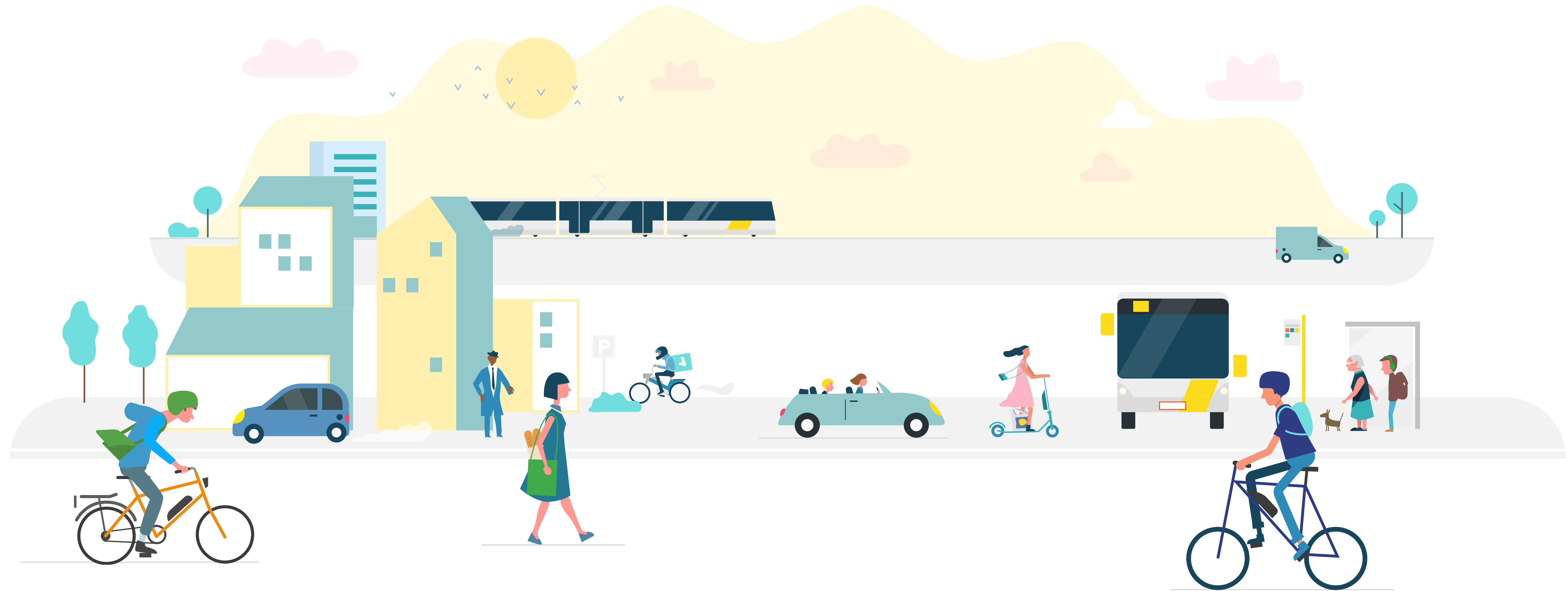


Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2023)

Analyserapport



1 INLEIDING

Sinds 1994 voert de Vlaamse overheid onderzoek uit naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen. Dit onderzoek wordt het Onderzoek Verplaatsingsgedrag of OVG genoemd. In dit onderzoek worden een aantal mobiliteitskenmerken van gezinnen en personen bestudeerd. De focus ligt op het zo goed mogelijk in kaart brengen van het verplaatsingsgedrag van Vlamingen. Daarom worden de deelnemende respondenten bevraagd over diverse verplaatsingsgerelateerde aspecten zoals: wie zich verplaatst,

