om de analyse via het dagboekje te voeren. Merk hierbij op dat beide cijfers vooral op het vlak van algemene *context* met elkaar in verband kunnen worden gebracht, maar dat beide cijfers zeker niet hetzelfde meten: zo wordt in het verplaatsingsboekje een autoverplaatsing 3 keer geteld als iemand 3 verplaatsingen met de auto maakt op 1 dag, terwijl bij de persoonsvragenlijst de verdeling van het aantal *personen* wordt weergegeven (wanneer er wordt gevraagd naar bv. het autogebruik tijdens zijn/haar woonwerktraject). Aangezien de noemer anders is, zo hebben we 11598 verplaatsingen en 4183 personen in dit OVG in Vlaanderen, zal de lezer ook begrijpen dat de cijfers niet rechtstreeks met elkaar kunnen worden vergeleken.

## 5.9.1 Woon-werkverkeer

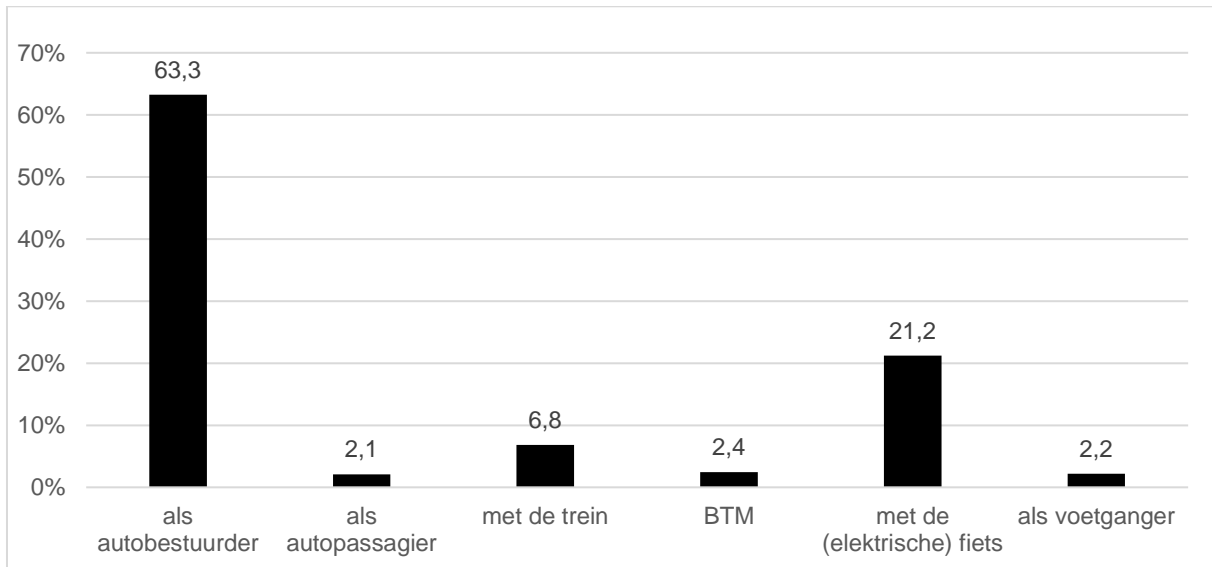
### 5.9.1.1 Analyse via de persoonsvragenlijst

#### 5.9.1.1.1 Analyse via hoofdvervoerswijze

Uit al onze woon-werk en woon-schooltrajecten in Vlaanderen zijn er 1507 (gewogen frequentie) die met een woon-werktraject te maken hebben. Een eerste bespreking die we zullen voeren is een analyse op hoofdvervoerswijze (via de persoonsvragenlijst). De hoofdvervoerswijze is die vervoerswijze waarvan de respondent aangeeft om (in het geval er meerdere modi worden aangeduid) de langste afstand mee af te leggen. Dit is uiteraard onderhevig aan zelfrapportering: de respondent zal namelijk zelf moeten beslissen welke modus de hoofdvervoerswijze is, rekening houdende met deze definitie. De te verwachten fout die bij deze vraag zou worden gemaakt, is naar onze verwachting eerder klein: zoals hierboven uitgelegd misschien zelfs kleiner dan het gedetailleerd neerschrijven van het detail van alle verplaatsingen in het dagboekje. In het geval er maar 1 modus wordt gebruikt om het woon-werktraject af te leggen, is deze modus uiteraard automatisch de hoofdvervoerswijze.

Zoals ook al besproken bij de algemene modale verdeling (zie sectie 5.3) vallen meteen de vrij hoge cijfers rond fietsgebruik op in dit OVG (zie Figuur 19 en tabellenrapport, Tabel 240). Dit zien we nu ook terugkomen bij het woon-werkverkeer (analyse op basis van persoonsvragenlijst dus): anno 2021-2022 is dit aandeel goed voor 21,2% van de gebruikte hoofdvervoersmodi naar het werk. Voor de modus fiets werden de niet-elektrische, de elektrische en de speed pedelec in deze grafiek samengevoegd. Zoals reeds eerder gezegd, dient dit vrij hoge aandeel toegeschreven te worden aan de introductie van een

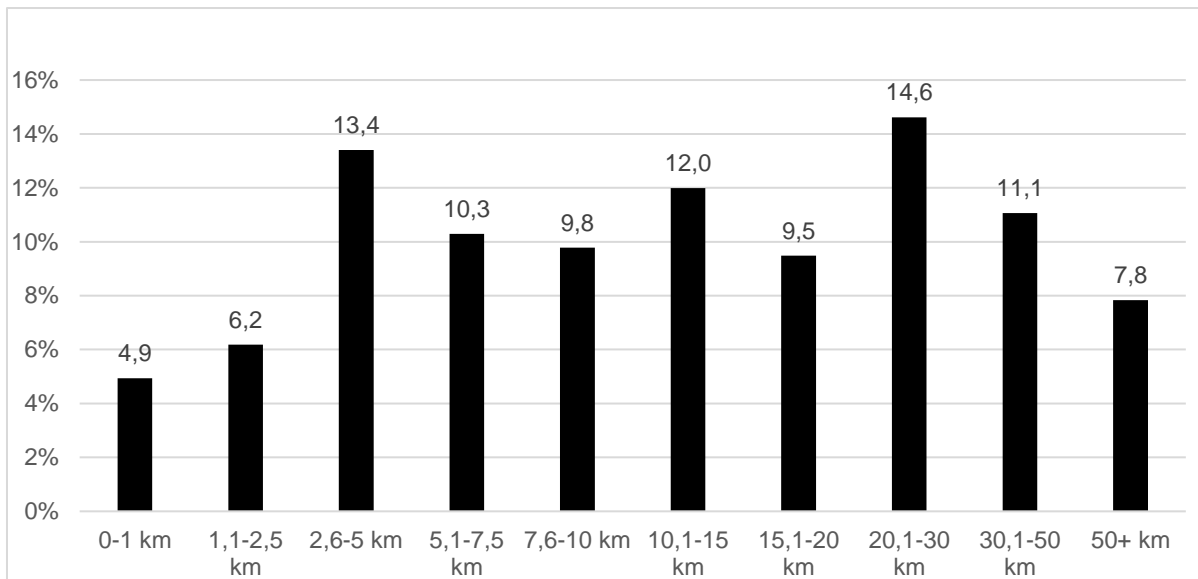
nieuwe modus (de elektrische fiets) aan ons “mobiliteitssysteem”; we zien immers dat het niet-elektrische fietsgebruik woon-werk zich ongeveer in dezelfde orde van grootte bevindt als de vorige jaren (11,3% in OVG 6 t.o.v. 11,8% in OVG 5.5.). De stijging voor fiets is dus vooral te wijten aan het klimmen van het aandeel elektrische fiets van 5,2% in OVG 5.5 naar 8,9% in OVG 6. Het gebruik van openbaar vervoer is tussen OVG 5.5 en OVG 6 gezakt van 11% naar 9%; ook auto lijkt kleiner te worden: van 67% in OVG 5.5 naar 65% in OVG 6. Ter vergelijking in OVG 4.1. (2009) bedroeg het aandeel auto 71%; fiets 12% en openbaar vervoer eveneens 12%. Buiten de auto en de trein komen de overige modi eigenlijk totaal niet (of toch verwaarloosbaar) in het plaatje voor. Er zijn nog andere modi die niet getoond worden in de grafiek, de details hiervan zijn terug te vinden in het tabellenrapport, Tabel 240.



*Figuur 19 Verdeling van personen (beroepsactieven) volgens hoofdvervoerswijze woon-werkverkeer (Vraagstelling: “Met welke vervoerswijze legt u de langste afstand af?”; N=1507; vraag enkel van toepassing voor het normale traject “Woon-werk”, waarbij woonplaats de locatie is waar je minstens 3 dagen per week verblijft en werkadres een vast werkadres is)*

#### 5.9.1.1.2 Woon-werkafstand

Een gedetailleerde analyse van het woon-werkverkeer is uiteraard niet volledig zonder een beeld te krijgen op de woonwerkafstand. Uit het tabellenrapport, zie Tabel 244 blijkt dat de gemiddelde woonwerkafstand 19,7 km bedraagt. Maar meer genuanceerd krijg je het volgende beeld (zie Figuur 20 en tabellenrapport, Tabel 243). 24,5% woont op minder dan 5 km van het werk. 45% vind je binnen de 10 km-klasse. In feite betekenen deze cijfers dat vooral het fietsaandeel hier toch wel potentie heeft en dit jaar zien we dat die potentie toch inderdaad ook wel wordt ingevuld door de elektrische fiets.



*Figuur 20 Verdeling van de woon-werkafstand (beroepsactieven) (N=1507, Vraagstelling: "Hoe ver ligt uw vast werkadres van uw woonplaats?"; vraag enkel van toepassing voor het normale traject "Woon-werk", waarbij woonplaats de locatie is waar je minstens 3 dagen per week verblijft is en werkadres een vast werkadres is)*

Toch kan alles beter: dat zien we bijvoorbeeld in Tabel 246, waar we een detailanalyse (persoonsvragenlijst) hebben gemaakt van woon-werkverplaatsingen van maximaal 5 km. Hier zien we dat nog altijd 40% van de woon-werkverplaatsingen van maximaal 5 km met de auto gebeuren. Merk ook op dat de niet-elektrische fiets op deze korte afstand reeds een aandeel van 28% verwerft en de elektrische fiets een aandeel heeft van 13%.

### 5.9.1.2 Analyse via het dagboekje

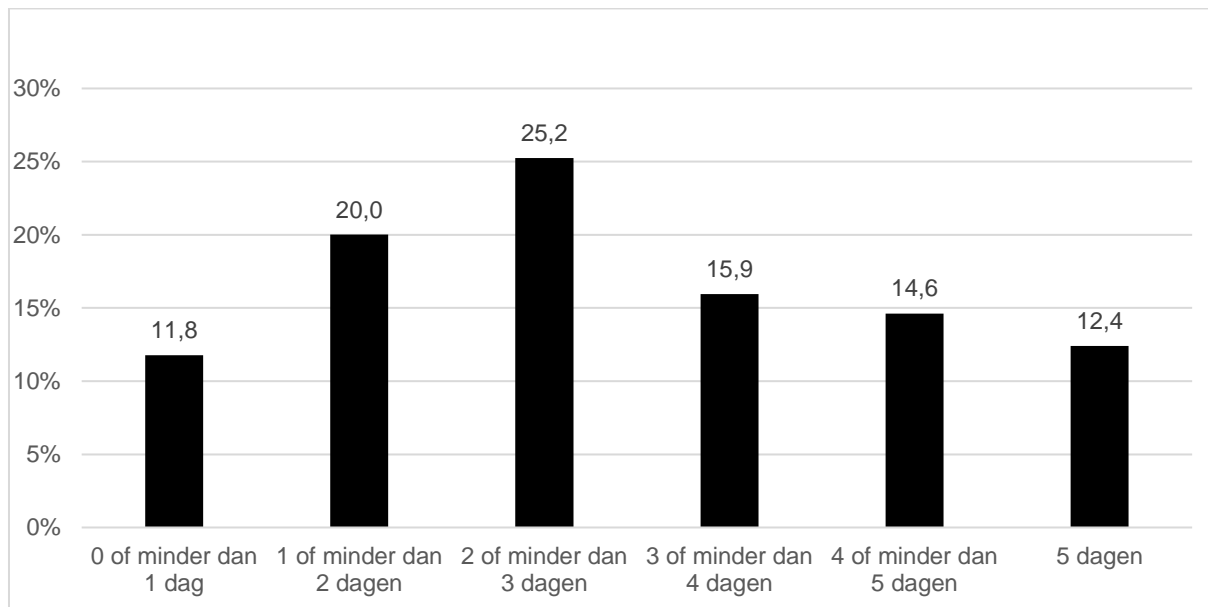
In bovenstaande analyse zoomden we in op het woon-werkverkeer. Maar zoals gezegd zijn waren dit cijfers van de persoonsvragenlijst. Deze hebben een aantal voordelen (zie hiervoor onze bespreking in sectie 5.9). Toch heeft uiteraard een bespreking van de resultaten van het dagboekje ook zeker haar meerwaarde. Zo is het mogelijk dat in de logische sequentie van verplaatsingen en motieven, minder ruimte is voor interpretatie door de respondent (hierboven noemden we dat zelfrapportering). Ook kon het dagboekje (automatisch) gecheckt worden op allerlei onmogelijkheden en inconsistenties: zo is het *bijvoorbeeld* niet mogelijk om een bepaalde bestemming te bereiken zonder hiervoor een verplaatsing in te geven. Er zijn nog vele andere consistentiechecks mogelijk, zoals ook *bijvoorbeeld* de set van locaties die je kan bereiken als je rekening houdt met bepaalde tijd-ruimtebeperkingen per modus.

Bemerk dat we de cijfers van het verplaatsingsboekje (hoofdvervoerswijze/motief) reeds besproken in sectie 5.7.1. Uit deze grafiek valt af te leiden dat de cijfers dezelfde ordes van grootte qua modaal aandeel opleveren: zo zien we dat 21% zich met de fiets verplaatst, 6% gaat te voet en ruim 58% gaat met de auto als bestuurder, 4% gaat met de auto als passagier naar het werk. Hou er opnieuw rekening mee dat deze benadering dus wel anders is en je de cijfers dus zeker niet één op één met elkaar kan en mag vergelijken. Toch rapporteren we beide cijfers hier, ook om een idee te geven van de verschillende mogelijkheden van analyses en van de rijkheid aan data die in het OVG aanwezig zijn.

### 5.9.2 Telewerk

In onze studie geeft 38% van de beroepsactieve respondenten aan regelmatig te kunnen thuis werken (zie tabellenrapport, Tabel 262). Verdere analyse (zie Figuur 21, en tabellenrapport, Tabel 264) toont aan dat 11,8% van deze beroepsactieve respondenten die aan telewerk kunnen doen, zegt om niet of minder dan 1 dag per week gemiddeld thuis te werken; 20,0% doet dat gemiddeld 1 dag per week (of minder), 25,2% werkt gemiddeld 2 dagen (of minder dan 3 dagen) thuis en 42,9% geeft zelfs aan om 3 dagen of meer aan telewerk te doen. De COVID-19 pandemie heeft dus telewerk gestimuleerd, ook

zeker in het aantal dagen dat thuis kan worden gewerkt (voor die groep die kan telewerken) (Zie ook Wrzesinski & Kluppels, 2020). We zeggen inderdaad bewust van “thuis” uit werken, want als er aan telewerk wordt gedaan, gebeurt dat in 98% van thuis uit. Satellietkantoren of andere werkplaatsen komen dan ook nauwelijks in beeld (zie ook tabellenrapport, Tabel 263). Ons cijfer zit in dezelfde orde van grootte als andere recente studies (BeMob-enquête, 2022), waar melding gemaakt wordt van 32% van de respondenten die verklaart minstens één dag per week te telewerken.



*Figuur 21 Verdeling van personen (enkel beroepsactieven die aan telewerk kunnen doen) volgens het aantal dagen per week dat gemiddeld aan telewerk wordt gedaan (N=1935; Vraagstelling: “Hoeveel dagen per week telewerkt u gemiddeld?”)*

Deze analyse gebeurde op basis van de persoonsvragenlijst. Een analyse op basis van het dagboekje toont aan dat 8,7% van de verplaatsters (participanten) *op de invuldag* verklaart aan telewerk te hebben gedaan (hierbij werd de totale week beschouwd, vanuit de optiek dat er ook tijdens het weekend gewerkt kan worden). Wanneer we kijken naar beroepsactieve respondenten (dus ook de niet-verplaatsters) deed 13,5% aan telewerk op de invuldag. Kijken we enkel naar de groep beroepsactieve *verplaatsters* dan verklaarde nog steeds 13% van hen getelewerkt te hebben. Dit lijkt consistent met het hoger vernoemde cijfer van 38% van de mensen die verklaren regelmatig aan thuiswerk te kunnen doen, waarvan 42,9% 3 dagen of meer.

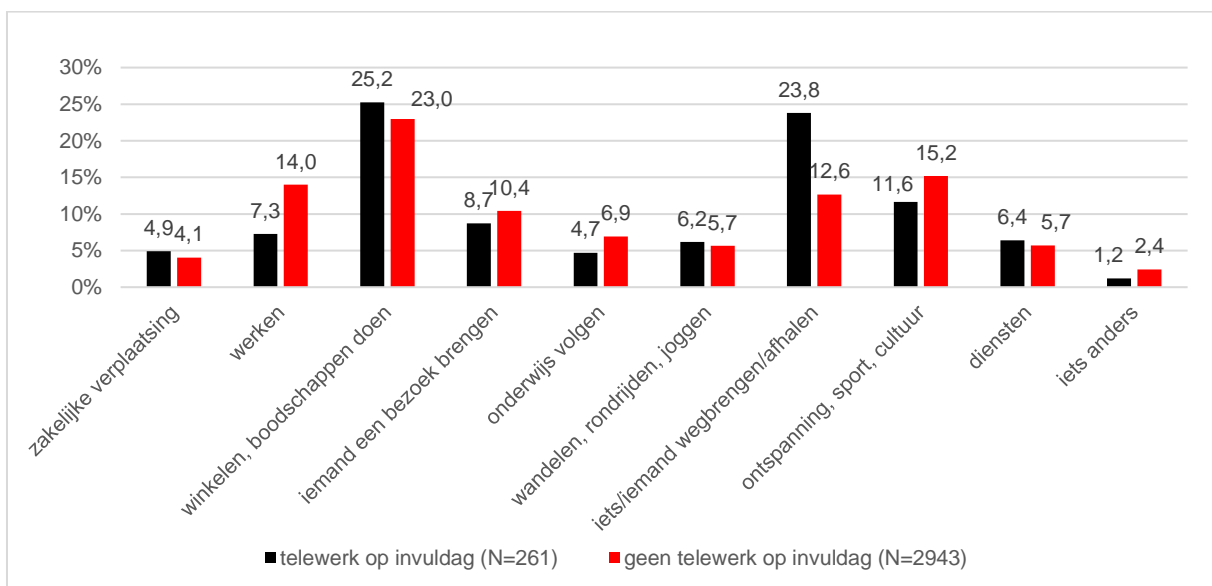
Vanuit de wetenschappelijke literatuur wordt telewerken vaak aangehaald als één van de belangrijke maatregelen/acties die kunnen worden genomen om de verkeersvraag terug te dringen. Toch is er ook best wat discussie over de vraag of telewerken nu wel of niet tot zogenoemde substitutie-effecten leidt. Hiermee bedoelen we dat het zo zou kunnen zijn dat mensen tijdens de thuiswerkdag, andere verplaatsingen doen. We merken op dat die substitutie niet noodzakelijk ook tot meer verplaatsingen leiden, misschien/wellicht doen ze die verplaatsingen gewoon op de thuiswerkdag terwijl ze die anders op andere dagen in de week zouden hebben gedaan.

Om dit te bestuderen hebben we een bijkomende analyse op de data uitgevoerd. De analyse werd uitgevoerd op respondentenniveau, d.w.z. we bekijken de totale populatie, niet enkel mensen die die zich hebben verplaatst tijdens de invuldag (hierbij werd, zoals hierboven ook al aangehaald, de totale week beschouwd, vanuit de optiek dat er ook tijdens het weekend gewerkt kan worden). De groep telewerkers bestaat uit N=309 personen waarvan N=261 personen die zich op de invuldag hebben verplaatst, de groep niet-telewerkers bevat N=3874 personen waarvan N=2943 zich hebben verplaatst. De groep telewerkers en niet-telewerkers werden geïdentificeerd op basis van een vraag in het

verplaatsingsboekje waarin respondenten konden aangeven of ze al dan niet hadden getelewerkt op de invuldag. Voor respondenten die deze vraag niet hebben beantwoord, werd er bijkomend gekeken naar de reden waarom er geen verplaatsing plaatsvond, met mogelijke antwoordoptie 'ik werkte van thuis uit (telewerk)'. Deze respondenten werden bij de groep van telewerkers gevoegd. Voor elke andere antwoordoptie dan 'ik werkte van thuis uit (telewerk)' die werd gekozen, werd aangenomen dat deze personen niet aan telewerk deden.

Een interessante bevinding uit de analyse is dat telewerkers zich gemiddeld gesproken, meer verplaatsen dan niet-telewerkers (gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in de groep telewerkers bedraagt 2,9 verplaatsingen versus gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in de groep niet-telewerkers bedraagt 2,7 verplaatsingen). De afgelegde afstand (gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag) van telewerkers bedraagt 24,9km versus 30,2km voor de groep niet-telewerkers. De thuiswerkdag lijkt dus inderdaad ook gebruikt te worden om (meer) verplaatsingen te doen maar dit leidt niet tot verdere verplaatsingen. Of met andere woorden, wellicht worden er meer kortere verplaatsingen gedaan tijdens de thuiswerkdag.