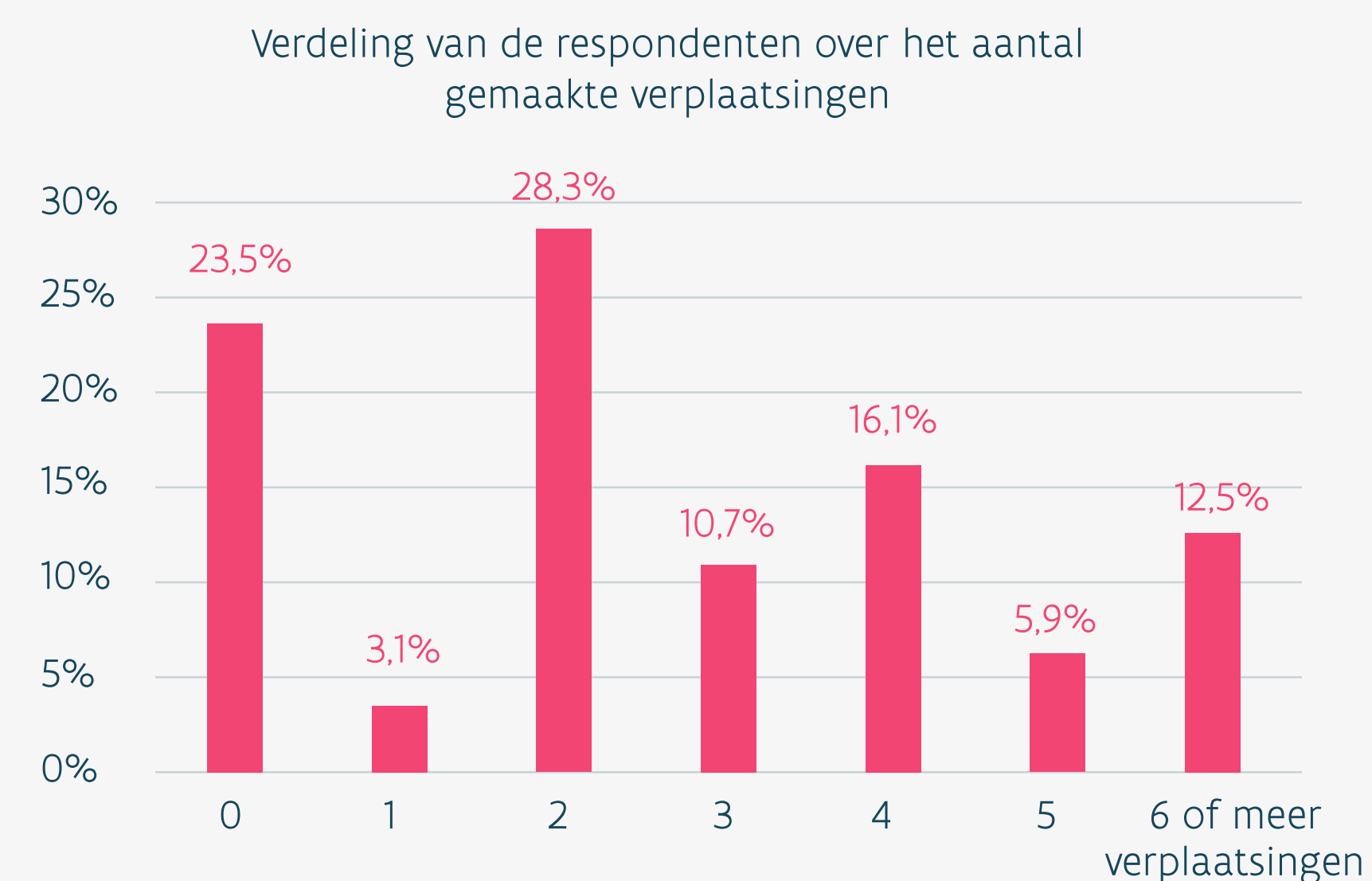
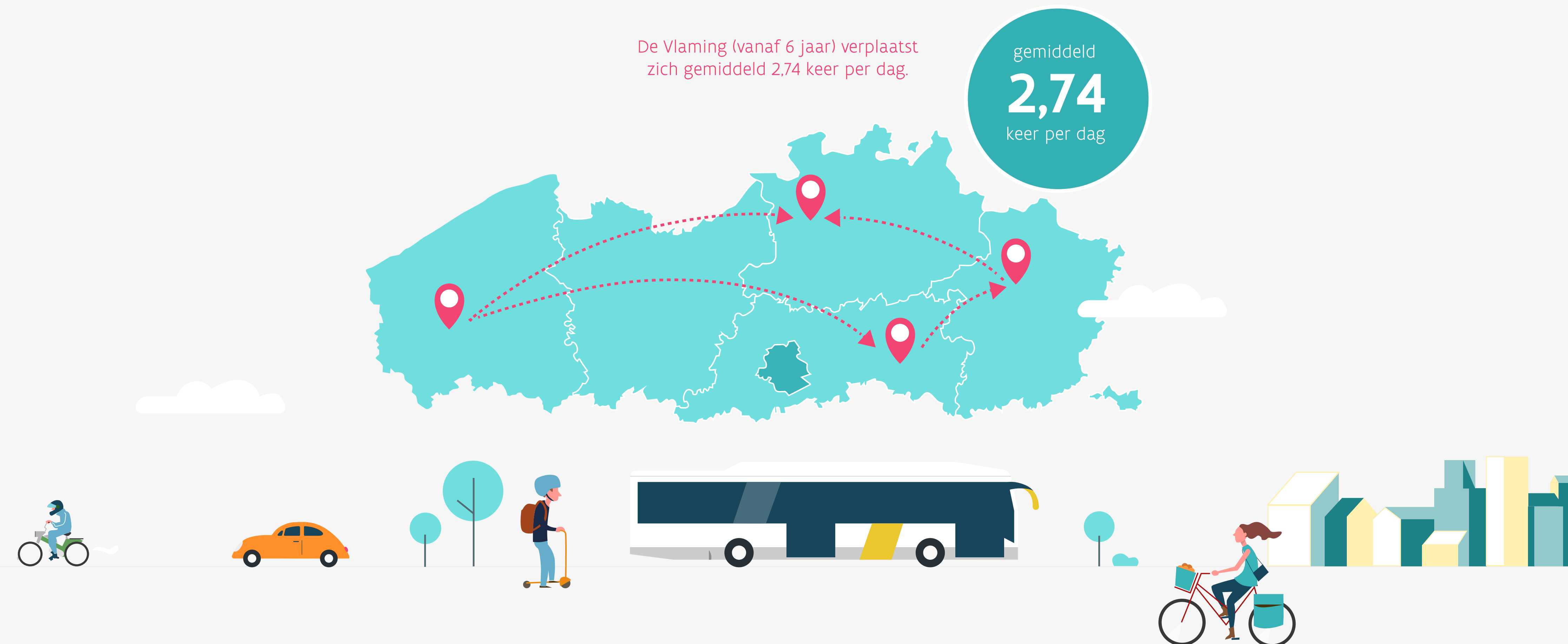
wanneer, waarom, van waar, naar waar, waarmee, hoelang en hoever iemand zich verplaatst. Het onderzoek bestaat uit een dagboekje, een persoonsvragenlijst en een huishoudvragenlijst. De steekproefgrootte van het OVG 6 bedraagt 4183 respondenten. Het OVG is, net zoals andere onderzoeken in andere landen overigens, ontwikkeld als een instrument om via een 'helikopterperspectief' naar de mobiliteit van alle Vlamingen te kijken, en niet zozeer om in te zoomen op één motief (bv. 'school') en één modus (bv. 'fiets').

2 VERPLAATSINGEN

2.1 Gemiddeld aantal verplaatsingen + duur

De Vlaming (vanaf 6 jaar) verplaatst zich gemiddeld 2,74 keer per dag. Dit cijfer is een algemeen gemiddelde en verwijst naar alle deelnemers, dus ook diegenen die zich niet verplaatst hebben. De deelnemers die zich wel verplaatsten, maakten gemiddeld 3,58 verplaatsingen per dag. Dezelfde groep brengt ongeveer 77 minuten per dag door in het verkeer, ofwel 22 minuten per verplaatsing. Dit gemiddelde blijkt redelijk constant te zijn.

Op een gemiddelde dag maakt 23,5% van de Vlamingen geen verplaatsing, 3,1% maakt een verplaatsing, 28,3% twee verplaatsingen, 10,7% drie verplaatsingen, 16,1% vier verplaatsingen, 5,9% vijf verplaatsingen en 12,5% zes of meer verplaatsingen.



77 minuten
per dag in het verkeer

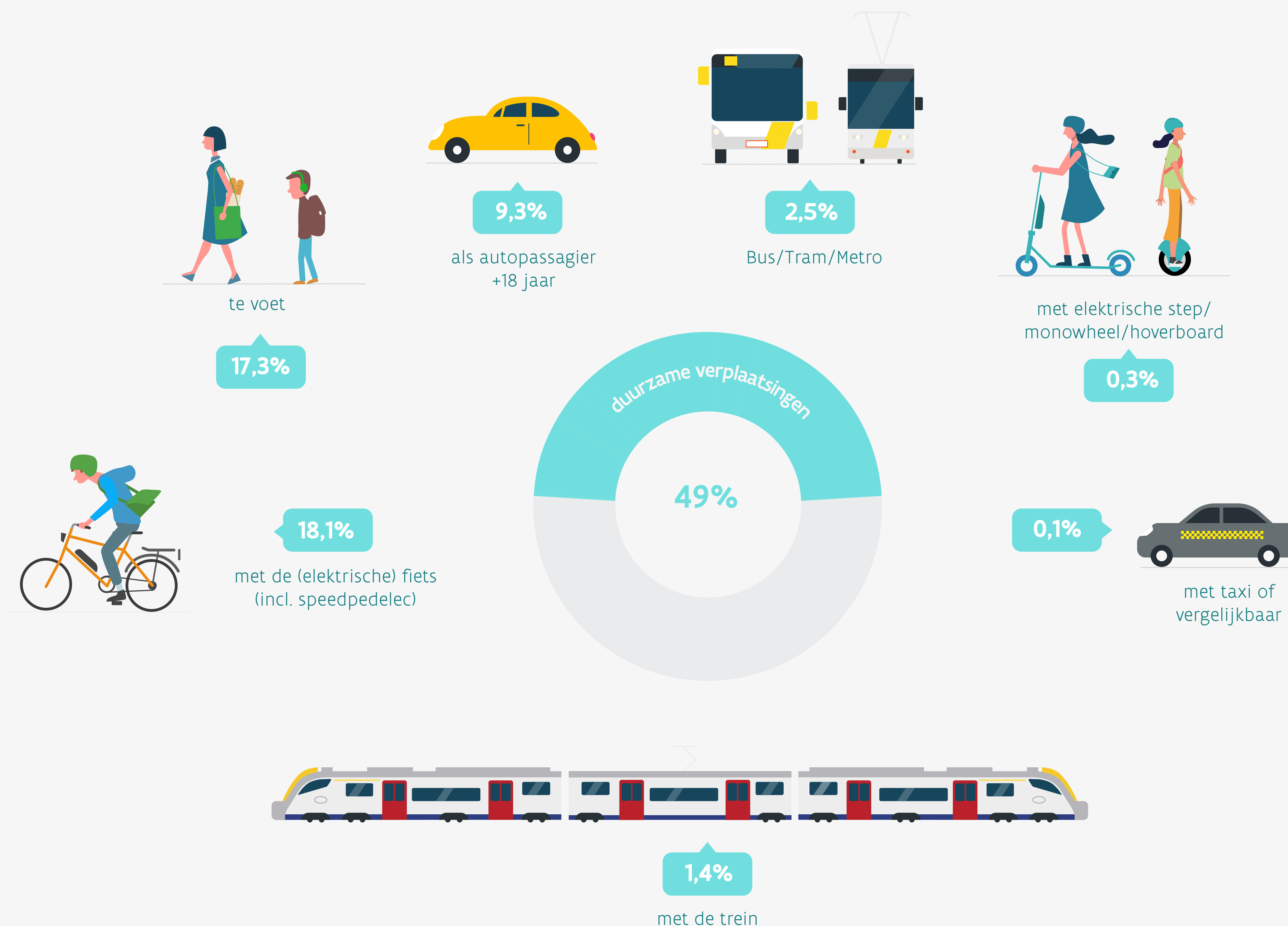
22 minuten
per verplaatsing

2 VERPLAATSINGEN

2.2 Hoofdvervoerswijze

49% van de verplaatsingen op een gemiddelde weekdag (ma-zon) zijn duurzaam: we tellen namelijk de volgende modi samen: als autopassagier +18 jaar (9,3%); met taxi of vergelijkbaar (0,1%), met elektrische step/monowheel/hoverboard (2,3%), met de BTM (2,5%) (bus, tram, metro), met de trein (4%), te voet (17,3%), met de (elektrische) fiets (incl. speedpedelec) (18,1%).

Als we dit vergelijken met ons vervoermiddelengebruik op een gemiddelde werkdag (ma-vrij, excl. feestdagen) dan stijgt het aandeel (elektrische) fiets (incl. speedpedelec) tot 19,2%.