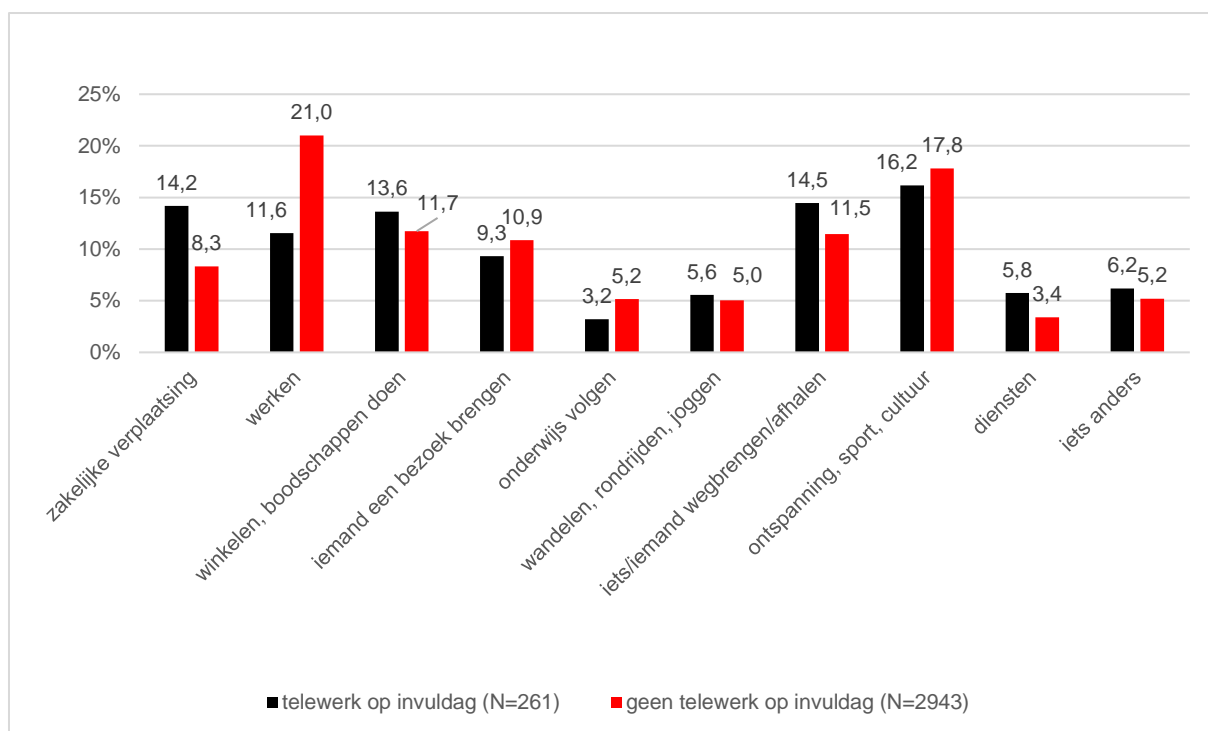
Verdere analyse (zie Figuur 22) volgens motief kan ons nog een beter beeld geven van dit gedrag want de figuur toont ons voor welke motieven die meer-verplaatsingen dan worden uitgevoerd. Toch moeten we hier bijzonder voorzichtig zijn bij de interpretatie want vooral bij de groep telewerkers die zich verplaatsen (N=261), worden de aantallen wel bijzonder klein als we deze subgroep nog eens opdelen in 10 motieven. We leren uit de analyse dat de telewerkers wat meer verplaatsingen doen "om iemand te gaan brengen en halen" dan niet-telewerkers. Voor het overige zijn er niet zo heel veel verschillen in het verplaatsingsgedrag van beide groepen (uiteraard doen niet-telewerkers meer werk- en schoolactiviteiten). Waarschijnlijk is deze activiteit dus de grootste verklarende factor in het hoger aantal verplaatsingen. Maar opnieuw, met enig voorbehoud dus, gegeven de vrij kleine groep observaties bij de telewerkers die zich verplaatsen.



*Figuur 22 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens motief en telewerk*

Tot slot kunnen we ook nog eens naar de verdeling van het aantal afgelegde kilometers kijken; dat gebeurde in Figuur 23. Daar zien we natuurlijk dat "werken" bij de groep van niet-telewerkers duidelijk dominant is. De meer-kilometers die via "iemand brengen en halen", maar zeker ook voor "zakelijke verplaatsingen" worden afgelegd door de telewerkers kunnen dan wel weer niet de grotere afstand die voor "werken" door niet-telewerkers wordt afgelegd, compenseren waardoor de groep telewerkers er in totale afgelegde afstand hoger uitkomt. Ook hier geldt de opmerking dat er een vrij klein aantal observaties is bij de telewerkers die zich verplaatsen, dus dit moeten we zeker in het achterhoofd houden.





Figuur 23 Verdeling van het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag volgens motief en telewerk

### 5.9.3 Woon-schoolverkeer

Nadat we in detail hebben ingezoomd op het woon-werkverkeer, zullen we nu hetzelfde doen voor het woonschoolverkeer. We registreren 773 (gewogen frequentie) woon-schooltrajecten in onze dataset in Vlaanderen.

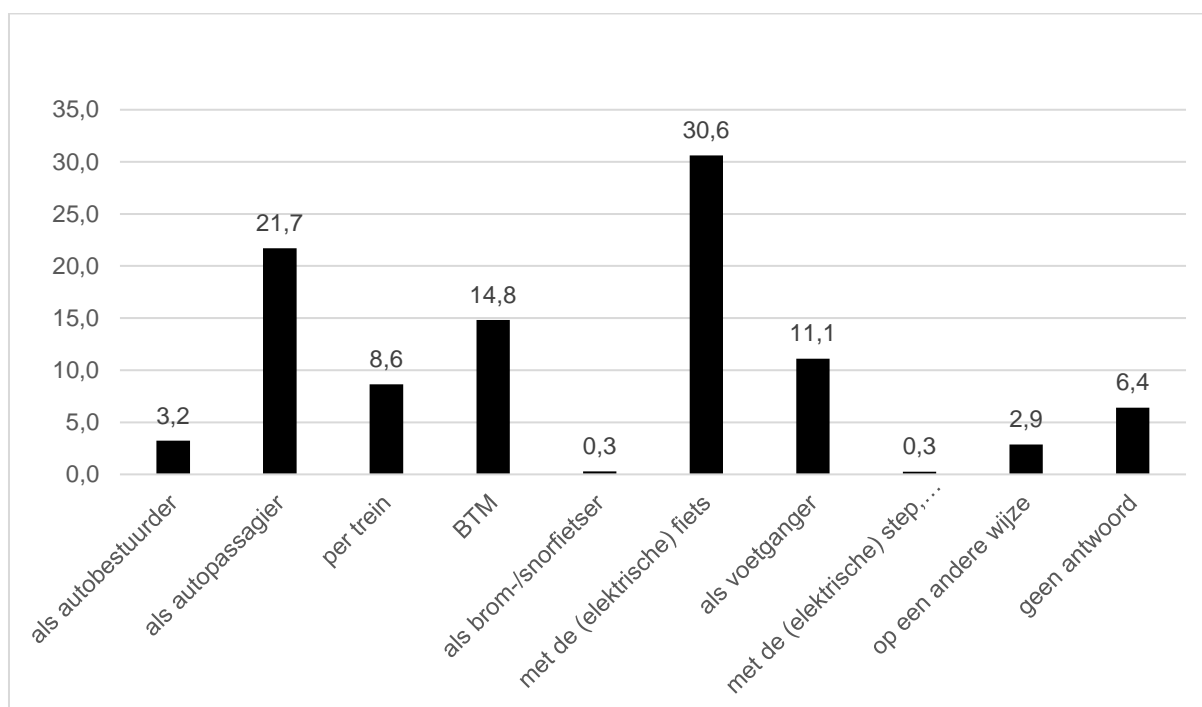
Opnieuw maken we het onderscheid tussen een analyse via de persoonsvragenlijst en een analyse via het dagboekje.

#### 5.9.3.1 Analyse via de persoonsvragenlijst

##### 5.9.3.1.1 Analyse via hoofdvervoerswijze

Naar analogie naar wat we met de woonwerktrajecten hebben gedaan, starten in deze sectie met een analyse op hoofdvervoerswijze (zie tabellenrapport, Tabel 266 en Figuur 24). Merk op dat we enkel de trajecten A hebben onderzocht, d.w.z. scholieren en studenten die *van* de woonplaats (thuisadres) *naar* een vast werk- of schooladres gaan.

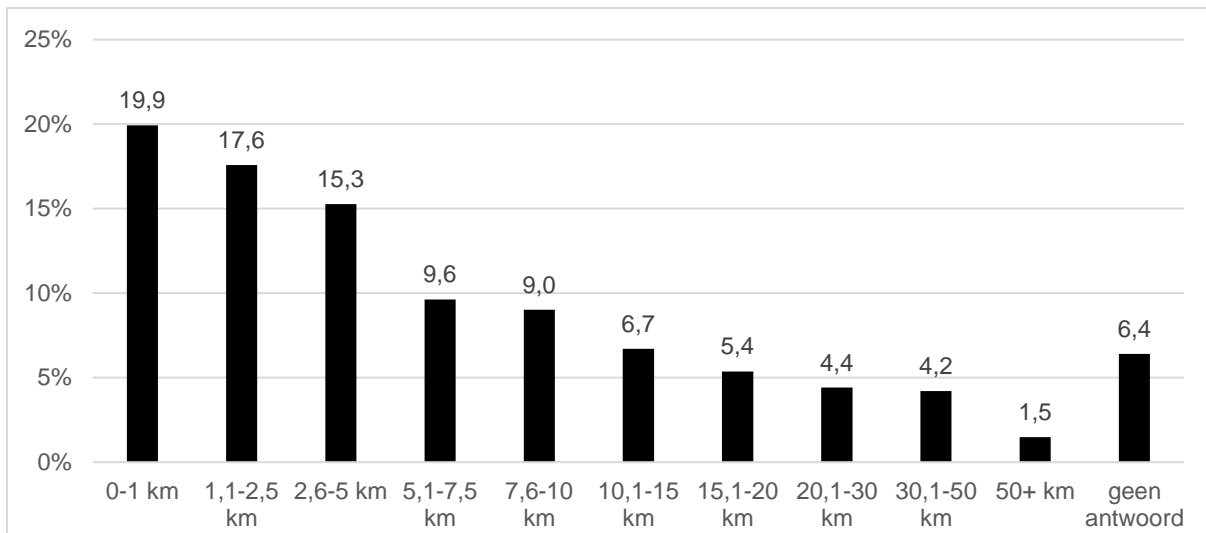
In onze voorgaande bespreking (zie o.a. sectie 5.7.1) kwam al naar voren dat het woon-schoolverkeer veruit het meest duurzame motief was. Dat zien we ook in deze grafiek terugkomen want de auto is hier maar goed voor een aandeel van 25%. De fiets (ook hier werd weer de niet-elektrische, de elektrische en de speedpedelec samen genomen, al komt deze laatste niet voor in het woonschoolverkeer) doet het traditioneel gezien altijd beter bij woonschoolverplaatsingen, en komt anno 2021-2022 uit op een mooi aandeel van meer dan 30%: dat zit in dezelfde ordes van grootte dan de vorige OVG's die in Vlaanderen werden uitgevoerd. Logisch, want bij dat woon-schoolverkeer speelt de elektrische fiets natuurlijk een veel minder grote rol (0,7%). Verder hebben ook de modi de trein, de lijnbus en ook voetgangers een belangrijke rol in het modale aandeel woon-schoolverkeer. Deze observaties hebben we ook al meermaals in vorige OVG's vastgesteld. Ook merken we op dat er een vrij grote categorie "geen antwoord" (6%) is: dat zijn vaak respondenten die geen antwoord konden geven op de vraag omtrent hoofdvervoerswijze woon-schoolverkeer omdat hun woon-schoolverkeer niet tot Traject A behoort maar wel tot traject B of C (zie sectie 5.9 voor meer toelichting).



*Figuur 24 Verdeling van personen (scholieren en studenten) volgens hoofdvervoerswijze woon-schoolverkeer (Vraagstelling: "Met welke vervoerswijze legt u de langste afstand af?"; N=773; vraag enkel van toepassing voor het normale traject "Woon-school", waarbij woonplaats de thuislocatie is en schooladres een vast schooladres is)*

#### 5.9.3.1.2 Woon-schoolafstand

Net zoals bij het woon-werkverkeer, sluiten we deze gedetailleerde analyse van het woonschoolverkeer via persoonsvragenlijst af door even de woonschoolafstand onder de loep te nemen. Uit het tabellenrapport, zie Tabel 268 blijkt dat de gemiddelde woon-schoolafstand 8,8 km bedraagt. Via de verdeling (zie Figuur 25, en tabellenrapport, Tabel 267) zien we dat 37% van de scholieren en studenten op minder dan 2,5 km van de school woont. 52% vind je binnen de 5 km-klasse. En zelfs 71% binnen de 10 km. Deze afstanden geven nog meer aanleiding tot gebruik dan duurzame modi dan het woon-werkverkeer, wat overigens opnieuw bevestigd wordt in onze eerdere resultaten die we in het rapport reeds hebben besproken. Ook hier vermelden we in dit verband nog even voor de volledigheid dat we in Tabel 270, een detailanalyse (persoonsvragenlijst) hebben gemaakt van woon-schoolverplaatsingen van maximaal 5 km. Uit deze analyse leren we dat er toch nog 25% van de woon-schoolverplaatsingen van maximaal 5 km met de auto (als passagier) gebeuren.



*Figuur 25 Verdeling van personen (scholieren en studenten) volgens hoofdvervoerswijze woon-schoolverkeer (Vraagstelling: “Hoe ver ligt uw vast schooladres van uw woonplaats?”; N=773; vraag enkel van toepassing voor het normale traject “Woon-school”, waarbij woonplaats de thuislocatie is en schooladres een vast schooladres is)*

### 5.9.3.2 Analyse woon-school dagboekje

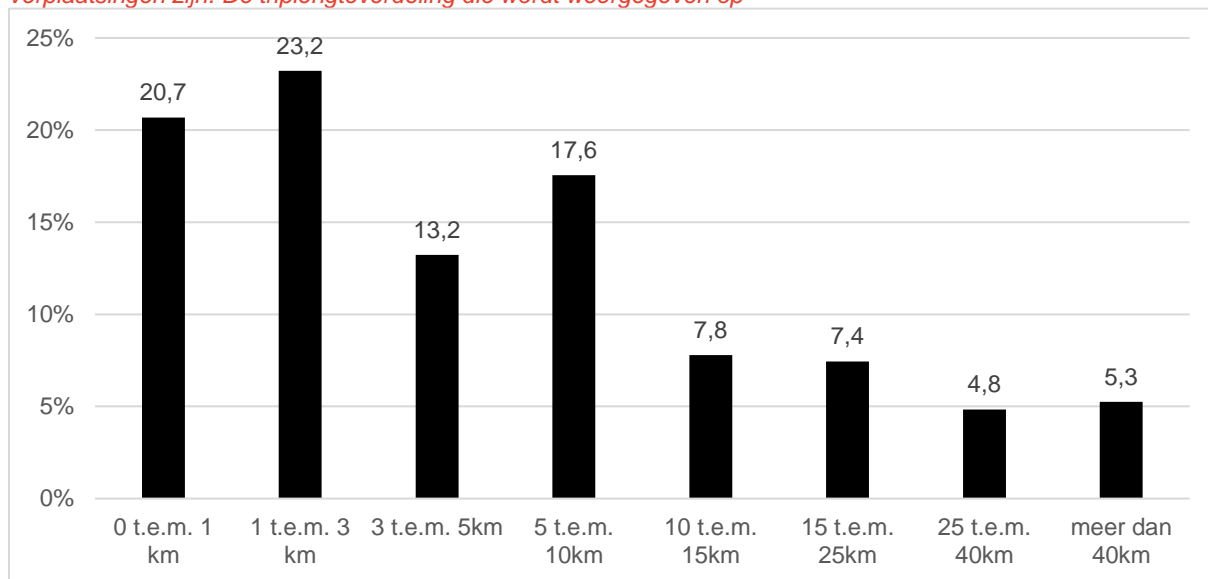
Naar analogie met het woonwerkverkeer, kunnen we naast de analyse op basis van de persoonsvragenlijst, ook inzoomen op het woonschoolverkeer via het dagboekje. Voor een bespreking van het inhoudelijk verschil tussen beide (persoonsvragenlijst versus dagboekje) verwijzen we opnieuw naar sectie 5.9.

Bemerk dat we de cijfers van het verplaatsingsboekje (hoofdvervoerswijze/motief) reeds toegelicht werden in sectie 5.7. Wanneer we naar de cijfers kijken kunnen we stellen dat de volgende modale aandelen worden bekomen voor het motief “onderwijs volgen”: zo verplaatst 31,2% zich met de fiets, 19,5% gaat te voet, ruim 12% gebruikt bus, tram of metro terwijl autopassagier nog altijd goed is voor een modaal aandeel van 22,7%. Opnieuw, zeker niet om deze cijfers naast elkaar te leggen, maar vooral om de verschillende mogelijkheden van analyses aan te tonen.

## 5.10 Verplaatsingsafstanden

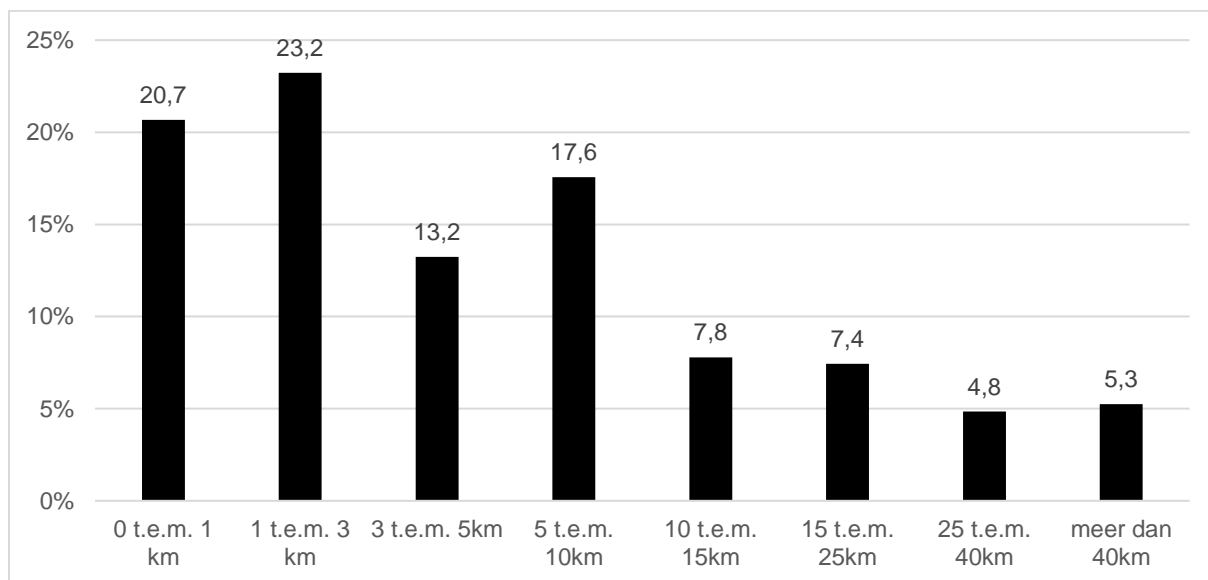
*Ook al hoeft het geen betoog dat globalisering vandaag de dag niet meer weg te denken is uit onze Westerse maatschappij, toch zien we echter dat het grootste deel van onze verplaatsingen lokale*

verplaatsingen zijn. De triplengteverdeling die wordt weergegeven op



Figuur 26 (zie ook tabellenrapport, Tabel 139) is berekend op basis van de gegevens uit het verplaatsingsboekje. Per afstandscategorie wordt het percentage van het aantal verplaatsingen aangegeven.

Uit de cijfers lezen we af dat een verplaatsing in Vlaanderen in meer dan 57% van de gevallen korter dan 5 km is en in meer dan 80% van de gevallen korter dan 15 km. Slechts 5,3% van de dagelijkse verplaatsingen in Vlaanderen zijn meer dan 40 km. De **gemiddelde afstand per verplaatsing** bedraagt **10,9 km** (zie tabellenrapport, Tabel 121).