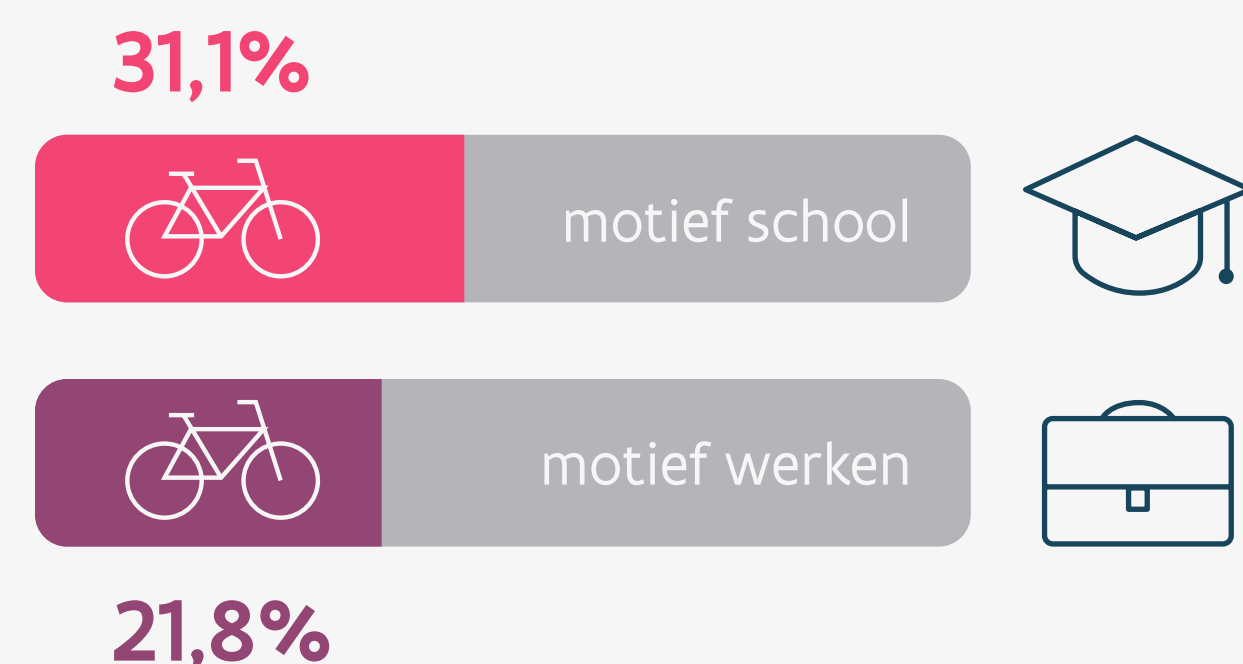
2 VERPLAATSINGEN

2.3 Fiets

Het fietsgebruik (daarvoor nemen we de categorieën speedpedelec, elektrische fiets en fiets samen) tijdens de werkweek (19,2%) ligt iets hoger dan wanneer we ook de weekends erbij tellen (18,1%).

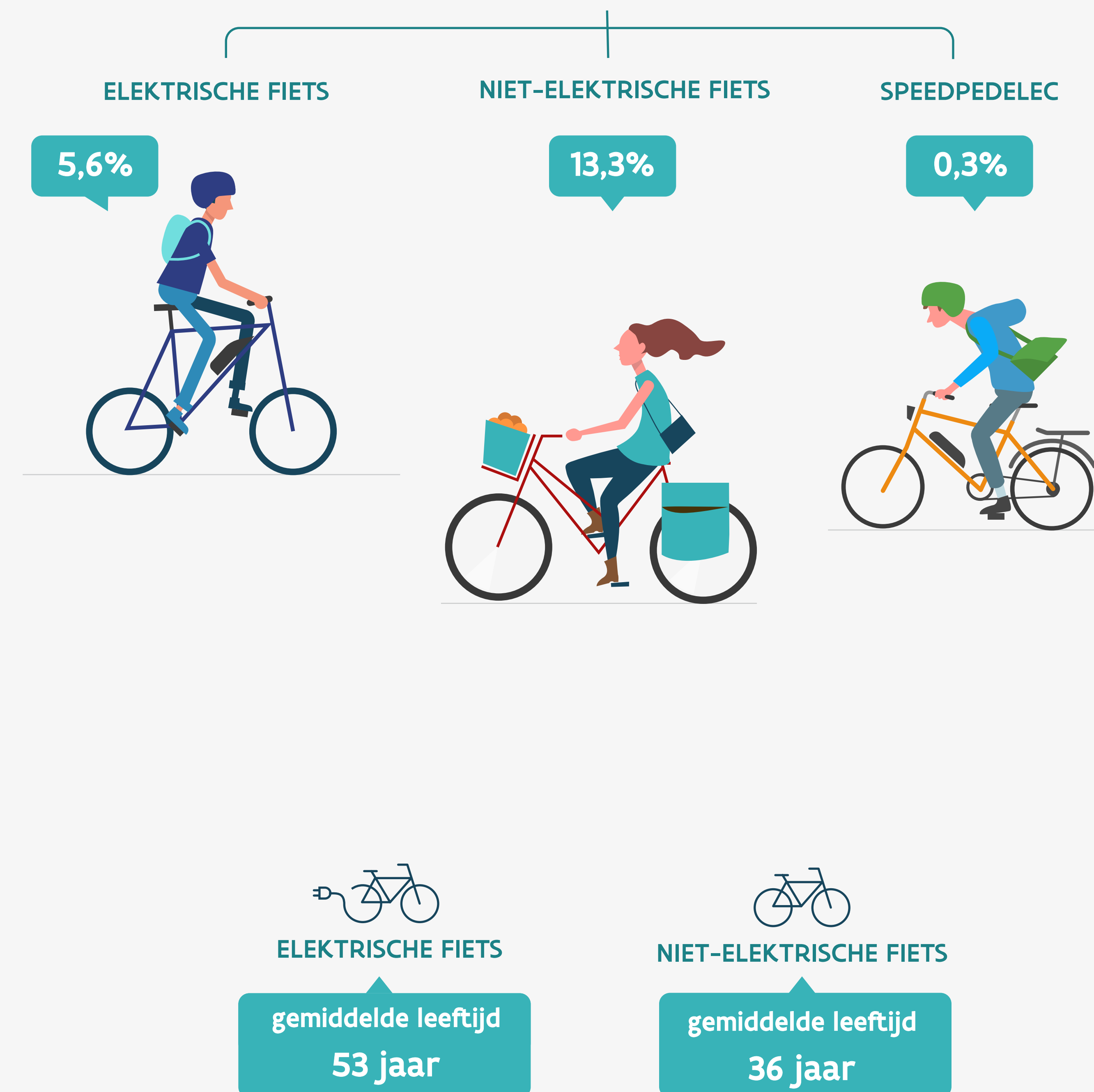
In het algemeen is het aandeel fiets het grootst bij de leeftijden 13-17 (39%) en het laagste bij de 25-34 jarigen (12%). Dat is ook zo volgens aandeel van deze leeftijdsgroepen in de afgelegde afstand: beide leeftijdsgroepen vertegenwoordigen een aandeel van respectievelijk 18% en 4% van het totale aantal afgelegde kilometer per persoon per dag. Opvallend is ook dat deze 25-34-jarigen (of bij uitbreiding zelfs de 18-34-jarigen) minder fietskilometers afleggen in Vlaanderen dan 65+'ers.