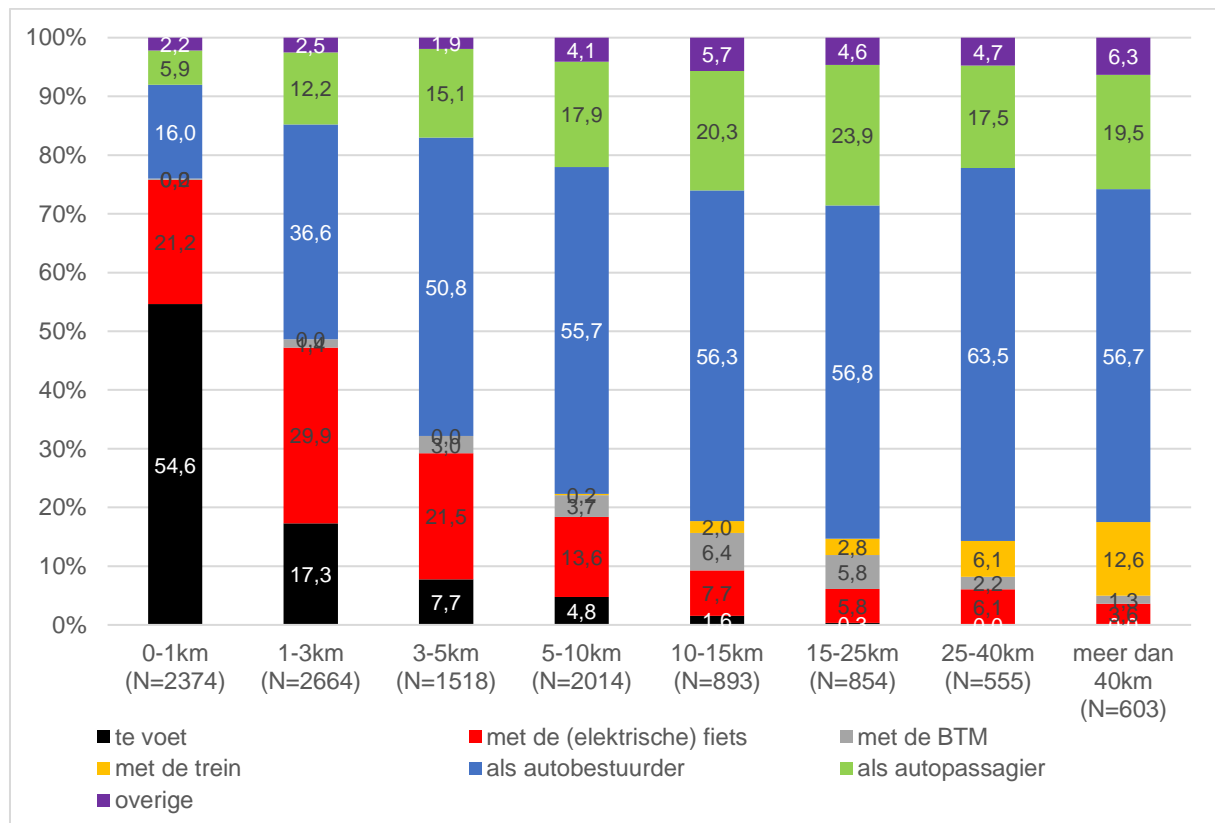
Figuur 26 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens afstand (N=11598)

## 5.11 Verplaatsingsafstanden en hoofdvervoerswijze

Onderstaande Figuur 27 geeft aan hoe we welke afstanden afleggen, met andere woorden een verdere detaillering van de hierboven genoemde triplengteverdeling volgens gebruikt vervoermiddel. Het beeld is logisch. De grafiek geeft als het ware de grote “systeemgrenzen” van de vervoersmodi weer. Opnieuw werden enkele modi zoals brom- en snorfietser, “met de elektrische step”, de taxi, en “iets anders” gegroepeerd onder “overige”.

Uit de figuur kunnen we zien dat ook korte verplaatsingen tot 1 km, nog in meer dan 50% te voet gebeuren. Dat was in vorige OVG's ook al zo, en het lijkt een beetje te horen bij “drukke” leven waarin we niet een paar minuten extra lijken te kunnen verliezen. Mede door de opkomst van de elektrische fiets, zien we dat de systeemgrenzen van de fiets duidelijk opschuiven: zo zien we zelfs op de lange afstand nog een vrij aanzienlijk aandeel fiets terugkomen.

Daarnaast valt toch opnieuw de dominantie van de auto uit de figuur op: we beschouwen het als een flexibel en all-round vervoermiddel. Zelfs voor erg korte verplaatsingen is er geen beperkt aandeel voor de auto. En dat aandeel groeit met de afstand. De auto kent dus eigenlijk geen onder-, noch bovengrens. Het aandeel trein neemt toe vanaf 15 km, maar de grafiek toont dat de trein pas echt interessant wordt vanaf 25 km. De reden hiervoor is dat op de langere afstanden, de reistijdverhouding voor de trein t.o.v. de auto iets gunstiger (of minder ongunstig) is, doordat het voor- en natransport dan minder zwaar wegen in de totale reistijd. Het aandeel trein is daardoor ook groter.



*Figuur 27 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens hoofdvervoerswijze en afstand (N=11598; de modus “Overige” bevat de antwoordcategorieën “met elektrische step /monowheel /hoverboard”, “met taxi of vergelijkbaar”, “als motorrijder/passagier”, “brom-/snorfietser”, “als vrachtwagenbestuurder”, “als bestelwagenbestuurder”, “met een autocar” en “op een andere wijze”)*

## 5.12 Verplaatsingsduur

Naast het aantal verplaatsingen is de gemiddelde tijdsduur per verplaatsing een andere interessante indicator. Wanneer we die 2 belangrijke concepten (verplaatsingen en tijdsduur) bij elkaar voegen, komen we uit bij de beruchte “BREVER”-wet (Behoud van REistijd en VERplaatsing). Volgens deze wet is het aantal verplaatsingen op lange termijn (20-30 jaar) redelijk stabiel: ze stelt dan ook *op een geaggregeerd niveau*, een constante tijdsbesteding aan verplaatsingen. Zo concludeerde Hupkes (1982) reeds dat de mens zich 73 minuten per dag verplaatst. Wetenschappers gaan vandaag uit van een gemiddelde tussen de 70 en 90 minuten. Ook uit onze analyse voor Vlaanderen blijkt de BREVER wet toch nog altijd vrij goed stand te houden: zo is de **gemiddelde tijdsduur per verplaatsing 21,6 minuten** (zie tabellenrapport, Tabel 123). Als we dit vermenigvuldigen met de 3,58 verplaatsingen (participatenniveau); komen we uit op 77 minuten.

## 5.13 Variatie in aantal verplaatsingen

### 5.13.1 Geslacht

Eerder in dit rapport hebben we al vermeld dat verplaatsingsgedrag en mobiliteit geen eenheidsworst is en dat er heel veel variaties en verschillen te detecteren zijn wanneer je in detail gaat kijken naar onze verplaatsingen. Een eerste cijfer dat we in dat verband bespreken is het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens geslacht (zie Tabel 11). Uit de cijfers kunnen weinig conclusies worden getrokken want de verschillen ten opzichte van het algemene gemiddelde zijn niet significant (op het 99% betrouwbaarheidsinterval). Ook wanneer we echter naar het participatenniveau kijken, zien we geen echte verschillen tussen mannen en vrouwen. De cijfers staan ook in het tabellenrapport, Tabel 153 en Tabel 127-128.

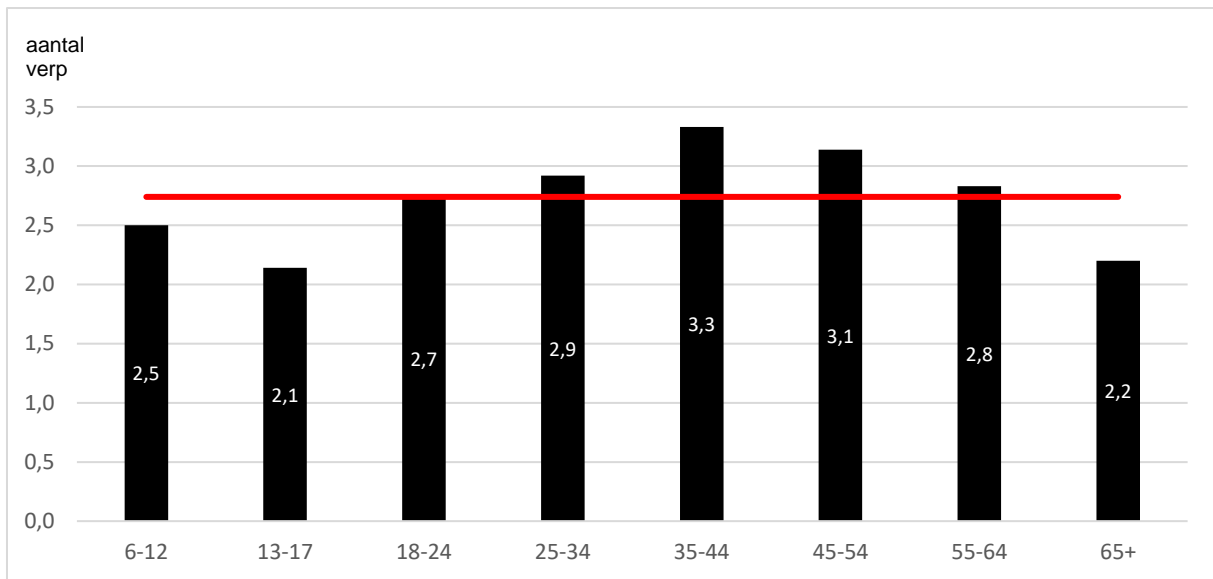
	Algemeen	Mannen	Vrouwen
Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (respondentenniveau)	2,74	2,78	2,70
Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (participatenniveau)	3,58	3,57	3,60

*Tabel 11 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens geslacht (N=11598; waarbij N mannen=5642; N vrouwen=5954;)*

### 5.13.2 Leeftijd

De relatie tussen leeftijd en het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag toont een logisch patroon (zie Figuur 28 en tabellenrapport, Tabel 159). Zo zien we in de eerste plaats duidelijk minder verplaatsingen bij de jongste en de oudste leeftijdsgroepen. Op basis van deze cijfers wordt het typische beeld van de meer actieve gepensioneerde met een breed gamma aan vrijetijds- en andere activiteiten, dus op het eerste zicht niet bevestigd. Uiteraard zullen een aantal van deze mensen misschien al wat meer moeilijkheden hebben om zich te verplaatsen (verplaatsingsmoeilijkheden volgens leeftijd zullen we ook nog in sectie 8.7, Figuur 49 bespreken), wat een mogelijke verklaring kan zijn. Verder doen de meeste verplaatsingen zich voor in de leeftijdsgroep van 35-44 en van 45-54 jaar.

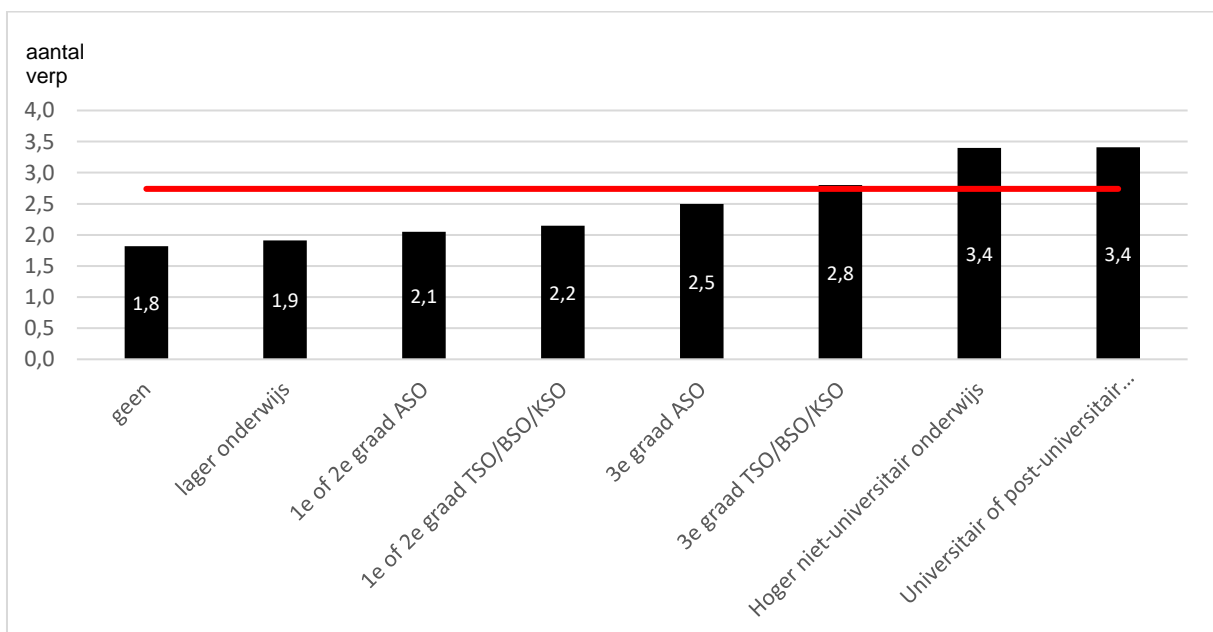
Wanneer we het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag in het achterhoofd houden (dat was 2,74 op respondentenniveau) is het dus duidelijk dat er leeftijdsgroepen zijn die veel minder en anderen die veel meer verplaatsingen maken. Om dit grafisch weer te geven, hebben we het gemiddeld aantal verplaatsingen in deze en de hierna volgende grafieken aangegeven met een rode horizontale lijn. Uit significantietesten blijkt dat alle verschillen significant zijn ten opzichte van dit algemene gemiddelde, op het 99% betrouwbaarheidsinterval, met uitzondering van de leeftijdsgroepen 18-24; 25-34 en 55-64 jaar.



Figuur 28 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens leeftijd (N=11598)

### 5.13.3 Diploma

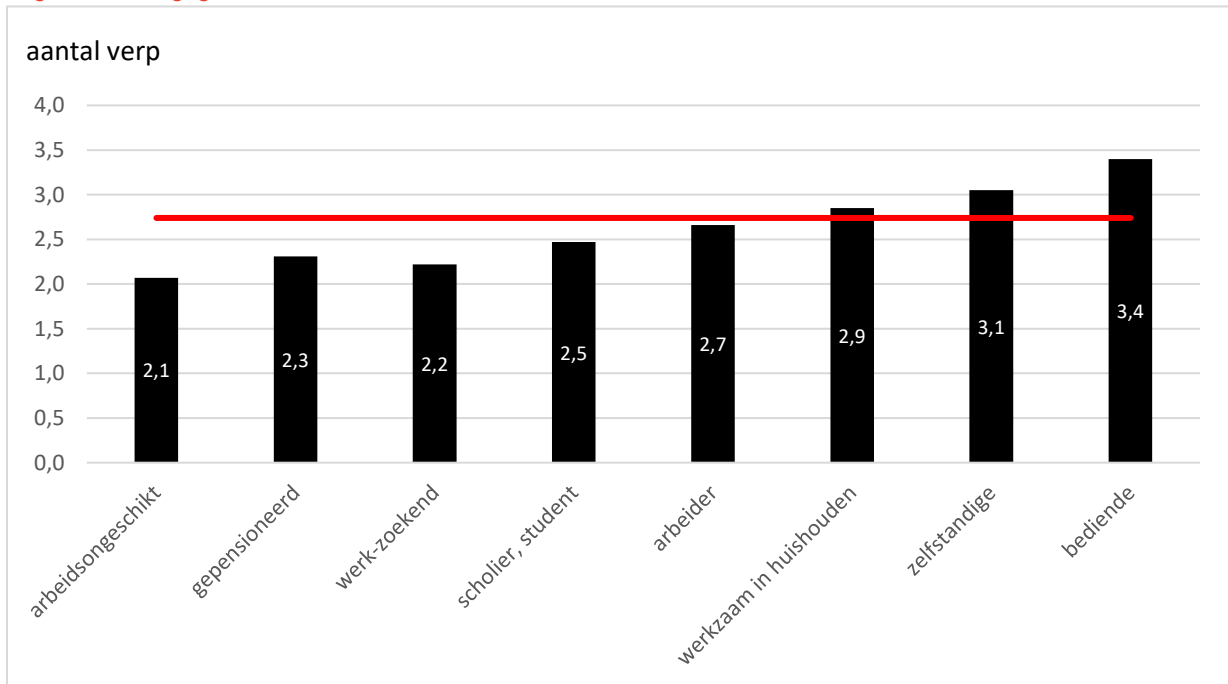
Figuur 29 (en tabellenrapport, Tabel 165) geeft een volgende “variatie” weer, namelijk het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag weer volgens diploma. De grafiek geeft aan dat mensen uit het hoger onderwijs (zowel niet-universitair als universitair) gemiddeld gesproken significant meer verplaatsingen maken dan mensen met een lagere opleiding. Ook zijn zij de 2 groepen die duidelijk significant meer verplaatsingen maken dan het algemene gemiddelde (2,74 op respondentenniveau). Dat is interessant om vast te stellen. Bij dat diploma zijn er overigens ook relaties te maken met de bespreking van het aantal verplaatsingen volgens statuut, dat bespreken we in de volgende sectie.



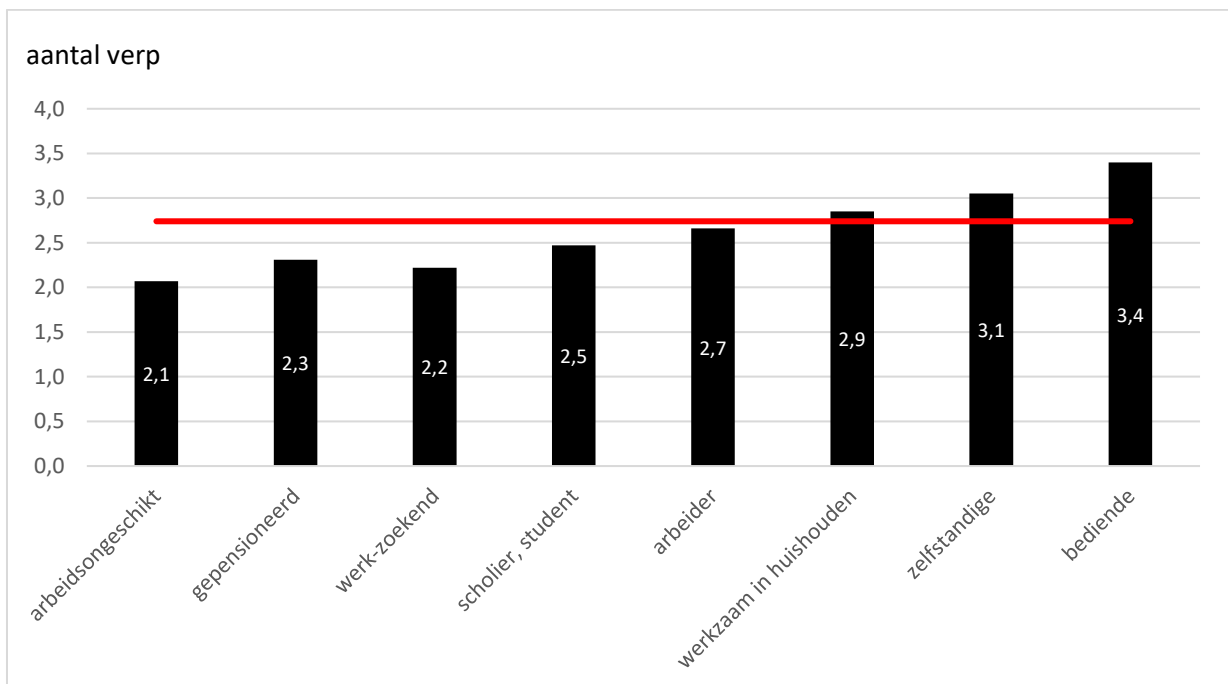
Figuur 29 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens diploma (excl. scholieren en studenten) (N=9268)

### 5.13.4 Statuut

*De relatie tussen het statuut van een persoon en het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag wordt weergegeven in*



Figuur 30 (en tabellenrapport, Tabel 169). Hier stellen we vast dat mensen zonder beroep (arbeidsongeschikt, gepensioneerd, werkzoekend) minder verplaatsingen maken dan mensen met een beroeps- of schoolactiviteit. Ook is het aantal verplaatsingen van arbeiders duidelijk lager dan dat van bedienden en van zelfstandigen. Uit significantietesten blijkt dat alle verschillen significant zijn ten opzichte van het algemene gemiddelde op het 99% betrouwbaarheidsinterval, met uitzondering van de statuten “werkzaam in huishouden”, “scholier” en “arbeider”.





## 6 Analyse volgens afgelegde afstand

### 6.1 Afgelegde afstand

Eerder in dit rapport (zie sectie 5.10) bespraken we al de afgelegde afstand per verplaatsing (gemiddeld gesproken was die 10,8704846km) en in sectie 5.2.1 hebben we het natuurlijk ook al gehad over het gemiddeld aantal verplaatsingen (deze was 2,743038 op respondentenniveau). Als je deze 2 met elkaar vermenigvuldigt, krijg je **29,82 km**. Dit cijfer noemen we ook wel het **gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd)** en is uiteraard ook terug te vinden in het tabellenrapport (Tabel 186).

De afgelegde afstand spreekt uiteraard erg tot de verbeelding. Laat ons hier even op verder redeneren. Wanneer we dit getal vermenigvuldigen met de totale populatie (i.e. 6.297.008 inwoners in Vlaanderen ouder dan 5 jaar), dan leggen alle Vlamingen met zijn allen samen meer dan 187 miljoen kilometers per dag af (zie ook tabellenrapport, Tabel 279). Vermenigvuldigd met alle dagen van het jaar, komen alle Vlamingen samen met zijn allen uit op meer dan 68 miljard kilometer per jaar. Hallucinante cijfers en moeilijk te vatten, daarom even ter vergelijking: de afstand van de aarde tot respectievelijk de maan en de zon bedraagt 384000 km en 150 miljoen kilometer.

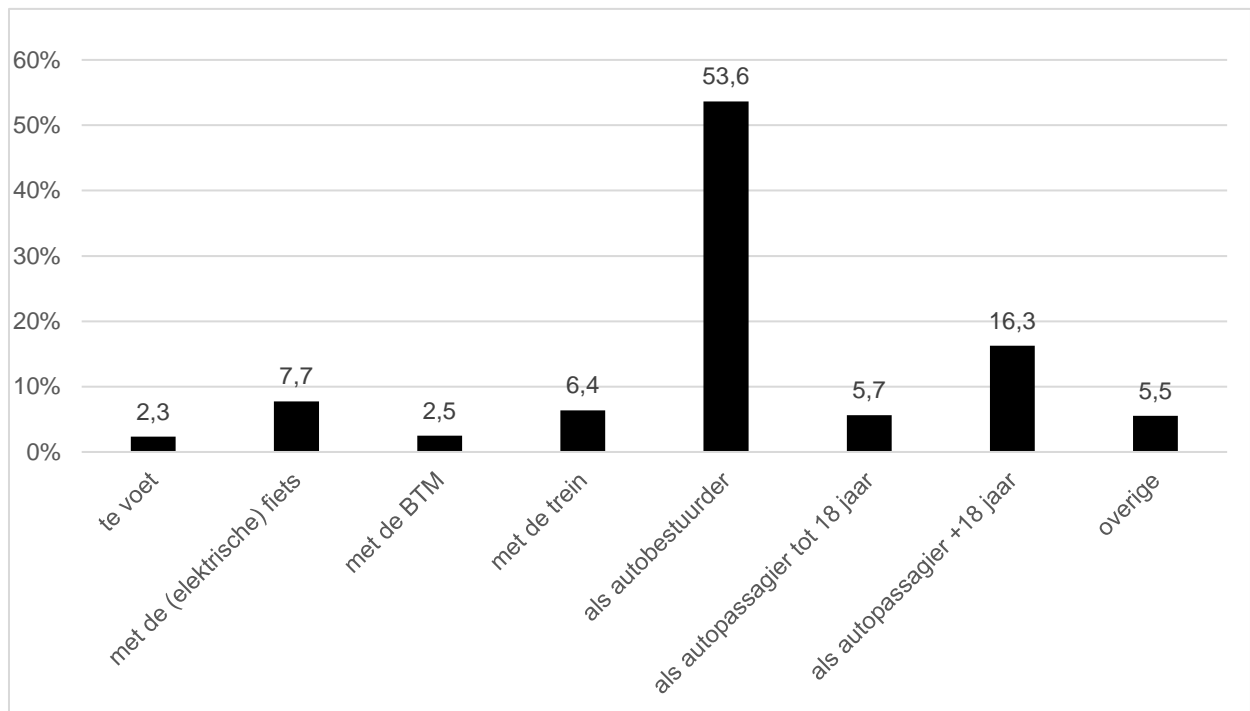
Net zoals bij het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd), zijn de hierboven genoemde cijfers op *respondentenniveau*, wat betekent dat alle respondenten (personen vanaf 6 jaar) in de studie worden meegenomen, ook diegenen die zich op een bepaalde dag niet verplaatsen (en die dus het algemene gemiddelde naar beneden halen). Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag op *participantenniveau* (dat zijn enkel diegenen die zich verplaatsen) bedraagt **38,9 km** in dit OVG (zie tabellenrapport, Tabel 187).

### 6.2 Modal split

#### 6.2.1 Analyse volgens gemiddelde weekdag (maandag tot zondag)

Figuur 31 geeft de **aandelen van de verschillende hoofdvervoerswijzen** weer (zie ook tabellenrapport, Tabel 192). Bij deze figuur geldt over het algemeen dat de modi waarmee hogere snelheden behaald kunnen worden, uiteraard een groter aandeel in deze modale verdeling innemen (omdat met snellere modi grotere afstanden kunnen worden afgelegd binnen dezelfde tijd).

Enkele cijfers die in de figuur opvallen: 75,6% van de afstand wordt per auto (bestuurder en passagier samen) afgelegd, terwijl dat bij het aantal verplaatsingen slechts 57,4% was. Het aandeel van de voetganger en fietser bedraagt resp. 2,3% en 7,7% van de gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag. Bij de verplaatsingen bleek dat de voetganger en fietser een veel groter aandeel voor hun rekening namen, namelijk 35%. De verplaatsingen te voet of per fiets zijn dus typisch van korte afstand, terwijl de auto ook vaak voor de langere verplaatsingen wordt gebruikt. Ook de trein wordt voor lange afstanden gebruikt, ook al heeft deze modus in dit OVG “slechts” een aandeel van 6,4% in de verplaatsingskilometers. Eerder zagen we ook al dat het modale aandeel van de trein in het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (zie ook hoofdstuk 3.5.1.1) in dit OVG vrij laag was (1,4%) en *uiteraard* speelt het in deze modale verdeling volgens afstand ook een rol hoe frequent een modus gebruikt wordt.

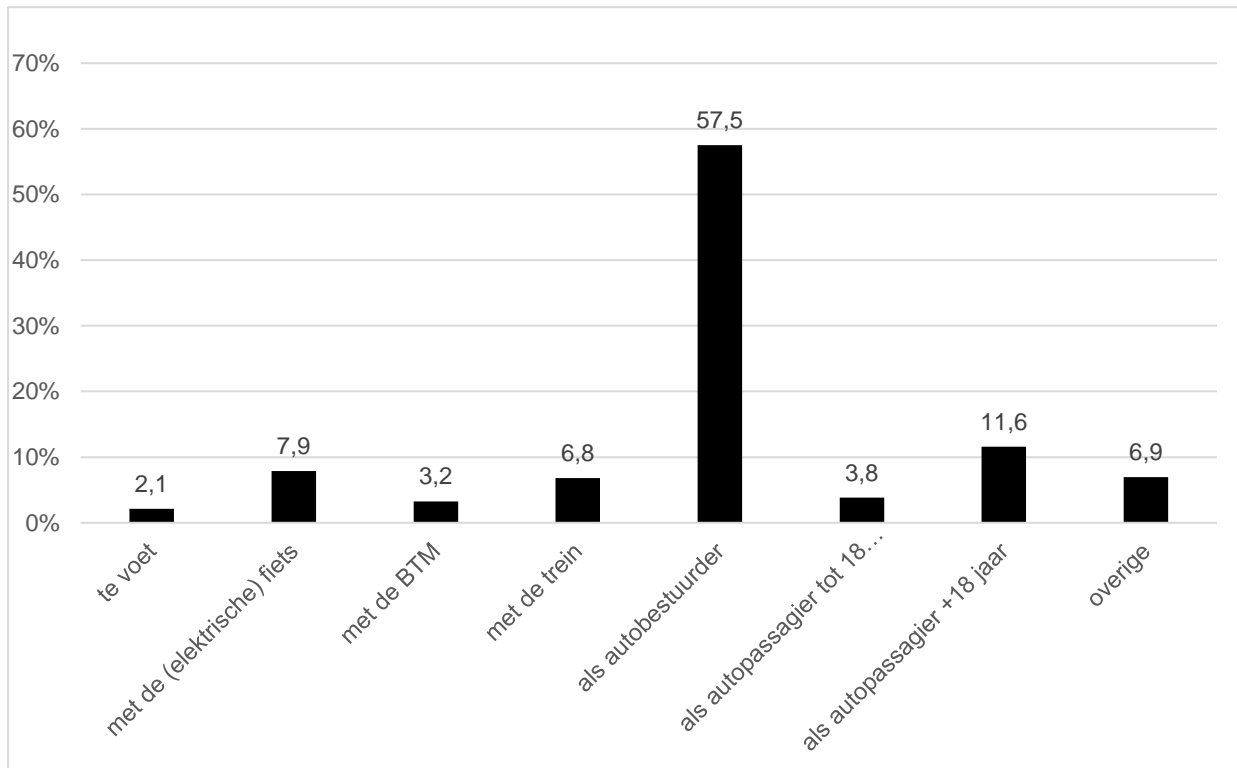


*Figuur 31 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens hoofdvervoerswijze (weekdag) (N=11598; de modus “Overige” bevat de antwoordcategorieën “met elektrische step /monowheel /hoverboard”, “met taxi of vergelijkbaar”, “als motorrijder/passagier”; “brom-/snorfiets”, “als vrachtwagenbestuurder”, “als bestelwagenbestuurder”, “met een autocar” en “op een andere wijze”)*

## 6.2.2 Analyse volgens werkdag (maandag tot vrijdag, excl. feestdagen)

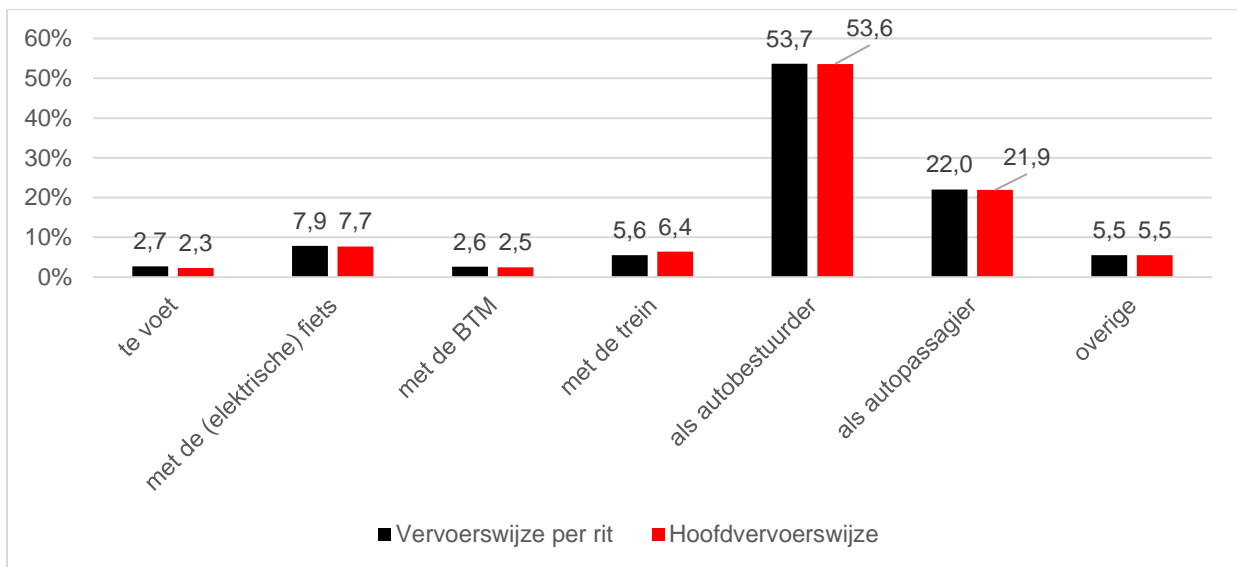
Gezien het belang van deze indicator hebben we, net zoals bij de verplaatsingen ook nog even een analyse toegevoegd (zie Figuur 32, op niveau van een werkdag (d.w.z. van maandag t.e.m. vrijdag, exclusief feestdagen en tabellenrapport, Tabel 195), waarbij het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag op een gemiddelde werkdag 29,79 km bedraagt (respondentenniveau). Dit cijfer stelt ons dus in staat om een modale verdeling voor die verplaatsingen op werkdagen te berekenen.

We zien niet zo veel verschillen met een gewone werkdag. Enkel bij automerken we een verschuiving, nl. tussen autobestuurders en autopassagiers. Opvallend is ook dat het aandeel auto (zowel bestuurders als passagiers) tijdens de werkweek een beetje lager is, nl. 73% tegenover 76%). Exact hetzelfde (kleine verschillen tussen werk- en wekdagen) zagen we ook al terugkomen bij de verplaatsingen, dus deze bevinding lijkt ook wel vrij consistent te zijn.



*Figuur 32 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens hoofdvervoerswijze (werkdag) (N= 8307, de modus "Overige" bevat de antwoordcategorieën "met elektrische step /monowheel /hoverboard", "met taxi of vergelijkbaar", "als motorrijder/passagier", "brom-/snorfiets", "als vrachtwagenbestuurder", "als bestelwagenbestuurder", "met een autocar" en "op een andere wijze")*

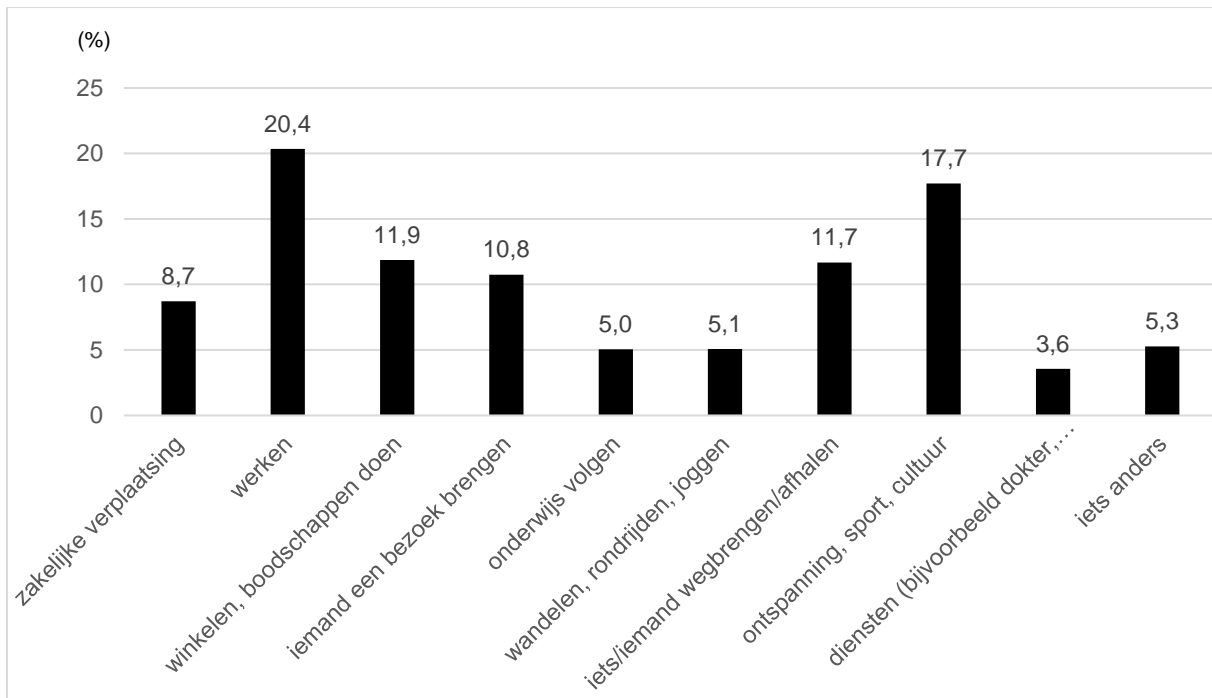
### 6.2.3 Analyse hoofdvervoerswijze versus vervoerswijze per rit



*Figuur 33 Aandeel in het gaakpppd van de verschillende modi als hoofdvervoerswijze per verplaatsing versus het aandeel in het gaakpppd van de verschillende modi als vervoerswijze per rit (aantal kilometers/ritten) (N ritten = 12963; N verplaatsingen = 11474; de modus "Overige" bevat de antwoordcategorieën "met elektrische step /monowheel /hoverboard", "met taxi of vergelijkbaar", "als motorrijder/passagier", "brom-/snorfietser", "als vrachtwagenbestuurder", "als bestelwagenbestuurder", "met een autocar" en "op een andere wijze")*

Figuur 33 (zie ook Tabellenrapport 236) vergelijkt het **aandeel in het gaakpppd van de verschillende modi als hoofdvervoermiddel** (zie ook Figuur 31) met het aandeel in het gewogen aantal ritkilometers van de verschillende modi in het geval er een **analyse op ritniveau** wordt uitgevoerd. Bij dit laatste wordt dus niet enkel de hoofdvervoerswijze geanalyseerd, maar worden de modi van alle ritten in beschouwing genomen. Het feit dat de verschillen minimaal zijn, wijst erop dat een analyse op niveau van de hoofdvervoerswijze te verantwoorden is. Bovendien is het vrij logisch dat de fout kleiner is op kilometerniveau dan bij aantal verplaatsingen, aangezien het hoofdvervoermiddel net het vervoermiddel was waarmee de grootste afstand wordt afgelegd.

### 6.3 Verplaatsingsmotief



*Figuur 34 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens motieven van de verplaatsing (N=11598)*

In Figuur 34 (tabellenrapport, Tabel 196) wordt een indeling gemaakt van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon pser dag naar verplaatsingsmotief.

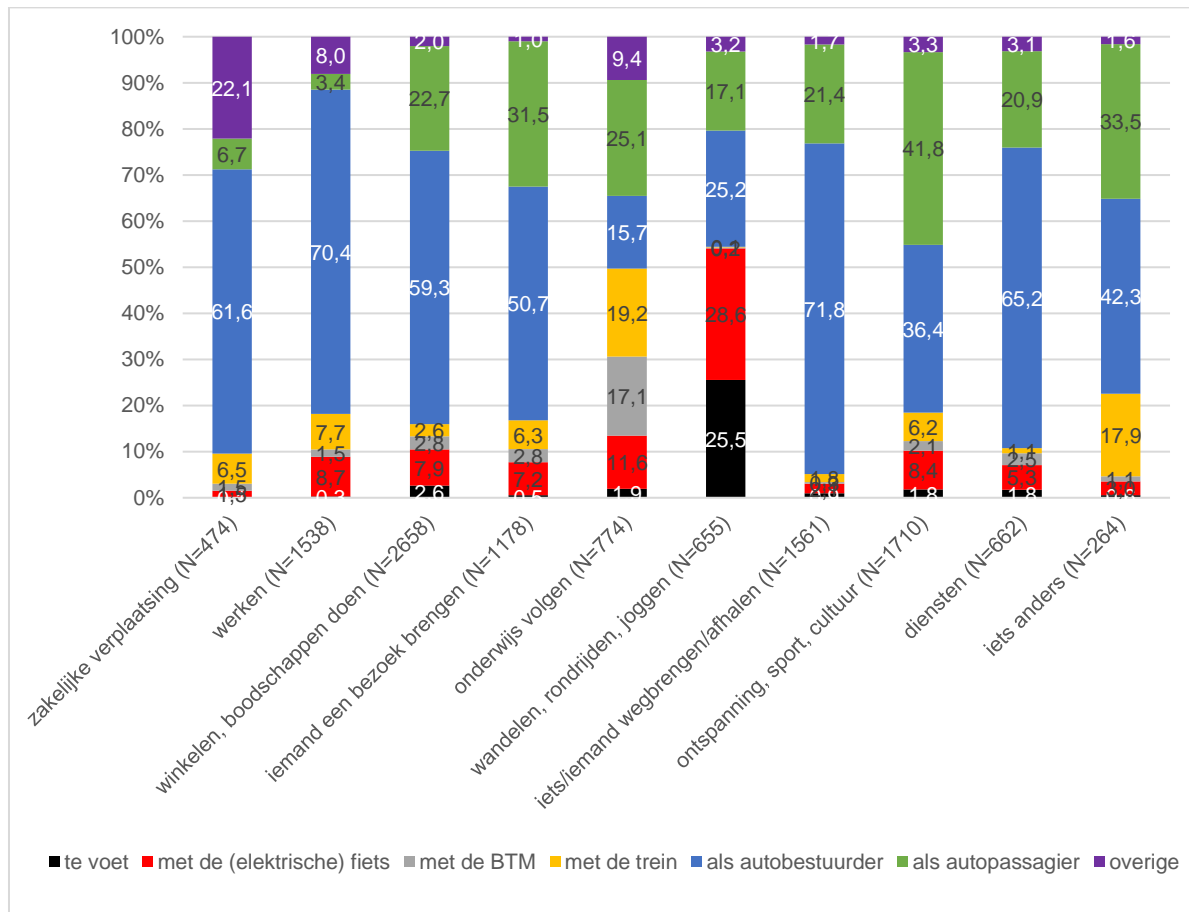
Een vergelijking tussen Figuur 34 en Figuur 15 (het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens verplaatsingsmotief) toont aan voor welke motieven eerder langere verplaatsingen worden gemaakt en voor welke motieven eerder kortere verplaatsingen worden gemaakt. De motieven waarvoor eerder langere verplaatsingen worden gemaakt, hebben immers een groter aandeel in de verplaatsingsafstand dan in het aantal verplaatsingen. Dit is het geval voor de verplaatsingen die met zakelijke verplaatsingen en werken te maken hebben. Deze verplaatsingen nemen bijna 29,1% in van de verplaatsingsafstand, terwijl ze slechts 17,2% innemen van het aantal verplaatsingen. Bij de motieven waarbij eerder kleinere afstanden worden afgelegd is het net omgekeerd, namelijk het aandeel van die motieven in de verplaatsingsafstand is kleiner dan het aandeel in het aantal verplaatsingen. Dat laatste is bijvoorbeeld van toepassing bij de verplaatsingen voor winkels/boodschappen doen. Zo neemt dit motief 22,8% in van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag voor haar rekening, terwijl het slechts 11,9% kan innemen van het gemiddeld aantal afgelegde km per persoon per dag.

### 6.4 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze (kilometers)

#### 6.4.1 Verdeling van gaakpppd volgens hoofdvervoerswijze per motief

De volgende 2 grafieken maken voor de afgelegde afstanden de **koppeling tussen het verplaatsingsmotief en de hoofdvervoerswijze**. Net zoals bij het aantal verplaatsingen gebeurt deze analyse eerst vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief (Welke vervoersmodi worden gebruikt gegeven een bepaald motief?) en vervolgens vanuit het standpunt van de hoofdvervoersmodus (Voor welke motieven wordt een bepaalde modus gebruikt?).