De gemiddelde leeftijd van de elektrische fietser is 53. De niet-elektrische fietser is gemiddeld 36 jaar.



Analyses volgens verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze (zie ook sectie 2.6) duiden aan dat het motief 'onderwijs volgen', veruit het 'duurzaamste' motief is, waarbij de fiets zelfs een groter aandeel (31,1%; waarvan 30% met de niet-elektrische fiets en 1% met de elektrische fiets) heeft dan 'auto als passagier' (23,5%) en te voet (19,4%). Dat geldt niet voor het motief 'werken', maar zelfs voor dit motief zien we dat 21,8% (waarvan 12,3% met de gewone fiets, 8,8% met de elektrische fiets en 0,7% met de speedpedelec) van de verplaatsingen in dit OVG met de fiets gebeurt.

Het aandeel 'fiets' in onze verplaatsingen op een gemiddelde werkdag: 19,2%.



2 VERPLAATSINGEN

2.4 Combimobiliteit

Voorafgaande gegevens werden berekend op het niveau van de hoofdvervoerswijze (dit is het vervoermiddel waarmee de grootste afstand van een verplaatsing wordt afgelegd). Naast deze cijfers, kunnen de ritten zoals ze in het OVG worden genoteerd, ook gebruikt worden om een uitspraak te doen over de combinatie van verschillende vervoermiddelen tijdens **één** bepaalde verplaatsing (zogenoemde combimobiliteit). Uit de studie blijkt dat in 91,6% een verplaatsing uit 1 enkele rit bestaat, d.w.z. dat combimobiliteit anno 2021-2022, 8,4% bedraagt.

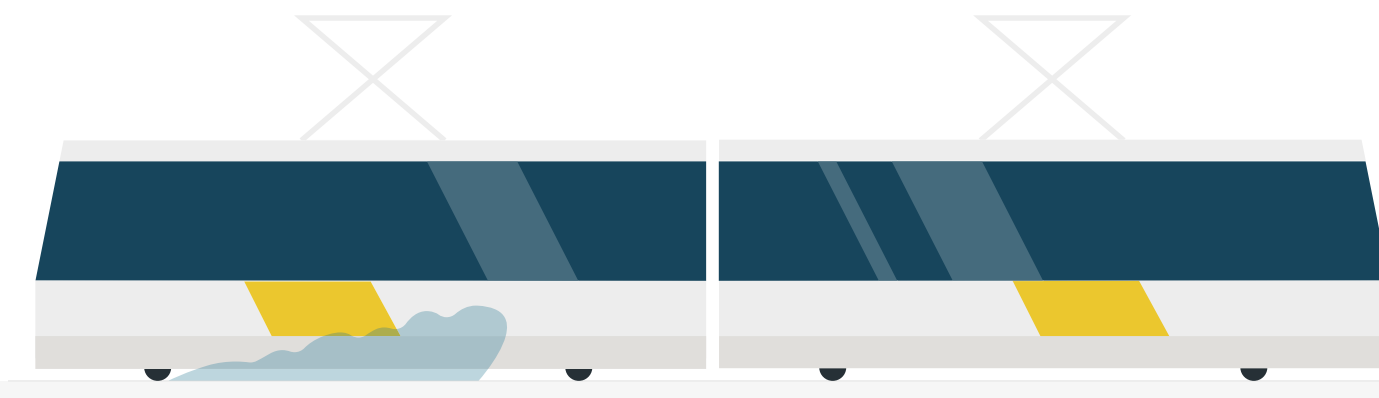
Voor een goed begrip: we spreken dus over een verplaatsing wanneer iemand de woning of een andere locatie verlaat om **met een bepaald doel** naar een andere bestemming te gaan. D.w.z. modi kunnen

wel gecombineerd worden maar wanneer er bij die combinatie verschillende doelen worden uitgevoerd, vallen deze stricto sensu niet onder de definitie van combimobiliteit volgens de methodologie van het OVG. In dat geval spreken we van een ketenverplaatsing.

COMBIMOBILITEIT

8,4% van onze verplaatsingen gebeuren met meerdere vervoermiddelen



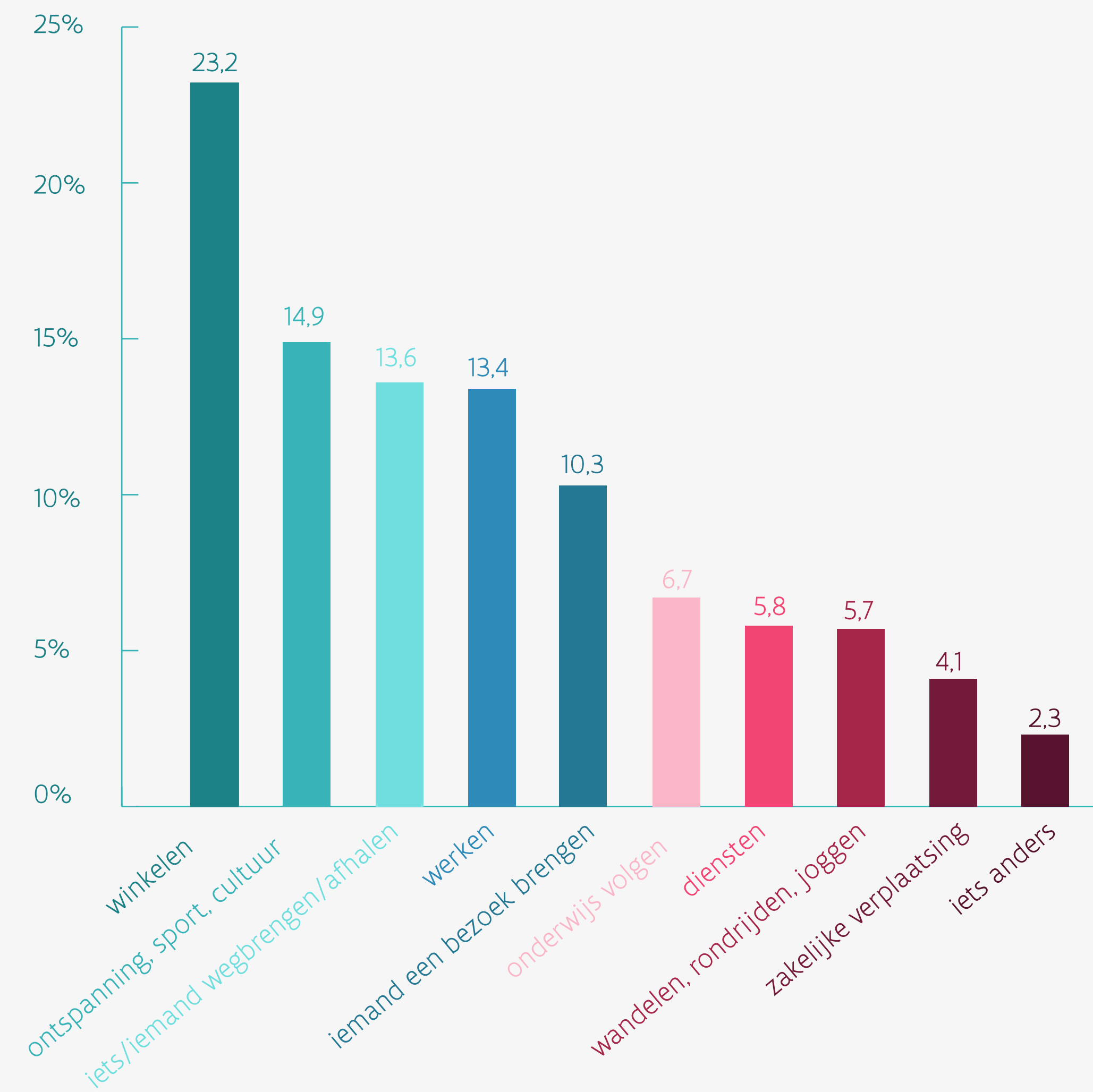


2 VERPLAATSINGEN

2.5 Verplaatsingsmotief

Waarom verplaatst de Vlaming zich? En waarom? Uit deze grafiek wordt 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 24,2%.

Dat beeld wordt vooral (verkeerdelijk) ingegeven door onze algemene perceptie van de ochtend- en avondspits. Maar mobiliteit is sterk plaats- en tijdsgebonden, zo blijkt.