Figuur 35 (zie tabellenrapport, Tabel 201, *kolompercentages*) geeft de **verdeling** van de afgelegde afstand (dat is 29,8 km op respondentenniveau) aan volgens modus en motief. Deze analyse vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief, maakt dus duidelijk voor welke motieven de Vlaming zich (het verst) verplaatst. Of met andere woorden, gegeven dat we een bepaald motief in gedachten houden, toont het kolompercentage in de kruistabel met welke modus dat gebeurt. Wel moeten we bij deze tabel (en bij kruistabellen in het algemeen) even aandachtig zijn voor kleinere aantallen, want de totale sample wordt hier opgedeeld in maar liefst 10 motieven X 19 modi = 190 dimensies! Dat maakt dat voor bepaalde weinig voorkomende modi, het aantal observaties veel te klein wordt om betekenisvolle uitspraken te kunnen doen. Daarom en voor de leesbaarheid van de grafiek, focussen we ons in deze bespreking hoofdzakelijk op de (groepen van) modi die het vaakst voorkomen.



*Figuur 35 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens hoofdvervoerswijze per motief (N=11598, de modus "Overige" bevat de antwoordcategorieën "met elektrische step /monowheel /hoverboard", "met taxi of vergelijkbaar", "als motorrijder/passagier", "brom-/snorfiets", "als vrachtwagenbestuurder", "als bestelwagenbestuurder", "met een autocar" en "op een andere wijze")*

Deze analyse toont aan dat bij de meeste motieven veruit het merendeel van de km per auto (autobestuurder + autopasagier) afgelegd worden. Enkel bij de motieven 'onderwijs volgen en bij 'wandelen/rondrijden/joggen', neemt deze hoofdvervoersmodus (autobestuur en -passagier samen) minder dan twee derde (68%) in van de totale afgelegde afstand.

Daarnaast valt ook op dat (met uitzondering van het motief "wandelen/rondrijden/joggen") het motief "onderwijs volgen" het motief is, waarvoor de meeste verplaatsingskilometers op een duurzame manier worden afgelegd. Zo zijn de modi te voet, met de (elektrische) fiets, BTM en de trein goed voor 50% van de afgelegde afstand. Eén en ander heeft natuurlijk te maken met de beperkte woon-schoolafstand, die gemiddeld "slechts" 8,8 km bedraagt.

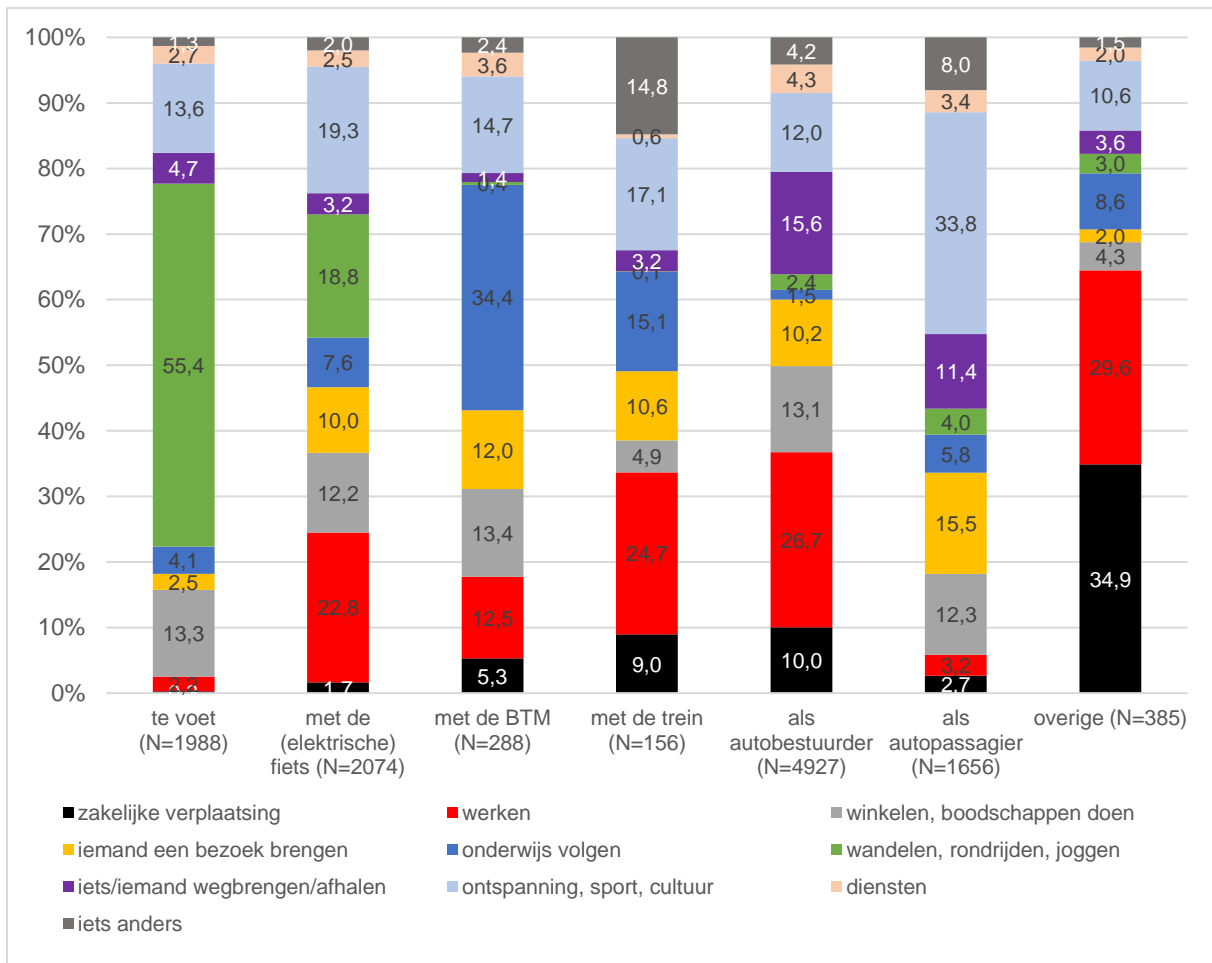
## 6.4.2 Verdeling van gaakpppd volgens motief en hoofdvervoerswijze

**Gegeven een bepaalde hoofdvervoerswijze**, geeft Figuur 36 weer voor **welke verplaatsingsmotieven** die modus gebruikt wordt (zie tabellenrapport, tabel 201, rijpercentages). Deze grafiek bespreekt het spiegelbeeld van vorige grafiek.

Net zoals bij de vorige grafiek, geldt hier de opmerking dat voor bepaalde weinig voorkomende modi, het aantal observaties te klein wordt om betekenisvolle uitspraken te kunnen doen. Daarom en voor de leesbaarheid van de grafiek, focussen we ons in deze bespreking hoofdzakelijk op de (groepen van) modi die vaker voorkomen. Zo werden opnieuw de modi vracht- en bestelwagenbestuurder, brom- en snorfietsers, “met de elektrische step” en de taxi, uit de grafiek weggelaten.

Uit Figuur 36 blijkt dat ‘met de auto als bestuurder’ kilometers voor alle motieven (met uitzondering van “onderwijs volgen”) afgelegd worden, maar het meest om te werken, namelijk 26,7% (10% voor zakelijke verplaatsingen). Eenzelfde beeld zien we bij de trein: ook daar worden de meeste km afgelegd om te werken (24,7% om te werken). Bij de afgelegde km als autopassagier domineert het motief ‘ontspanning/sport/cultuur’. Verder is het onderscheid “passagier tot 18 jaar” en “vanaf 18 jaar”, uiteraard het grootst bij het motief ‘onderwijs volgen’ (nl. 12,6% versus 3,4% van de afgelegde kilometers). Opvallend is ook dat de afgelegde fietskilometers voornamelijk worden gedaan om te gaan werken (nl. 22,8%). Uiteraard speelt de elektrische fiets hier een heel belangrijke rol. We merken verder ook op dat die (elektrische) fiets inzake afgelegde afstand, een modus is die voor vrij veel motieven wordt gebruikt.

Zoals elk jaar zien we ook typische motieven terugkomen die kort bij huis zijn. Het bekendste is het motief ‘winkelen/boodschappen doen’. Zo worden slechts 12,2% van de afgelegde (elektrische + niet-elektrische) fietskilometers voor dit motief uitgevoerd, maar in aantal verplaatsingen is het wel goed voor 22,2% van de verplaatsingen per fiets. De Vlaming doet dus vaak boodschappen, maar dan wel in zijn directe omgeving. Ook de km die te voet worden afgelegd zijn eerder van recreatieve aard. Maar liefst 55,4% van deze km worden afgelegd met motief ‘wandelen/joggen’.



Figuur 36 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens motief per hoofdvervoerswijze (N=11598; de modus "Overige" bevat de antwoordcategorieën "met elektrische step /monowheel /hoverboard", "met taxi of vergelijkbaar", "als motorrijder/passagier", "brom-/snorfiets", "als vrachtwagenbestuurder", "als bestelwagenbestuurder", "met een autocar" en "op een andere wijze")

## 6.5 Variatie in afgelegde afstand

Net zoals bij de verplaatsingen, zullen we vervolgens onderzoeken in hoeverre de afgelegde afstand in Vlaanderen varieert volgens een aantal socio-demografische en geografische kenmerken.

### 6.5.1 Geslacht

Een eerste variabele die we in dit verband typisch onderzoeken is het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag volgens geslacht (zie Tabel 12 en tabellenrapport, Tabel 186-187; Tabel 189-190). Opnieuw maken we een onderscheid tussen cijfers op respondenten- en op participantenniveau. Uit de cijfers wordt duidelijk dat mannen zich (significant) verder dan vrouwen verplaatsen. Deze observatie geldt zowel op het respondentenniveau als op participantenniveau.

Bijna alle voorgaande OVG's geven aan dat mannen gemiddeld meer km afleggen dan vrouwen. Ook in huidige OVG is dat duidelijk het geval, dus dat lijkt een stabiele observatie te zijn doorheen de jaren.

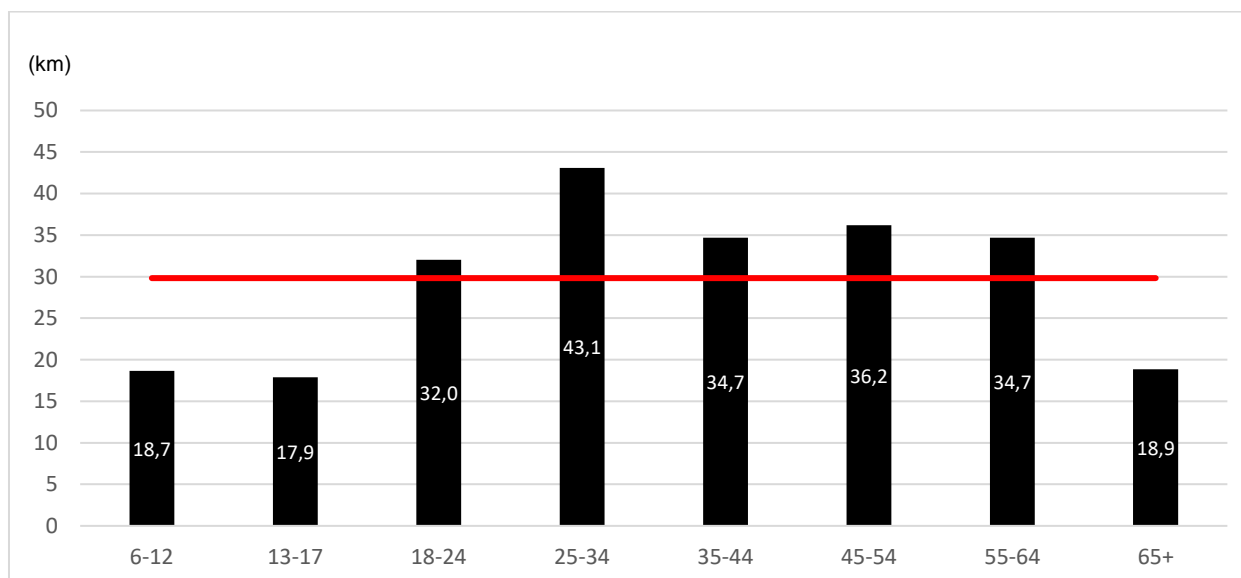


	Algemeen	Mannen	Vrouwen
Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (respondentenniveau)	29,82	33,61	26,04
Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (participatenniveau)	38,93	43,06	34,71

Tabel 12 Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens geslacht

## 6.5.2 Leeftijd

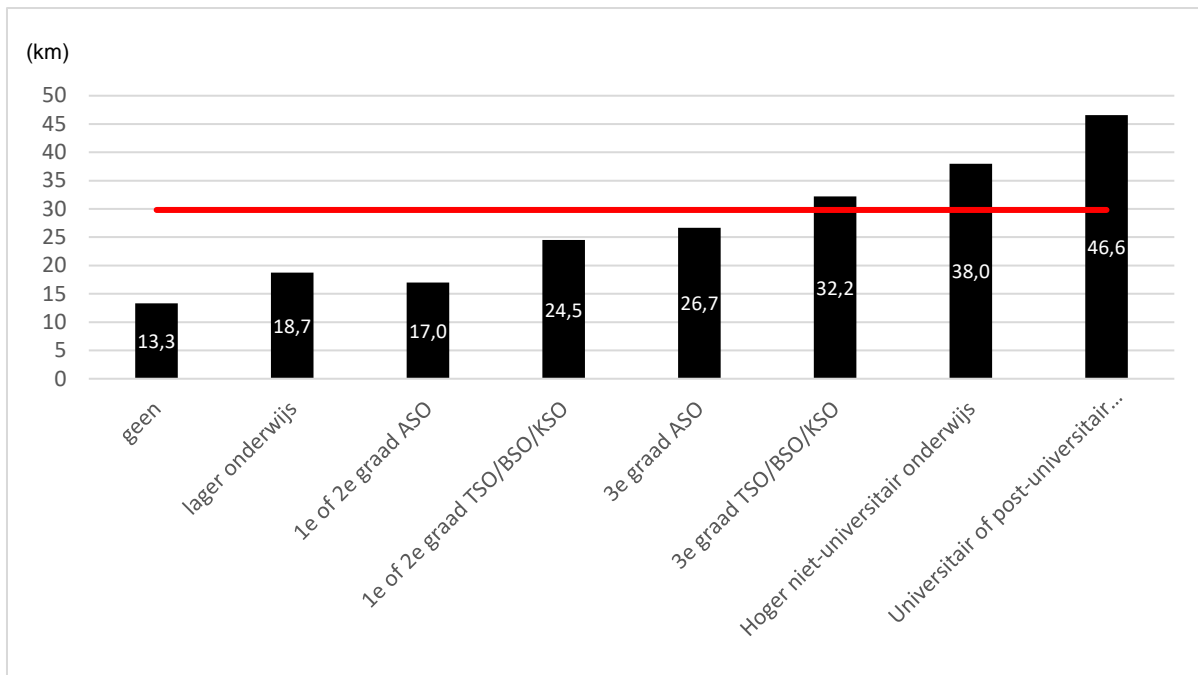
Wanneer we naar de relatie tussen leeftijd en het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag kijken (zie Figuur 37 en tabellenrapport, Tabel 219), valt op dat de leeftijdscategorieën van 25-34 zich het verst verplaatsen. Mogelijk heeft dit te maken met het feit dat deze leeftijdsgroep nog aan het begin van hun carrière staat en bovendien ook nog relatief weinig gezinsverplichtingen heeft, waardoor ze ook nog flexibeler zijn om zich verder te verplaatsen. Verder vallen duidelijke verschillen op tussen de jongsten en de oudsten uit onze populatie; wat uiteraard niet meer dan logisch is dat hier de verplaatsingsafstand ook wel wat lager is. De relatie met het gemiddelde aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (29,8 km op respondentenniveau) hebben we in deze en de hierna volgende grafieken aangegeven met een rode horizontale lijn. Uit significantietesten blijkt dat alle verschillen significant zijn ten opzichte van dit algemene gemiddelde, op het 95% betrouwbaarheidsinterval, met uitzondering van de leeftijdsgroepen 18-24 jaar.



Figuur 37 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens leeftijd (in aantal afgelegde kms) (N=11474)

## 6.5.3 Diploma

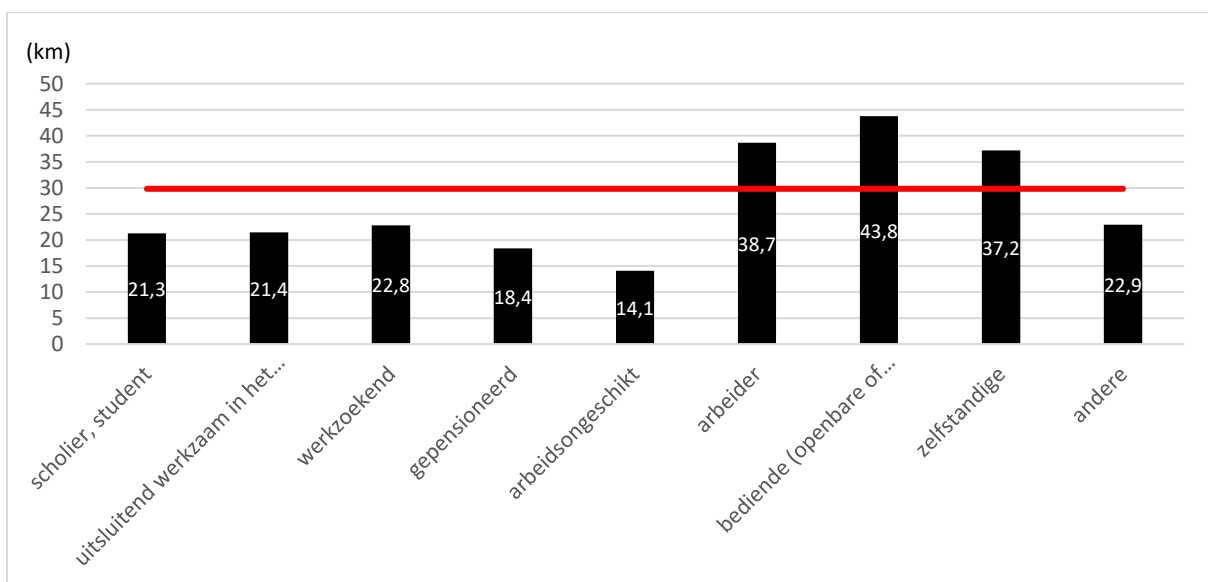
De volgende figuur (en tabellenrapport Tabel 224), geeft het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag weer volgens diploma (excl. scholieren en studenten). De grafiek toont een vrij gelijkaardig beeld met dat wat we ook al bij het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag hebben gezien (zie sectie 5.13.3, Figuur 29), namelijk dat mensen uit het hoger onderwijs (zowel niet-universitair als universitair) zich gemiddeld gesproken verder verplaatsen dan mensen met een lagere opleiding. Uiteraard staat dit in directe relatie met de observatie in Figuur 29 (Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens diploma, excl. scholieren en studenten), want als deze groep zich frequenter verplaatst zal de totale afgelegde afstand uiteraard ook wel verder zijn.



*Figuur 38 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens diploma (excl. scholieren en studenten) (in aantal afgelegde kms) (N=9198)*

#### 6.5.4 Statuut

Tot slot geven we nog even de relatie weer tussen het statuut van een persoon en de gemiddelde afstand per persoon per dag (zie Figuur 39 en tabellenrapport Tabel 227). Hier stellen we vast dat mensen met een beroep (arbeider, bediende of zelfstandige) een grotere afstand afleggen hebben dan mensen zonder een beroepsactiviteit. Ook zijn zij de enige groepen die verdere verplaatsingen maken dan het algemene gemiddelde (29,8 km op respondentenniveau). Opnieuw een bewijs dat mobiliteit geen eenheidsworst is en dat cijfers duidelijk per doelgroep/segment dienen te worden geïnterpreteerd.



*Figuur 39 Verdeling van het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag (gaakpppd) volgens statuut (in aantal afgelegde kms) (N=11474)*

## 7 Interregionale verplaatsingen

In dit hoofdstuk werpen we nog een korte blik op de zogenoemde interregionale verplaatsingen. Interregionale verplaatsingen zijn verplaatsingen die van Vlaanderen naar Brussel gaan, maar natuurlijk ook van Brussel naar Vlaanderen. Ook nog mogelijk zijn verplaatsingen van Vlaanderen naar Vlaanderen (interne), vanuit Vlaanderen van en naar andere gebieden of verplaatsingen buiten Vlaanderen (externe) tenslotte zijn ook nog mogelijk. Enkel interregionale verplaatsingen die gemaakt zijn door Vlaamse respondenten werden geanalyseerd. Er werd voor het eerst samengewerkt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar we voegen de twee steekproeven bewust niet samen omdat de beide samples niet in verhouding staan tot het aantal inwoners. Indien we dit zouden doen moet er heel sterk gewogen worden en blijven te absolute aantallen zeer klein.

Als we naar de data kijken zien we dat er 94,8% van de 11474 verplaatsingen (of 10873 verplaatsingen) intern binnen Vlaanderen gebeuren. Interregionaal van Vlaanderen naar Brussel gaat het om 1,1% (of 130) verplaatsingen; van Brussel naar Vlaanderen zijn het 1,1% (of 128) verplaatsingen. Interregionale verplaatsingen vanuit Vlaanderen van en naar andere gebieden (bv. Wallonië) vertegenwoordigen 1,7% (of 200) verplaatsingen. De externe verplaatsingen tenslotte (buiten Vlaanderen) zijn goed voor 1,3% (of 143) verplaatsingen. Gezien het beperkt aantal interregionale verplaatsingen, hebben we hier geen diepere analyse op andere dimensies (zoals bv afstand, modale verdeling, e.d.) op uitgevoerd.

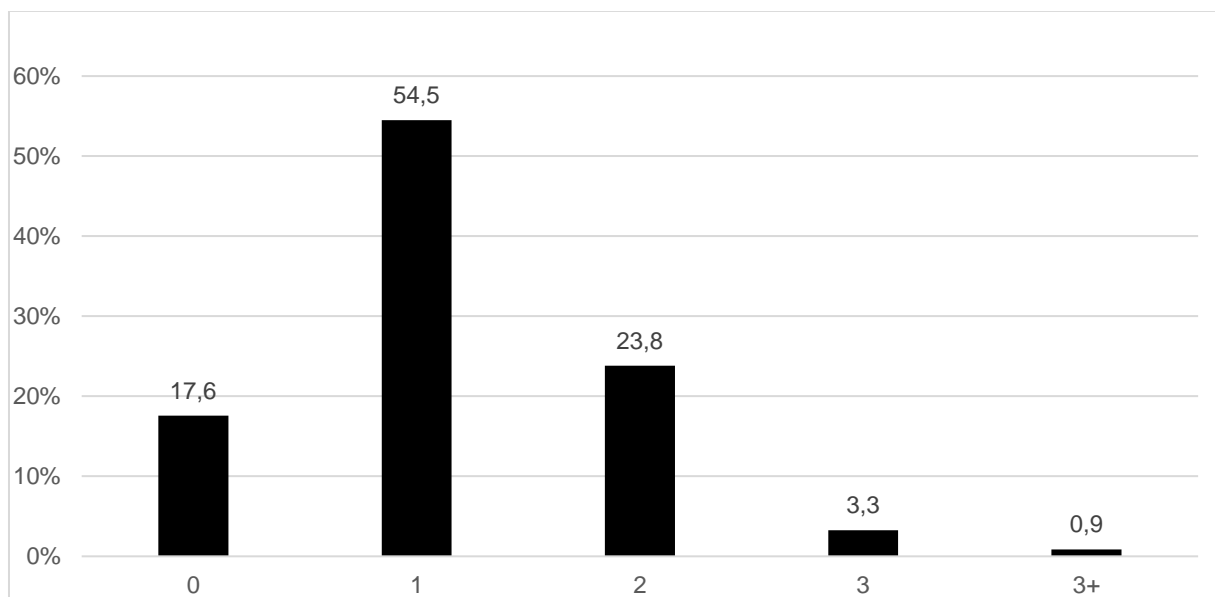
Dat er relatief weinig interregionale verplaatsingen werden geregistreerd spreekt misschien het buikgevoel van sommigen tegen, maar is te verklaren door de opzet van onze studie. Immers, uitsluitend inwoners van het Vlaamse Gewest werden opgenomen in de steekproef. Bewoners van het Waalse Gewest of buurlanden die mogelijk op doorreis zijn in Vlaanderen en Brussel zitten niet in de steekproef. Bovendien willen we met de OVG-studies algemene uitspraken doen over de totale populatie vanaf 6 jaar. Uit de analyse bleek reeds dat wanneer we naar de totale populatie van inwoners kijken, er grote verschillen zijn wat betreft aantal verplaatsingen en aantal afgelegde kilometers per dag. Om een beter zicht te krijgen op interregionale verplaatsingen (en daaraan gekoppeld op de congestieproblematiek in en rond het Brussel Hoofdstedelijk Gewest) moet de studie focussen op gebruikers van vervoermiddelen waarmee langere afstanden worden afgelegd én moeten deze gegevens verrijkt worden met informatie over verkeersintensiteiten (bijv. tellussen in of op het wegdek, ANPR-gegevens, telecom gegevens van smartphones en gsm's of floating car data).

## 8 Vervoersmogelijkheden

### 8.1 Autobezit

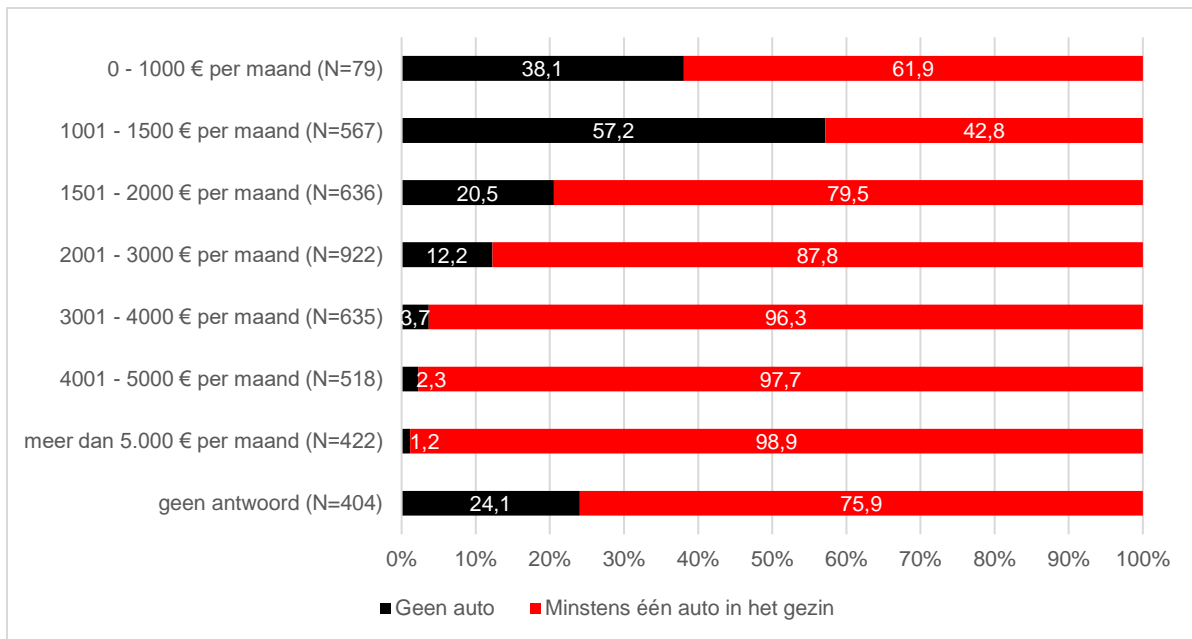
De verdeling van gezinnen volgens het bezit van personenwagens is een vrij belangrijke tabel (zie tabellenrapport, Tabel 1) bij de interpretatie en toelichting van een aantal cijfers. Want als je geen wagen hebt, kan je deze uiteraard meestal ook niet gaan gebruiken (met uitzondering van deelauto's). Zonder dit cijfer één op één te vergelijken met de vorige OVG's in Vlaanderen, zien we dat er anno 2021-2022 17,6% van de gezinnen zegt over geen auto te beschikken. Dat aandeel zit in dezelfde orde van grootte dan onze vorige studies. Verder zien we dat 1 op 2 gezinnen (54,5%) 1 auto heeft, en bijna 28% van de gezinnen heeft er 2 of meer.

Het gemiddelde van deze verdeling (zie tabellenrapport, Tabel 23) komt uit op 1.16 wagens per gezin. Het gemiddelde autobezit van de Vlaming schommelt al jarenlang rond dit cijfer.

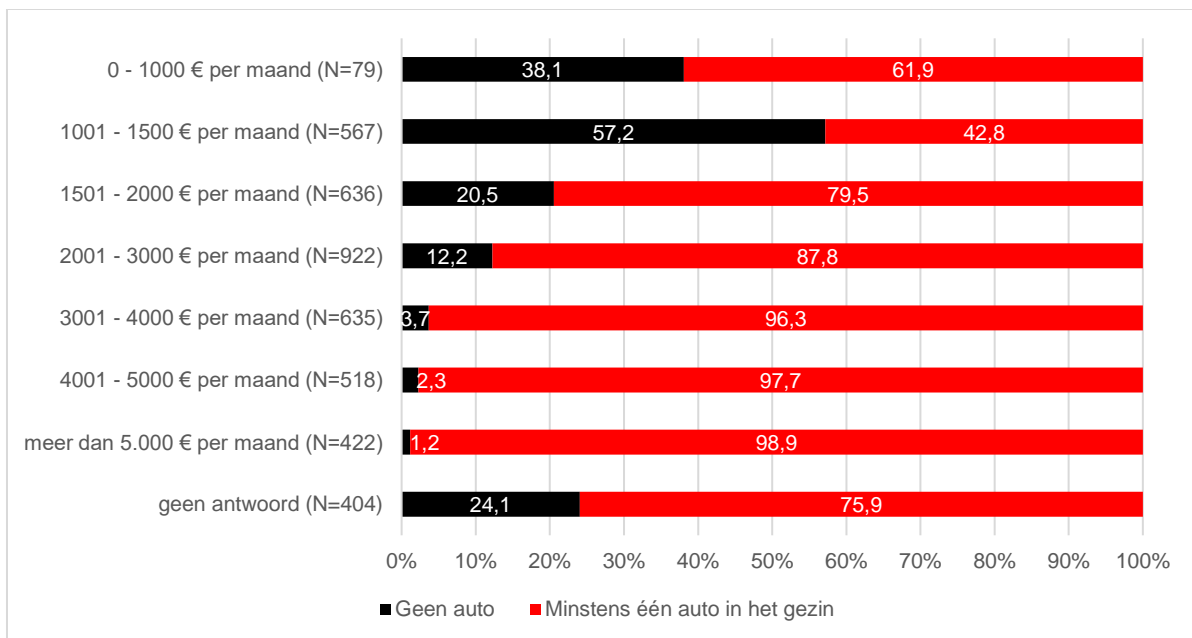


Figuur 40 Verdeling van gezinnen volgens bezit van personenwagens (N=4183)

Verder valt er een duidelijke positieve relatie op tussen gezinsinkomen en wagenbezit (zie tabellenrapport; Tabel 24). Dit wil zeggen dat naarmate het totale netto gezinsinkomen hoger is, er gemiddeld gesproken meer voertuigen in het gezin aanwezig zullen zijn. Zo zien we dat gezinnen met een heel hoog inkomen (zie groepen tussen 4000 en 5000 eur en meer dan 5000 eur) gemiddeld gezien al over respectievelijk 1.6 en 1.9 wagens, terwijl gezinnen met een laag gezinsinkomen (zie bijvoorbeeld groep van 1000-1500 eur) gemiddeld gezien slechts over 0.46 wagens beschikken. Op zich is dat uiteraard wel logisch, maar het is toch goed om dit verschil zo even te expliciteren. Dat expliciteren kunnen we uiteraard ook nog een stapje verder brengen, dankzij de rijkheid van de data in het OVG. Zo hebben we op



**Figuur 41 Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**(zie ook tabellenrapport, Tabel 331), op basis van de gezinsvragenlijst; de relatie uitgezocht tussen het aantal auto's in een gezin enerzijds en het beschikbare netto-gezinsinkomen anderzijds (dus eigenlijk het omgekeerde van de bovenstaande analyse). Uit de analyse blijkt dat gezinnen die over 2 auto's beschikken, in bijna 50% (49,2%) van de gevallen tot de hoogste inkomensklassen (meer dan 4000 euro netto) behoren; bij gezinnen die 3 auto's hebben, is dat percentage al opgelopen tot 59,2%. Aan de andere kant van het spectrum zien we dat gezinnen met 1 auto maar een kans hebben van 14% om tot die hoogste inkomensgroepen te behoren, of nog anders gezegd, dat gezinnen zonder auto, een kans hebben van bijna 50% (48,2%) om tot een lagere inkomensklasse (0-1500 euro per maand netto) te behoren.



*Figuur 41 Verdeling van gezinnen volgens autobezit en totale beschikbare netto-gezinsinkomen (N=4183)*

Maar uiteraard is niet alleen het inkomen een mogelijke verklarende factor; ook de gezinsgrootte speelt natuurlijk een belangrijke rol. Het is logisch dat éénpersoonsgezinnen een duidelijk lager autobezit hebben dan tweepersoonsgezinnen: respectievelijk 0.65 en 1.2 auto's zijn dat (zie tabellenrapport, Tabel 27 of zie Tabel 330 voor meer detailinformatie). Uiteraard is het autobezit wel complexer dan we

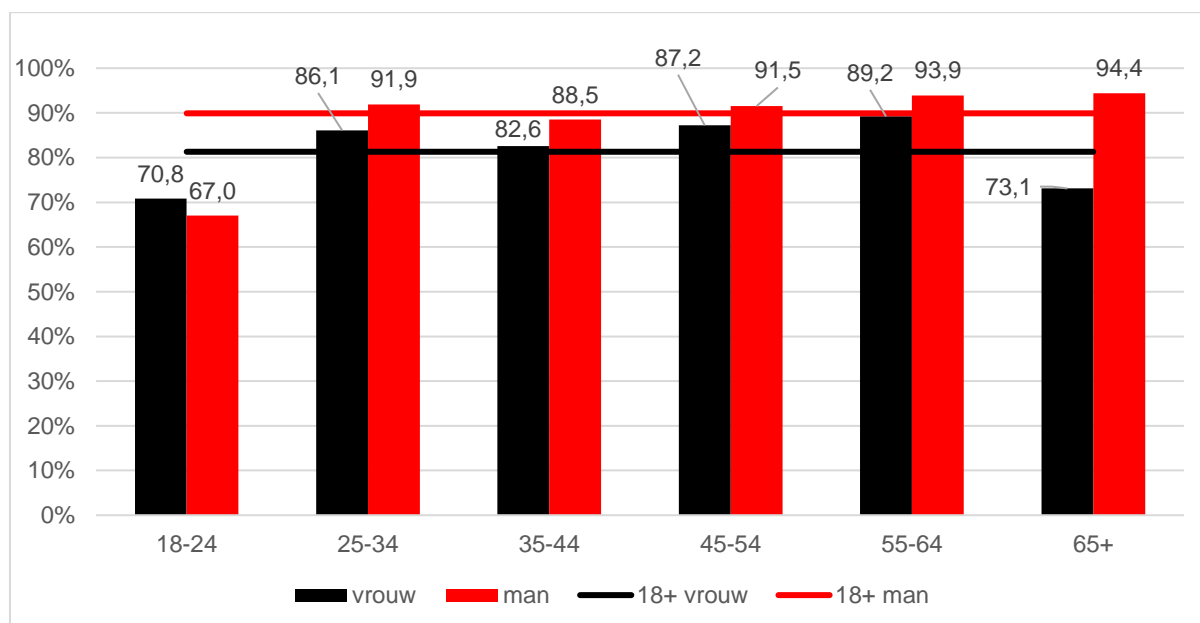
via een één-dimensionale analyse (zoals bv. volgens inkomen of gezinsgrootte) kunnen vatten, want ook onderling spelen er nog effecten. Zo bestaan er ook grote gezinnen met lage inkomens, waar toch ook nog wel meer dan 1 auto in het gezin aanwezig zal zijn. Het aantal observaties in onze dataset wordt hier echter te klein om hier cijfermatige uitspraken over te kunnen expliciteren.

Tot slot is het ook interessant om de “toegang” tot een bedrijfswagen (zie tabellenrapport, Tabel 93) even kort aan te stippen. Zo zien we dat, anno 2021-2022, 15% van de ondervraagde gezinnen in onze studie een bedrijfswagen bezit. Ook dit cijfer zit zeker in dezelfde orde van grootte als onze vorige studies. In deze groep heeft ongeveer 85% van de gezinnen ook een tankkaart.

## 8.2 Rijbewijsbezit

Het rijbewijsbezit (zie Figuur 42 en tabellenrapport, Tabel 111) zit net zoals bij de vorige OVG's op een zeer hoog niveau in Vlaanderen. Maar liefst 85,5% van onze ondervraagden (enkel de subgroep van mensen +18 jaar werd hierbij beschouwd) heeft er één. Als we verder gaan kijken naar het geslacht (zie ook tabellenrapport, Tabel 112), zien we dat anno 2021-2022 81% van de vrouwen (+ 18 jaar) een rijbewijs heeft; voor de mannen (+18 jaar) is dat zelfs bijna 90%. Er is dus nog steeds wel een verschil tussen mannen en vrouwen op dit vlak, maar de grote kloof die we in de jaren 2007-2008 (OVG3) zagen (toen had slechts 73% van de vrouwen (+18 jaar) een rijbewijs versus ook bijna 90% van de mannen (+18 jaar), is 15 jaar na datum wel significant kleiner geworden.

Verder valt uit Figuur 42 ook nog op dat vooral Vlaamse jongeren het moment waarop ze het rijbewijs behalen, lijken uit te stellen. Dat fenomeen zien we vooral in de jongste leeftijdsgroepen: zo heeft in de leeftijdsgroep van 18-24 jaar 70,8% van de vrouwen en 67,0% van de mannen een rijbewijs. Dat loopt op tot respectievelijk 86,1% en 91,9% in de groep 25-34 jarigen. Vanaf die leeftijdsgroep lijkt dat min of meer te stabiliseren. Verder concluderen we nog dat de kloof tussen mannen en vrouwen duidelijk het grootst is in de oudere leeftijdsgroepen (65+).



*Figuur 42 Verdeling van het rijbewijsbezit volgens geslacht en leeftijd (personen vanaf 18 jaar) (N vrouwen 18+ = 1826; N mannen 18+ = 1759)*

## 8.3 Parkeren: auto's, bestelwagens en fietsen

Een inhoudelijk thema dat we in dit OVG voor de eerste keer even onder de loep nemen, is parkeren. Wanneer we het over parkeren hebben, denken we in de eerste plaats uiteraard eerst aan het parkeren

van een voertuig, maar in het OVG is ook gevraagd naar de mogelijkheid om de fiets te kunnen parkeren. Hier geeft 29.2% van de gezinnen aan geen plaats te hebben om deze op te bergen, dus dat is voor heel wat gezinnen in Vlaanderen toch een vrij groot probleem dat misschien vaak onderschat wordt of over het hoofd wordt gezien.

Wanneer we het over het parkeren van een voertuig hebben, is er gepeild naar de vraag of een huishouden over een garage of privéparkeerplaats beschikt (zie tabellenrapport, Tabel 30). Uit deze analyse blijkt dat 13% van de gezinnen *die over minstens één personen- of bestelwagen beschikt*, zegt niet in het bezit te zijn van een garage of privéparkeerplaats. Tabel 30 geeft nog wat meer inzicht, en zoekt het verband tussen het aantal autogarages en het aantal auto's in een gezin. Uit de analyse blijkt dat wanneer je als gezin 1 auto hebt, er 60% van de gezinnen zijn in onze studie die over 1 garage/privéparkeerplaats beschikken. Als je 2 auto's in je gezin hebt, beschikken 56% van de gezinnen in onze studie ook over 2 garages/privéparkeerplaats. De tabel leert ons ook dat het uiteraard ook kan zijn dat als je 2 auto's in je gezin hebt, je geen of slechts 1 privéparkeerplaats ter beschikking hebt: 23% van de gezinnen zijn in zo een situatie.

Bijna 63% van deze gezinnen (dus diegenen die over minstens één personen- of bestelwagen beschikken) zegt om eigenlijk nooit een auto op de openbare weg te parkeren, of anders gezegd kunnen we stellen dat 37% van de gezinnen regelmatig (de vraagstelling was: "Hoeveel auto's/bestelwagens parkeert uw gezin huishouden regelmatig op de openbare weg?") één of meerdere auto's op de openbare weg parkeert (zie tabellenrapport, Tabel 31).

Verder bevat het OVG ook nog informatie over de mogelijkheid tot parkeren in de buurt van het werk. Ook hier komen in Vlaanderen geen grote problemen aan het licht: van de beroepsactieve autobestuurders zegt 8% enige of veel moeite te hebben met het vinden van parkeerruimte in de buurt van de vaste werkplaats (zie tabellenrapport, Tabel 253), terwijl 5% zegt om te moeten betalen op deze locatie. De assumptie is hier natuurlijk dat mensen hun auto nemen omdat ze toch weten weinig problemen te ervaren om deze te parkeren (wat 92% van de personen dus aangeven) en dat mensen die niet met de auto naar het werk gaan, dat *onder andere* niet doen omdat ze weten dat ze op die plaats geen parkeerplaats hebben. Deze hypothese wordt toch wel bevestigd door het antwoord op de vraag: "Stel dat u wel met de auto als bestuurder of als passagier naar uw werk zou komen, zou u dan steeds gemakkelijk parkeerruimte voor de wagen vinden?" Op deze vraag geeft (dus niet 8% maar) 28% (zie Tabellenrapport, Tabel 257) van de beroepsactieve respondenten die nu niet met de auto komen, aan om toch enige of veel moeite te zullen hebben, terwijl 20% van deze respondenten denkt te zullen moeten betalen op deze locatie.