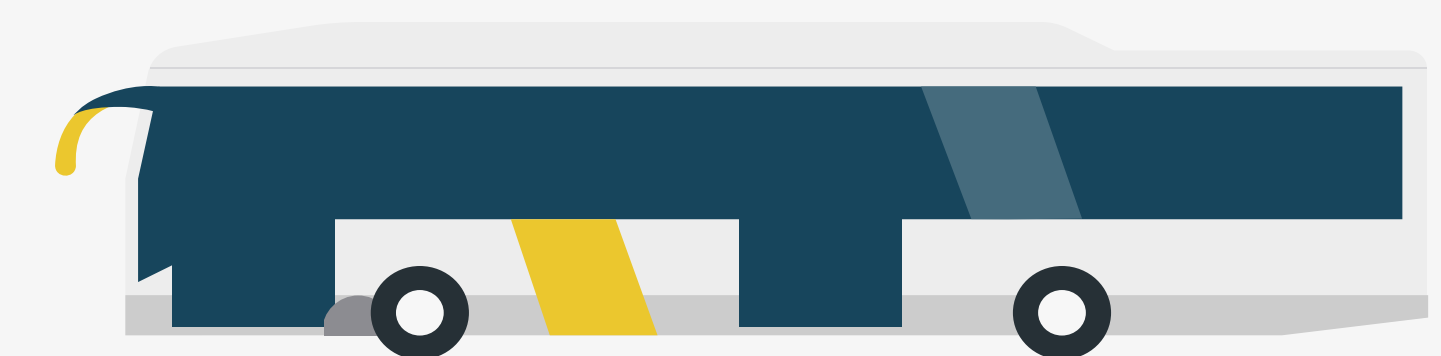
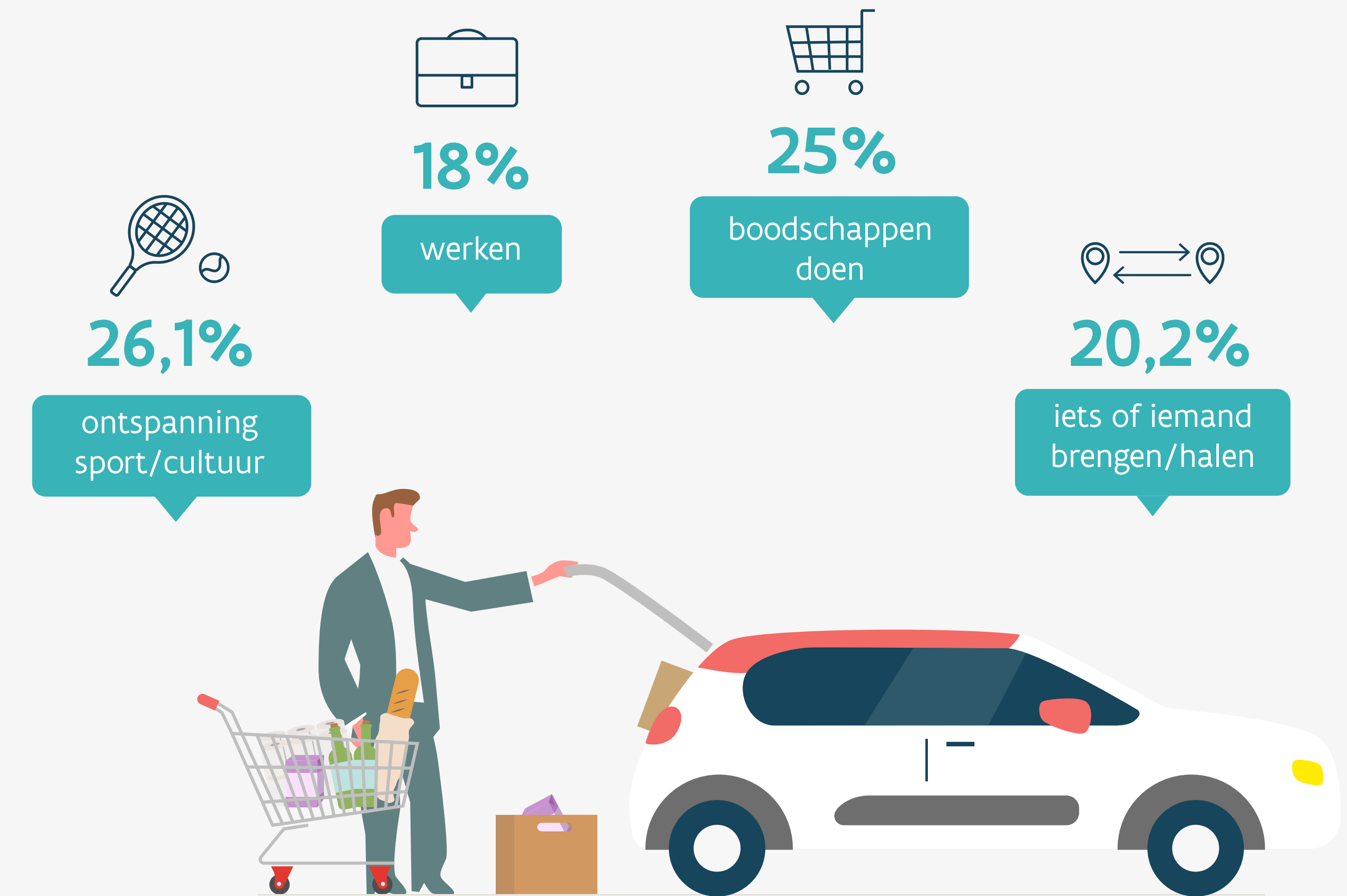
2 VERPLAATSINGEN

2.6 Verplaatsingswijze en verplaatsingsmotief

De meeste modi worden voor (bijna) alle motieven gebruikt, maar niet voor alle motieven even vaak. De auto wordt hoofdzakelijk als bestuurder gebruikt voor 'winkelen/boodschappen doen' (25,0%), 'iets/iemand brengen/halen' (20,2%) en 'werken' (18,2%). Niet verrassend komt autopassagier dan weer het vaakst voor bij het motief 'ontspanning/sport/cultuur' (26,1%) en om te winkelen (20,6%). Bij de hoofdvervoerswijze treingaait het voornamelijk om 'werkverplaatsingen' (27,4%), terwijl de lijnbus vooral gebruikt worden voor het motief 'onderwijs volgen' (36,3%). Zowel bij de fiets als te voet wordt het grootste deel van de verplaatsingen uitgevoerd voor het motief 'winkelen, boodschappen doen' (respectievelijk 22,7% en 25,6%).

Je kan ook in kaart brengen welke modi gebruikt worden voor de verschillende verplaatsingsmotieven. Deze analyse vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief maakt dus duidelijk hoe de Vlamingen zich per motief verplaatsen. Ook dit jaar blijkt dat de auto (bestuurder en passagier) bij heel wat motieven een aandeel van 50% of meer inneemt, met uitzondering van 'onderwijs volgen', 'wandelen', 'rondrijden' en 'joggen' (en 'iets anders'). Ook interessant om vast te stellen is dat winkelen in 36,8% van de gevallen te voet of met de fiets gebeurt in Vlaanderen.