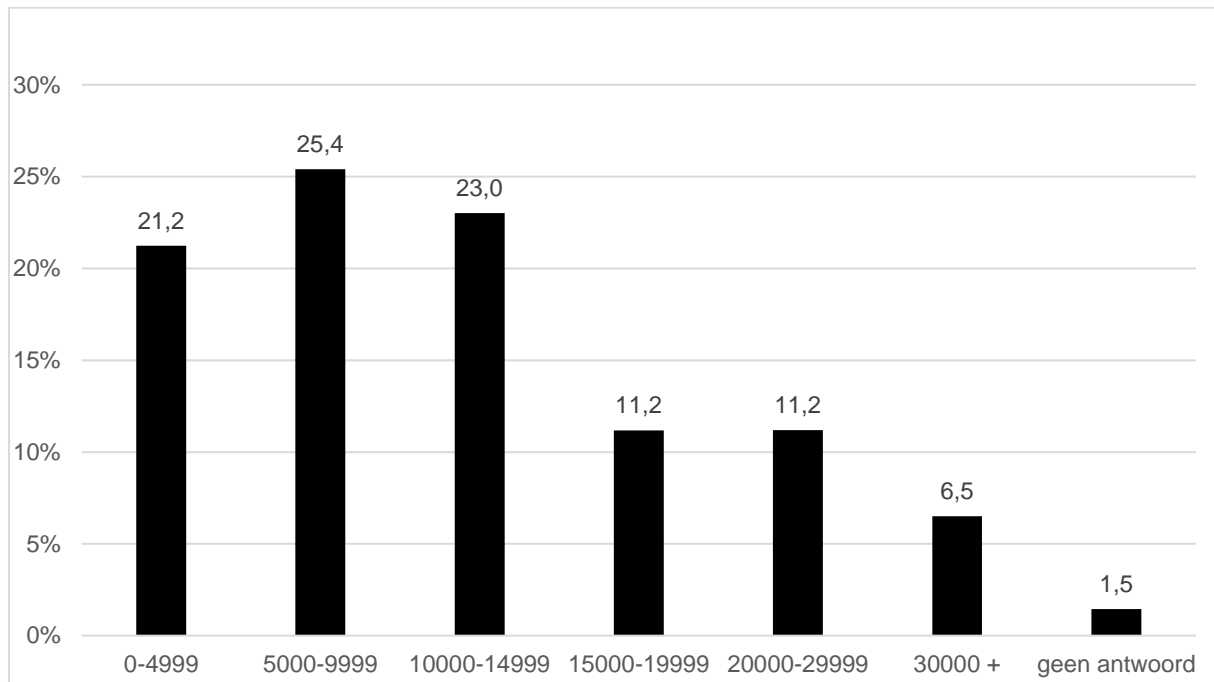
De parkeerproblematiek is trouwens niet alleen interessant om op zichzelf te analyseren, maar het is ook interessant in het kader van de hele discussie rond elektrische voertuigen. Immers, één van de belangrijke voorwaarden om de adoptie van elektrische voertuigen te stimuleren, is het beschikken over een private parkeerplaats (Patt *et al.* 2019). Het spreekt voor zich dat het beschikken over een privéparkeerplaats niet alleen het opladen van het voertuig vergemakkelijkt, maar ook het installeren van laadinfrastructuur op private parkeerplaatsen, zoals bij woningen of kantoren, lijkt heel wat makkelijker en minder aan regelgeving en externe beslissingen onderhevig.

## 8.4 Jaarkilometrage auto's

Het huidige OVG toont aan dat er, naar inschatting van de respondenten, gemiddeld in Vlaanderen 11912 km afgelegd worden per auto per jaar (zie tabellenrapport, Tabel 102). Dat aantal is aanzienlijk lager dan bij eerdere OVG studies, (toen het gemiddelde schommelde rond 14.500 km), wat in lijn lijkt te zijn met onze eerdere bevindingen in dit rapport, waarbij er dit jaar toch duidelijk minder frequent met de wagen werd gereden.

Figuur 43 toont de verdeling van de jaarkilometrages van alle personenwagens. Uit deze grafiek valt vooral op dat er ten opzichte van onze vorige studies veel meer kortere afstanden gereden worden (zo was in OVG5.5 de categorieën '0 – 4999 km' slechts goed voor een aandeel van 12,9%) en minder wagens langere afstanden hebben afgelegd (in OVG 5.5 had de categorie '30.000+' een aandeel van

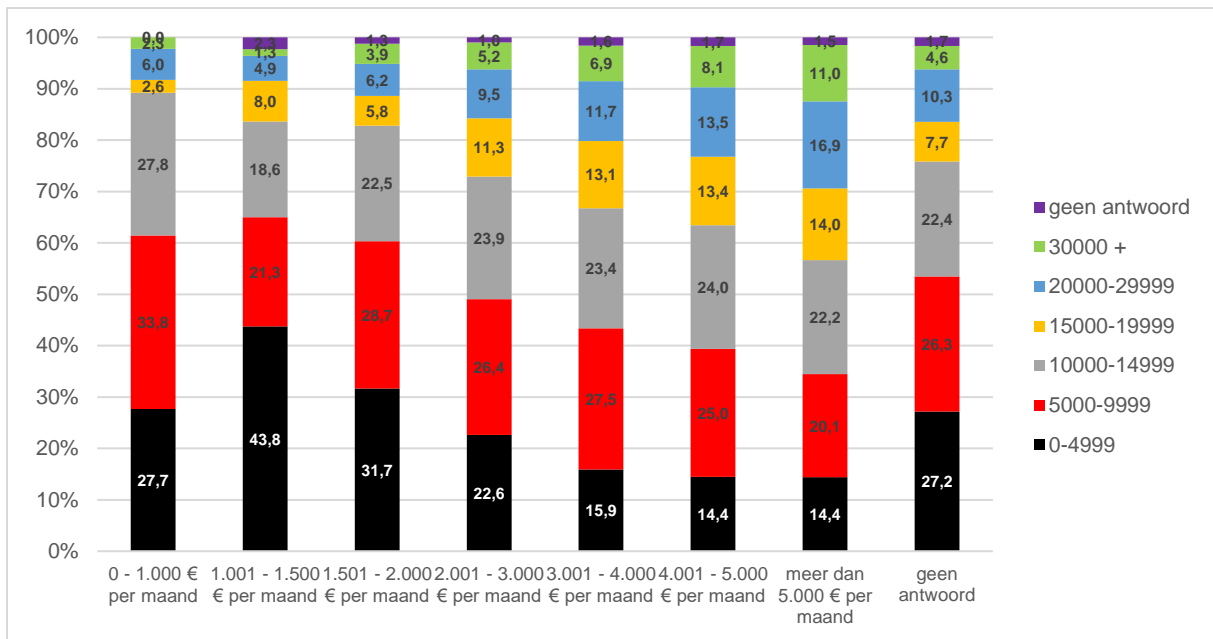
bijna 10%). Omdat deze verdeling in de vorige OVG's in dezelfde orde van grootte was, denken we dat de COVID-19 pandemie hier zeker een heel belangrijke rol moet hebben in gespeeld. Zie ook Appendix 1.



*Figuur 43 Verdeling van personenwagens volgens jaarkilometrage (N=5047, Vraagstelling: "Wat is het aantal kilometers dat de afgelopen 12 maanden met deze wagen werd afgelegd?")*

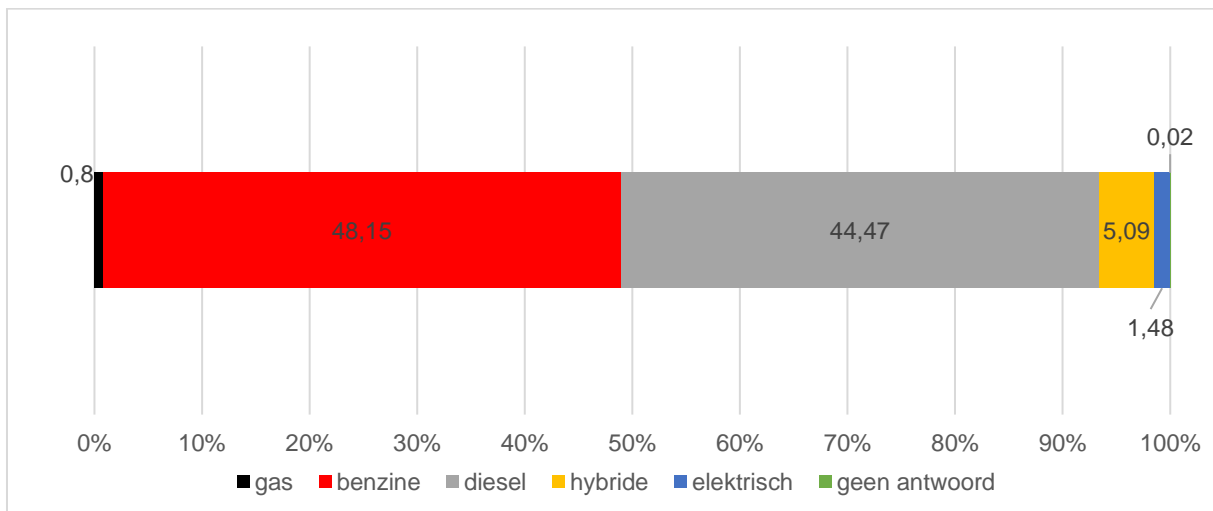
In Figuur 44 wordt de verdeling van de jaarlijks afgelegde afstand van alle wagens in een gezin uitgezet ten opzichte van het inkomensniveau van het gezin (zie ook tabellenrapport, Tabel 104). Deze grafiek maakt de relatie tussen beide variabelen zichtbaar: hoe hoger het netto gezinsinkomen, hoe meer km er jaarlijks afgelegd worden per auto. In de inkomensgroep van maximum 2000 euro per maand, leggen meer dan 60% van de gezinnen jaarlijks minder dan 10.000 autokilometers af, terwijl dit voor de allerhoogste inkomens (meer dan 5000 EUR per maand) slechts 34% is. Toch zien we dat ins deze inkomensgroep er toch ook nog in 14% van de gevallen minder dan 5000 km worden afgelegd, terwijl we aan de andere kant van het spectrum, in de groep van een netto gezinsinkomen van maximaal 1000 euro maar heel weinig gezinnen (2,3%) meer dan 30.000 km afleggen op jaarbasis (alle wagens in een gezin).





Figuur 44 Verdeling van personenwagens volgens jaarkilometrage en netto-gezinsinkomen (N=5047)

Figuur 45 geeft tot slot de verdeling van personenwagens weer naar **aandrijvingstype** (zie ook tabellenrapport, Tabel 99). De grafiek is in lijn met de meer algemene observatie in de maatschappij, waarbij het aantal dieselwagens een duidelijke terugval kent (o.a. de fiscale maatregelen die het hebben van een dieselwagen duidelijk zwaarder belasten, de opkomst van de lage emissiezones in steden, enz.), de benzinewagen aan een remonte bezig is en ook elektrische en hybride wagens in de lift zitten. Toch zien we dat er nog niet zo heel veel hybride en elektrische wagens in Vlaanderen zijn, namelijk respectievelijk slechts 5,1% en 1,5% van de personenwagens in onze studie.



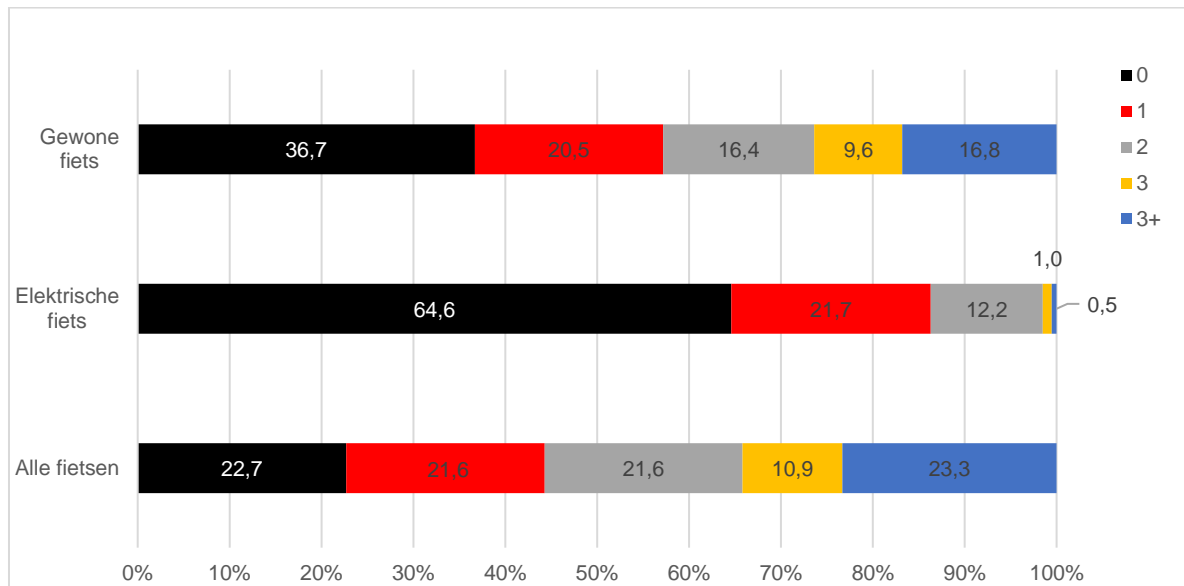
Figuur 45 Verdeling van personenwagens volgens aandrijvingstype (N=5047, Vraagstelling: "Welk type brandstof moet u gebruiken voor deze wagen?")

## 8.5 Fietsbezit

Het fietsbezit in Vlaanderen zit anno 2021-2022 op een hoog niveau: 77% van de gezinnen beschikt over één (of meerdere) (elektrische) fiets(en) (zie tabellenrapport, Tabel 3). Misschien niet verrassend, maar wel interessant om vast te stellen, is de enorme stijging van de elektrische fiets. Waar in OVG 5.2 (2016-2017) nog slechts 10,9% van de respondenten aangaf een elektrische fiets te bezitten binnen het

gezin, was dat in OVG 5.3, 5.4 en 5.5 respectievelijk 16,9%; 17,8% en 20,1%. Vandaag is dat in OVG6 opgelopen tot maar liefst 35,4% (zie tabellenrapport, Tabel 4). Ondanks methodologische wijzigingen tussen OVG 5.5 en OVG 6 (zie sectie 4), kunnen we toch duidelijk wel een stijgende trend vaststellen. Mogelijk is deze stijging ook nog een effect van de COVID-19 crisis, waar we toch allemaal wat meer zijn gaan fietsen.

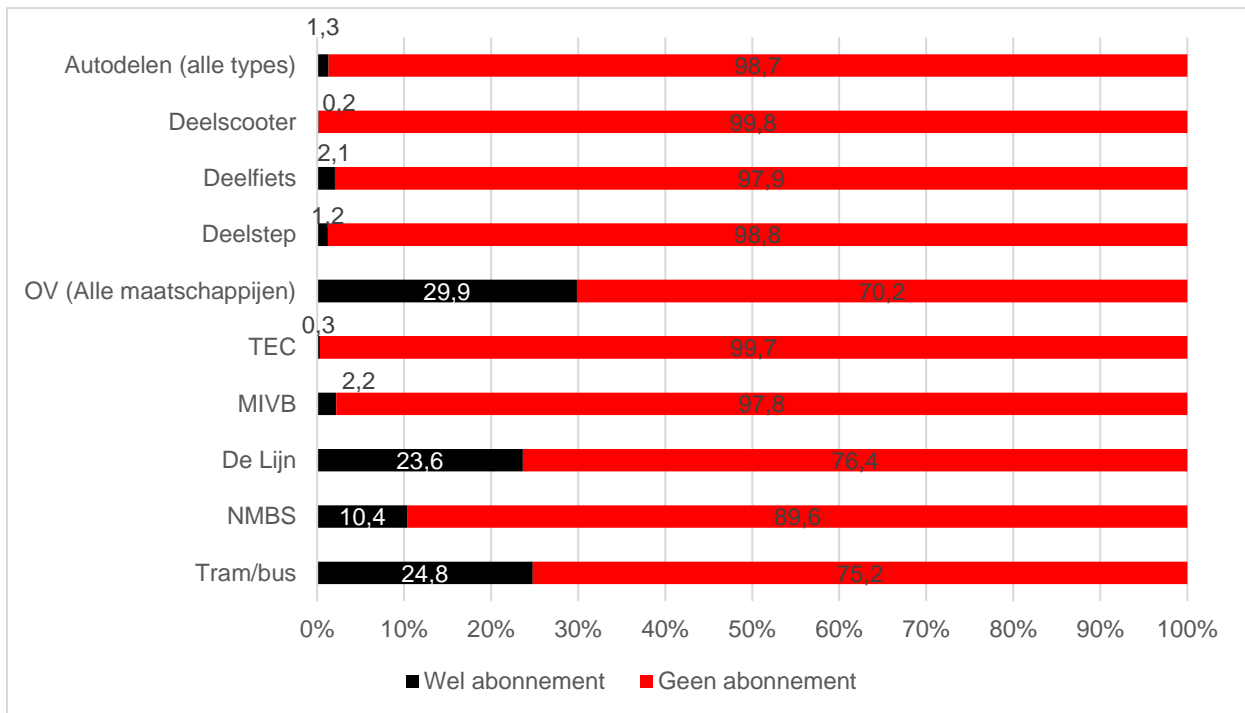
Uiteraard is dit aandeel (35%) nog niet veel vergeleken met het niet-elektrische fietsbezit, waar 63% van de mensen één of meer (niet-elektrische) fietsen hebben (zie tabellenrapport, Tabel 5); maar de inhaalbeweging die de laatste jaren wordt gemaakt is uiteraard wel spectaculair.



*Figuur 46 Verdeling van gezinnen volgens fietsbezit (N=4183; vraagstelling: "Hoeveel voertuigen heeft uw huishouden ter beschikking?")*

## 8.6 Abonnementen OV en registraties voor deelsystemen

Naast het bezit van vervoermiddelen, is het bezit van abonnementen een interessante indicator voor duurzame verplaatsingen. Iemand die een abonnement heeft, zal dat immers ook willen gebruiken: de intentie is er dan alvast en dat is ook al erg belangrijk. Uit de grafiek blijkt duidelijk dat bijna 30% van de Vlaamse gezinnen over een abonnement op het openbaar vervoer beschikt. De cijfers van tram/bus en De Lijn liggen in dezelfde orde van grootte. Er zijn ook nog enkele vragen gesteld over abonnementen van deelsystemen (deelfiets, deelscooter, deelauto) maar deze komen in Vlaanderen nog helemaal niet vaak voor. Voor de detailcijfers verwijzen naar het tabellenrapport, Tabel 35-46.



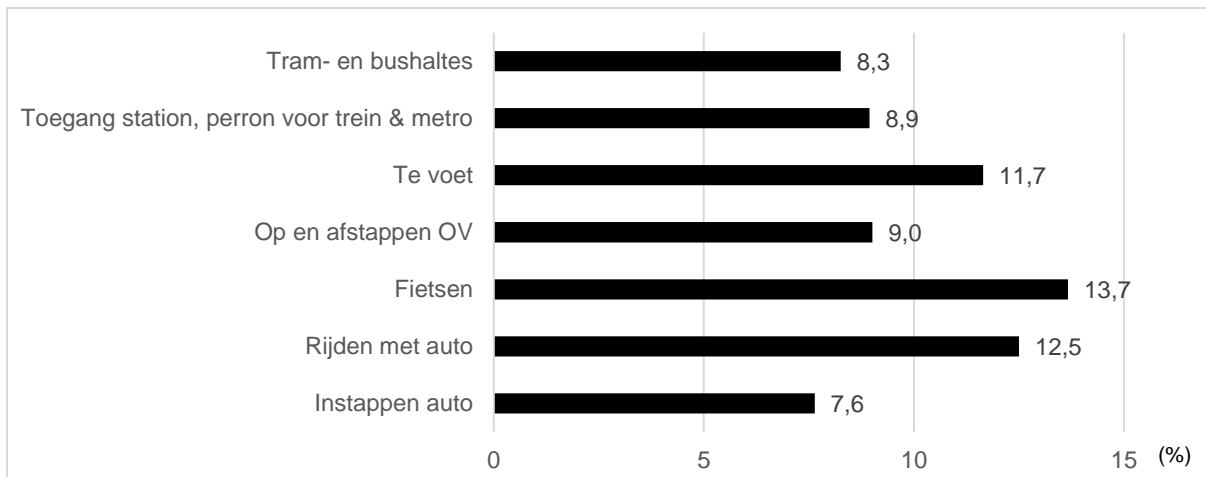
Figuur 47 Verdeling van gezinnen volgens abonnement op verschillende types van openbaar vervoer (N=4183; vraagstelling: “Welke abonnementen of registraties voor deelsystemen heeft u of een lid van uw huishouden ter beschikking?”)

## 8.7 Moeilijkheden met verplaatsen

In Figuur 48 (zie ook tabellenrapport, Tabel 310-316) bespreken we de mate waarin mensen *permanent* moeilijkheden ervaren om bepaalde vervoermiddelen te gebruiken. De analyse maakt een onderscheid tussen respondenten die aangeven problemen te hebben enerzijds omtrent het gebruik van de modi (zoals autorijden, fietsen en te voet gaan) en anderzijds omtrent toegang tot infrastructuur. De problemen van gebruik modi lijken (boven de 10%) daarbij net iets hoger dan de problemen omtrent toegang tot infrastructuur (onder de 10%).

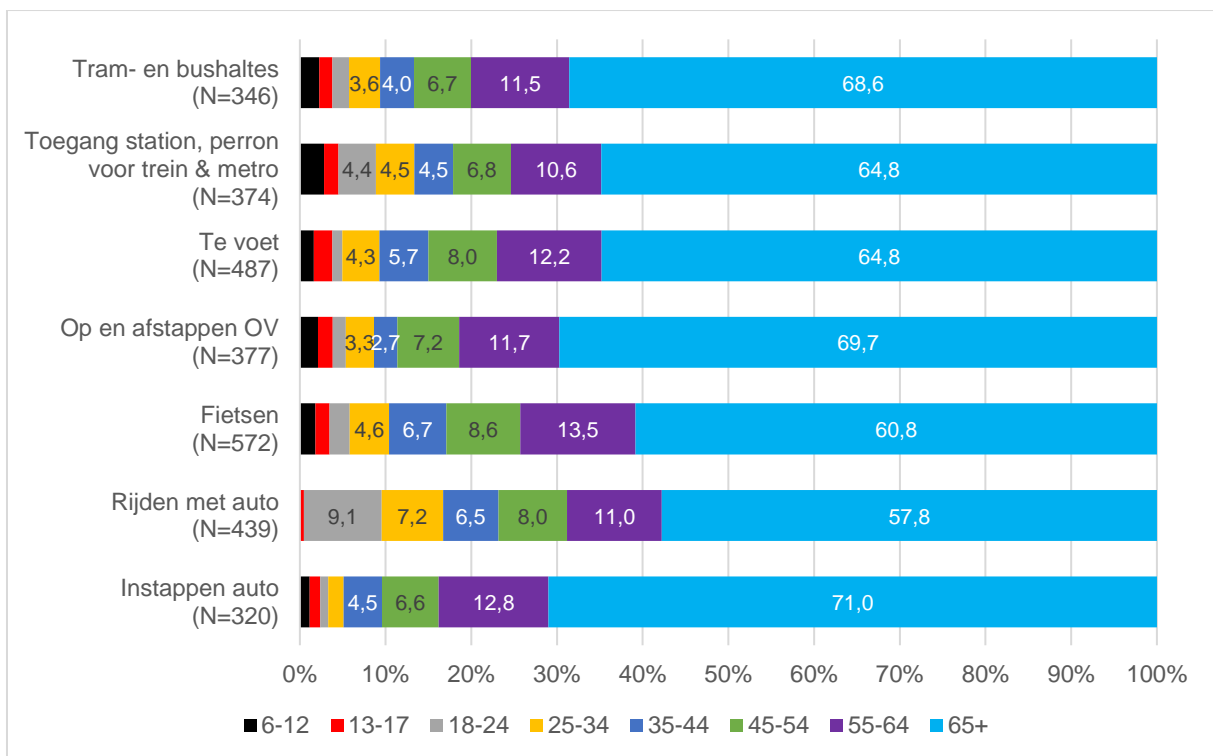
Het verbeteren van de toegankelijkheid van treinstations, perrons e.d. draagt uiteraard bij aan een meer inclusieve samenleving, waarin alle mensen ongeacht hun beperkingen en achtergrond gelijke kansen hebben om te reizen en deel te nemen aan de maatschappij. Zo een inclusieve mobiliteit kan op haar beurt uiteraard ook weer bijdragen aan een verbeterde sociale samenhang, omdat het mensen de mogelijkheid biedt om deel te nemen aan gemeenschapsactiviteiten en sociale netwerken op te bouwen.

Toch zien we ook dat er altijd een groep van mensen zal zijn die moeilijkheden zal blijven hebben om t.g.v. zijn/haar mobiliteitsbeperking deel te nemen aan het maatschappelijke leven. Zo leren de cijfers ons dat 13,7% van de mensen moeilijkheden heeft om te fietsen en 7,6% van de mensen moeilijkheden heeft om de auto in/uit te stappen; dit nog steeds een grote groep is.



*Figuur 48 Verdeling van personen volgens verplaatsingsmoeilijkheden (N=4183; vraagstelling: “Heeft u permanent moeilijkheden om bepaalde vervoersmiddelen te gebruiken?”; de antwoordmogelijkheden “is voor mij onmogelijk”, “is voor mij alleen mogelijk met speciale hulpmiddelen of aangepaste voorzieningen” en “is voor mij mogelijk maar met moeite” werden voor deze analyse geaggregeerd)*

Verdere analyse op dit deel van de populatie kunnen we voeren wanneer we dit probleem verder segmenteren volgens leeftijd (zie Figuur 49). Deze figuur geeft de verdeling aan van het ervaren van een probleem omtrent het gebruik van de modi en omtrent toegang tot infrastructuur volgens leeftijd. We lezen uit de analyse af dat het probleem rond moeilijkheden met verplaatsen grosso modo proportioneel toeneemt met de leeftijd en duidelijk het grootst is in de 65+ categorie. Het is interessant dat deze cijfers nu ook visibel kunnen worden binnen de context van het OVG.



*Figuur 49 Verdeling van personen volgens het ervaren van verplaatsingsmoeilijkheden volgens leeftijdscategorie (vraagstelling: “Heeft u permanent moeilijkheden om bepaalde vervoersmiddelen te gebruiken?”; de antwoordmogelijkheden “is voor mij onmogelijk”, “is voor mij alleen mogelijk met speciale hulpmiddelen of aangepaste voorzieningen” en “is voor mij mogelijk maar met moeite” werden voor deze analyse geaggregeerd en vervolgens gesegmenteerd volgens leeftijd)*

Dat het probleem van toegankelijke/inclusieve mobiliteit geen abstract maar een dagelijks reëel probleem is voor veel mensen, toont ook de volgende analyse. Zo blijkt uit de data dat tot 23,5% van de respondenten uit onze studie aangeven geen verplaatsing te maken op de invuldag (zie tabellenrapport, Tabel 119). Vervolgens hebben we onderzocht wat de hoofdreden was waarom er geen verplaatsing gemaakt was op de invuldag.

Uit de analyse (zie tabellenrapport, Tabel 120) blijkt dat het grootste deel van de mensen gewoon geen behoefte hadden (49,6%) om een verplaatsing te maken, maar interessanter om zien is dat bijna 1 op 4 mensen (23,8%) thuis bleven omwille van ziekte of handicap. We merken bij dit cijfer nog op dat deze personen (in tegenstelling tot de analyse die we in Figuur 48 hebben besproken) niet allemaal langdurig ziek (of gehandicapt) zijn, maar dat ze op de invuldag gewoon geen verplaatsing konden maken.

# APPENDICES

## Appendix 1 :Covid-19 maatregelen 2021-2022

### 1 oktober 2021

Het Overlegcomité van 17 september koos voor een gedifferentieerde versoepeling van de maatregelen vanaf 1 oktober. Federaal blijft de mondkemperplicht enkel behouden in de binnenruimtes van het openbaar vervoer, de stations en luchthavens, de zorginstellingen, bij contactberoepen, en evenementen met meer dan 500 personen binnen. De mondkemperplicht verdwijnt in de horeca en de winkels in Vlaanderen, maar blijft grotendeels behouden in Brussel en Wallonië.

Voorts geldt vanaf oktober:

- Discotheken, dancings en nachtclubs kunnen opnieuw openen, mits Covid Safe Ticket en aangepaste ventilatie.
- Het Covid Safe Ticket kan door de gewesten bij decreet of ordonnantie verplicht worden als toegangsbewijs, en kan door organisatoren van grote evenementen gebruikt worden als alternatief voor de verplichtingen inzake CIRM<sup>[125]</sup>/CERM.<sup>[126]</sup>
- De controle op het verplichte *Passenger Locator Form* (PLF) voor alle terugkerende of aankomende reizigers blijft behouden.
- In het Brussels gewest worden bijkomende maatregelen getroffen om de pandemie verder in te dijken. Die omvatten onder meer een scherpere controle op inkomende reizigers, de uitdrukkelijke vraag aan bedrijven en administraties gevestigd op het Brusselse grondgebied om telewerk als norm te behouden en het uitbreiden van de vaccinatiemogelijkheden.

### 29 oktober 2021

Het Overlegcomité van 26 oktober koos voor een uitbreiding van de mondkemperplicht, het Covid Safe Ticket en telewerk om de toegenomen viruscirculatie af te remmen. Meer bepaald, vanaf 29 oktober:

- Mondmaskerplicht:
  - winkels en winkelcentra;
  - zorginstellingen;
  - publiek toegankelijke ruimtes van bedrijven, overheidsgebouwen, gerechtsgebouwen;
  - inrichtingen voor culturele, feestelijke, sportieve, recreatieve activiteiten, waaronder schouwburgen, concertzalen, cinema's, musea, indoor preten themaparken, indoor fitnesscentra en sportcentra;
  - bibliotheken, spelotheken en mediatheken;
  - erediensten.
- Voor publieke evenementen stelt de federale regering het gebruik in van het Covid Safe Ticket voor evenementen vanaf 200 personen binnen en 400 personen buiten. Bij gebruik van het Covid Safe Ticket vervalt de mondkemperplicht.
- Telewerk wordt sterk aanbevolen bij voor alle personeelsleden van ondernemingen, verenigingen en dienstverleners.

## 20 november 2021

Het Overlegcomité kwam wegens de snel stijgende cijfers vervroegd bijeen op 17 november. Om een totale overbelasting van het gezondheidssysteem te vermijden en het onderwijs en de economie zo normaal mogelijk te laten functioneren, besloot het Overlegcomité:

- Sociale contacten maximaal te beperken en deze bij voorkeur buiten te laten doorgaan.
- een brede mondkemperplicht, vanaf 10 jaar, in besloten ruimtes, onder meer alle collectief vervoer, alle contactberoepen, zorginstellingen, horeca, fitnesscentra, evenementen, winkels, en alle publiek toegankelijke ruimtes (bedrijven, overheidsbesturen, publieke gebouwen en gerechtsgebouwen); voor het onderwijs beslissen de gemeenschappen over een mondkemperplicht voor kinderen jonger dan 12;
- naast het Covid Safe Ticket wordt ook het mondkemper verplicht voor alle bijeenkomsten (vanaf 50 personen binnen, 100 personen buiten), horeca, zalen voor podiumkunst of culturele activiteiten, indoor circus, cinema's, musea en (indoor) preten themaparken;
- in discotheken en dancings vervalt de mondkemperplicht mits Covid Safe Ticket plus zelftest ter plaatse;
- verplicht telewerk in de privésector en bij alle openbare besturen met de mogelijkheid tot het organiseren van terugkeermomenten (1 keer per week per persoon tot en met 12 december, nadien 2 keer per week);
- veralgemeende extra vaccinatie vanaf 12 jaar, mogelijk vanaf 5 jaar.

## 29 november 2021

Nauwelijks 9 dagen na de vorige vergadering komt het Overlegcomité opnieuw vervroegd bijeen op 26 november. Dat bleek nodig na de snel verslechterende toestand, met overbelasting van het zorgsysteem, uitval van zorgpersoneel en uitstel van patiëntenzorg tot gevolg. Maatregelen:

- de booster-vaccinatie wordt versneld uitgerold, tot en met de 5- tot 11-jarigen;
- private bijeenkomsten binnen worden verboden, behalve huwelijksfeesten en begrafenissen (mits horecaregels);
- voor bijeenkomsten in privéwoningen raadt het Comité zelftesten aan; bij gebruik van professionele catering gelden de horeca-regels;
- in de horeca wordt het aantal personen per tafel beperkt tot 6 (tenzij grote gezinnen), met sluiting om 23 uur, ook voor de nachtwinkels;
- discotheken en dancings worden gesloten;
- publieke evenementen binnen mogen enkel zittend verlopen, met Covid Safe Ticket plus mondkemper; handelsbeurzen mogen doorgaan, mits mondkemper;
- evenementen buiten: mits afstandsregel (1,5 meter);
- sportwedstrijden binnen: enkel zonder publiek;
- onderwijs en jeugd: de bevoegde (gewestelijke) ministers nemen maatregelen op basis van de algemene maatregelen;
- telewerk: de bestaande maatregelen worden verlengd tot 19 december, daarna maximaal twee terugkeerdagen;
- handhaving: het Comité vraagt politie- en inspectiediensten, en burgemeesters om streng op te treden tegen overtredingen van de maatregelen.

Het Overlegcomité herhaalt de bekende voorschriften zoals beperking van contacten, zelftesten en ventilatie. De genomen maatregelen gaan onmiddellijk in, behalve voor professioneel georganiseerde evenementen, die ingaan op 29 november. De maatregelen van dit "winterpakket" zullen tegen 15 december geëvalueerd worden op een volgende vergadering.

### **3 december 2021**

Slechts 7 dagen later was er alweer een Overlegcomité, met bijkomende maatregelen. Zo werd de leeftijd voor mondkemperplicht verlaagd tot 6 jaar, zijn binnenactiviteiten beperkt en werd een reeks onderwijsmaatregelen genomen (onder meer inzake ventilatie, quarantaine vanaf 2 besmettingen, en vervroeging kerstvakantie). De maatregelen gingen op 4 december in, en worden op 20 december opnieuw geëvalueerd.

### **22 december 2021**

Het Overlegcomité formuleert en herhaalt een hele reeks aanbevelingen en vaststellingen. Er is beslist om met ingang van zondag 26 december de regels van 3 december te behouden, zonder versoepelingen. Alle massa-evenementen binnen worden verboden, inclusief culturele en andere voorstellingen, bioscopen en congressen. Blijven gespaard: bibliotheken, musea, bepaalde jeugdactiviteiten en wellnesscentra. De sportieve sector blijft geopend, inclusief fitness en zwembaden, maar zonder publiek. Voor evenementen buiten gelden strengere regels. Winkelen kan nog met maximaal twee personen.

### **29 december 2021**

Op 28 december 2021 schorste de Raad van State echter de besluiten van het Overlegcomité voor wat de cultuursector betrof, wegens "disproportioneel" en "niet steunend op adequate motieven". Daardoor vervielen de maatregelen, in afwachting van een uitspraak ten gronde.

Als gevolg van de schorsing van de maatregelen voor de cultuursector besloot het Overlegcomité om de voorwaarden voor de culturele sector (en bij uitbreiding ook voor bioscopen en de evenementensector) te herstellen tot die van 3 december: enkel zitplaatsen, met mondkemper, gebruik van CST vanaf 50 bezoekers, een maximum 200 bezoekers.

## **2022**

### **21 januari 2022: coronabarometer**

Op de agenda stond de goedkeuring van de *coronabarometer*, die op 28 januari ingaat met code rood. Met de "barometer" wordt de beleidsvoorbereiding en communicatie ondersteund, met meer voorspelbaarheid en transparantie tot gevolg. Er komen drie fases, waarbij naast het aantal bedden ook rekening zal gehouden worden met de trend:

- code geel: de epidemiologische situatie en druk op de ziekenhuizen is onder controle (nieuwe hospitalisaties/dag: minder dan 65, minder dan 300 bedden op intensieve zorg);
- code oranje: toenemende druk op het zorgsysteem, er moet ingegrepen worden om de trend opnieuw te keren (nieuwe hospitalisaties/dag: 65-149, 300-500 bedden op intensieve zorg);
- code rood: hoog risico op overbelasting van het gezondheidszorgsysteem (nieuwe hospitalisaties/dag: meer dan 150, meer dan 500 bedden op intensieve zorg);

De barometer betreft publieksevenementen, horeca en vrijetijdsactiviteiten (met onderscheid binnen/buiten en dynamisch/niet-dynamisch), maar niet het onderwijs en sociale contacten. Voorts preciseert het Overlegcomité de daarbij geldende regels. Daarnaast is vanaf 1 maart de [boosterprik](#) (3e prik) vereist voor het Covid Safe Ticket. Het Overlegcomité kondigt verder de verlenging van de epidemiologische noodsituatie tot 28 april 2022 aan en nodigt de parlementen uit het debat te voeren over het Covid Safe Ticket en een eventuele vaccinatieverplichting.

### **11 februari: versoepelingen**

Vanaf 18 februari 2022 schakelt de coronabarometer terug van code rood naar code oranje. Dat houdt een aantal versoepelingen in: het sluitingsuur in de horeca verdwijnt, het nachtleven wordt heropend, en publieke evenementen binnen en buiten zijn opnieuw toegelaten, mits enkele beperkingen. Telewerk blijft aanbevolen, maar niet verplicht. De mondkemperplicht, voor zover nog



geldig, verdwijnt helemaal voor kinderen tot 12 jaar. Reisregels worden versoepeld. Het Covid Safe ticket (CST) blijft wel nog behouden.

#### **4 maart 2022: naar code geel**

Vanaf 7 maart schakelde de coronabarometer naar code geel. Dat omvat onder meer volgende versoepelingen:

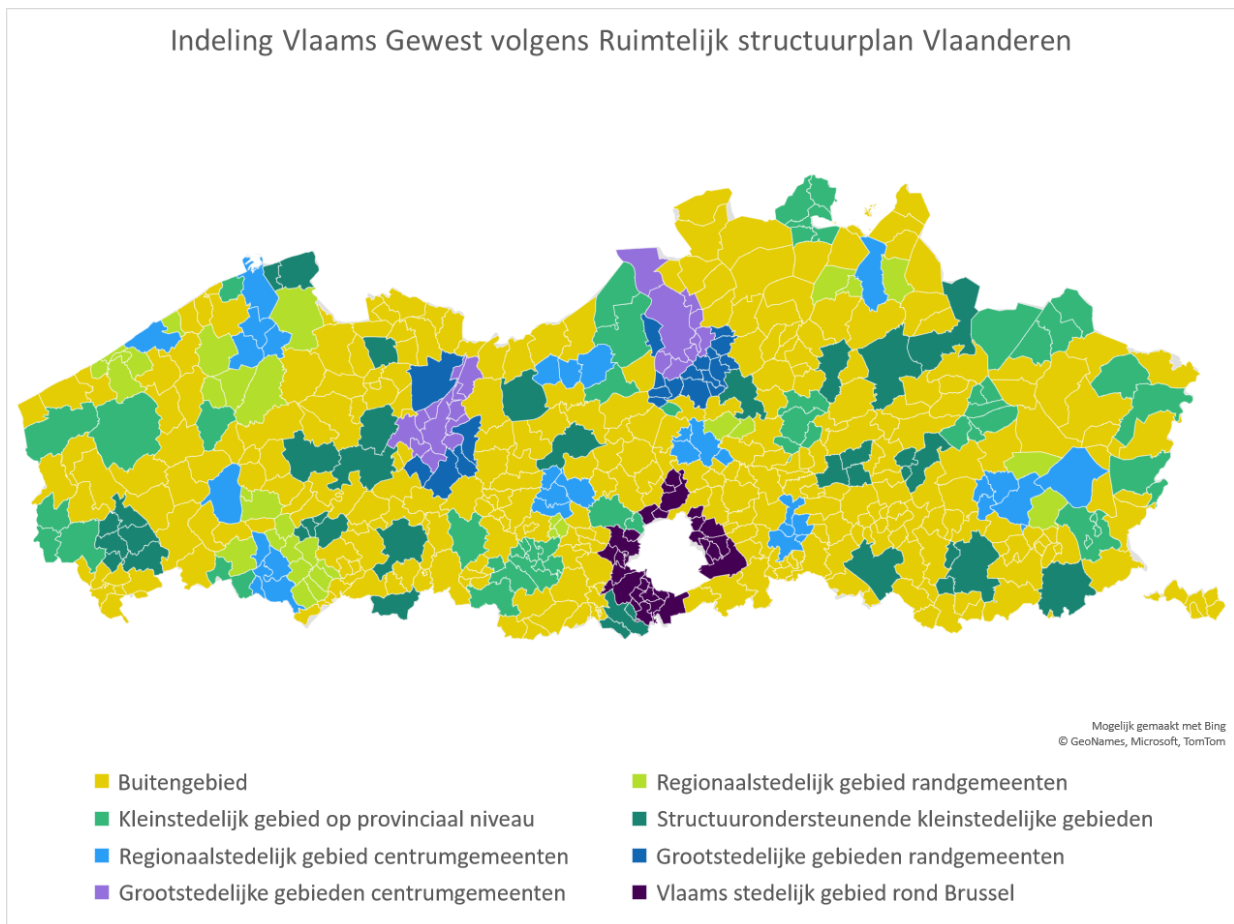
- geen Covid Safe Ticket meer in de horeca en op evenementen
- mondk masker blijft aanbevolen bij drukte, maar enkel nog verplicht op openbaar vervoer en in de zorgsector
- reisbeperkingen worden versoepeld: geen Passenger Locator Form (PLF) meer binnen de EU, geen test- en quarantaine verplichtingen meer mits COVID-certificaat (vaccinatie, test of herstel).

Ook de epidemische noodsituatie en de federale fase van het nationaal noodplan worden na twee jaar afgeblazen.

#### **20 mei**

Verdere versoepelingen op dit overlegcomité: de mondk maskerplicht op het openbaar vervoer verdwijnt vanaf 23 mei, en geldt dan nog enkel in ziekenhuizen, artspraktijken en apotheken. De coronabarometer wordt gedesactiveerd. De meeste reisbeperkingen, en met name het *Passenger Locator Form*, worden ingetrokken, behalve voor hoogrisicolanden.

## Appendix 2: Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen



## Referenties

Hupkes, G. (1982), The law of constant travel time and trip-rates, *Futures*, Volume 14, Issue 1, Pages 38-46, ISSN 0016-3287, [https://doi.org/10.1016/0016-3287\(82\)90070-2](https://doi.org/10.1016/0016-3287(82)90070-2).

Patt, A.; Aplyn, D., Weyrich, P.; van Vliet, O (2019). Availability of private charging infrastructure influences readiness to buy electric cars, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Volume 125, Pages 1-7, ISSN 0965-8564,

Van Meeteren, M., Boussauw, K., Sansen, J., Storme, T., Louw, E., Meijers, E., De Vos, J., Derudder, B., & Witlox, F. (2015). *Kritische massa: syntheserapport*. Vlaamse overheid: Departement Ruimte Vlaanderen.

Wrzesinski, D. & Kluppels, L. (2020) *Telewerken gedurende COVID-19. Hoe beleven telewerkers het al of niet gedwongen thuiswerken?* Brussel, België: Vias institute – INNO\_DSU\_MOBI