Motieven verplaatsingen als autobestuurder



2 VERPLAATSINGEN

2.7 Hoofdvervoerswijze woon-werk, woon-school

Voor de hoofdvervoerswijze woon-werk en woon-schoolverkeer, kiezen we ervoor om de cijfers te gebruiken die gebaseerd zijn op het dagboekje. Zoals eerder ook al vermeld bij sectie 2.3, zien we dat het motief 'onderwijs volgen' veruit het 'duurzaamste' motief is, waarbij de fiets een groot aandeel heeft (31,1%). Zelfs voor het motief 'werken', zien we dat 21,8% van de verplaatsingen in dit OVG met de fiets gebeurt.

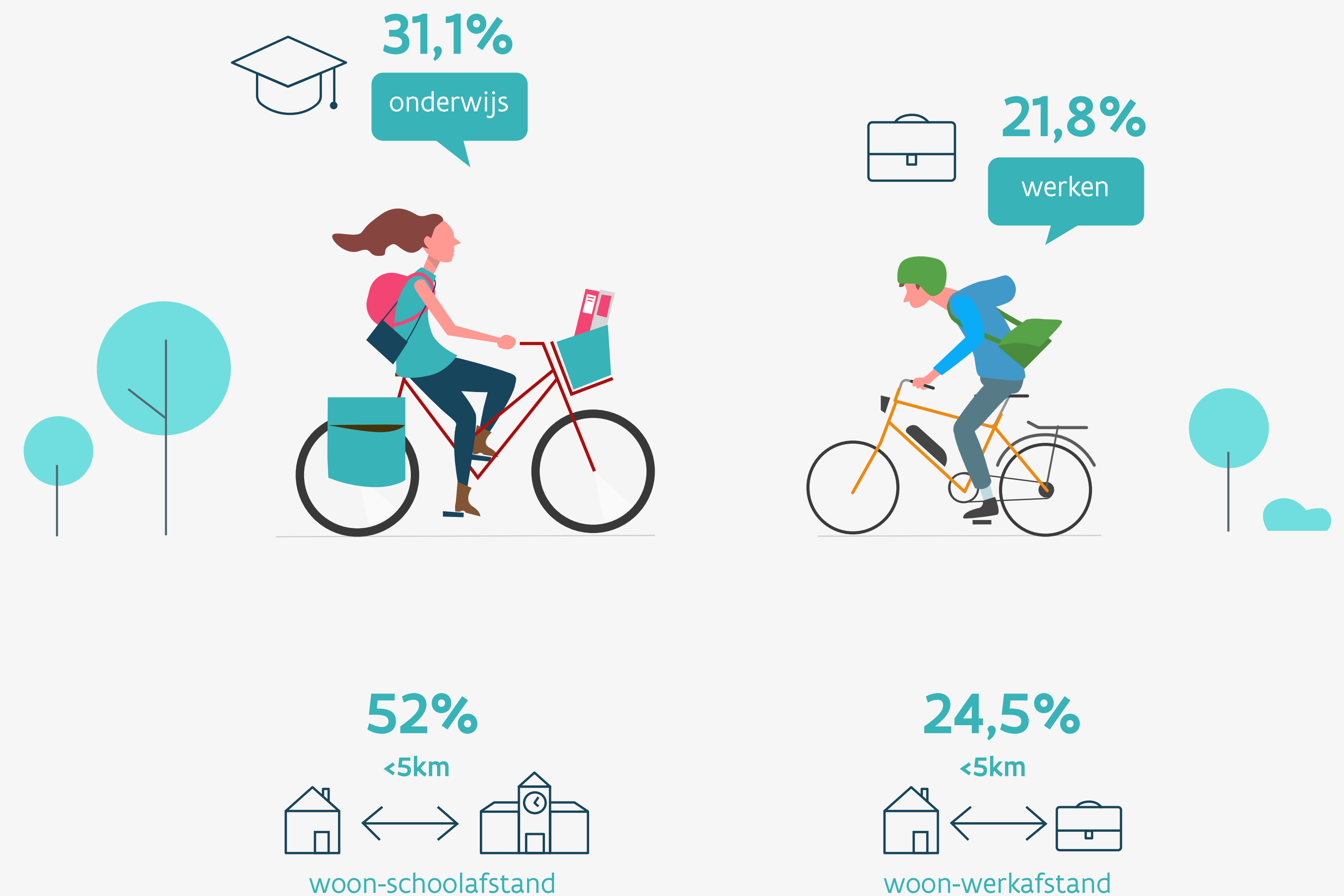
Ook interessant om te bestuderen is de woon-werkafstand. De gemiddelde woon-werkafstand bedraagt 19,7 km. Maar meer genuanceerd krijg je het volgende beeld: 24,5% woont op minder dan 5 km van het werk. 45% vind je binnen de 10 km-klasse. In feite betekenen deze cijfers dat vooral het fietsaandeel hier toch wel potentie heeft en dit jaar zien we dat die potentie toch inderdaad ook wel wordt ingevuld door de elektrische fiets.

Voor woon-schoolverkeer bedraagt de gemiddelde woon-schoolafstand 8,8 km. Verder 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.

2.8 Telewerk

38% van de beroepsactieven geeft aan regelmatig thuis te kunnen werken. Slechts 11,8% van de beroepsactieve respondenten geeft aan dat ze doorgaans niet (of minder dan één dag per week) telewerken; 20,0% doet dat minstens 1 dag maar minder dan 2 dagen per week (sommige respondenten rapporteren ook halve dagen), 25,2% werkt 2 dagen maar minder dan 3 dagen thuis en 42,9% geeft zelfs aan om 3 dagen of meer aan telewerk te doen.

Aandeel fietsverplaatsingen in de modal split



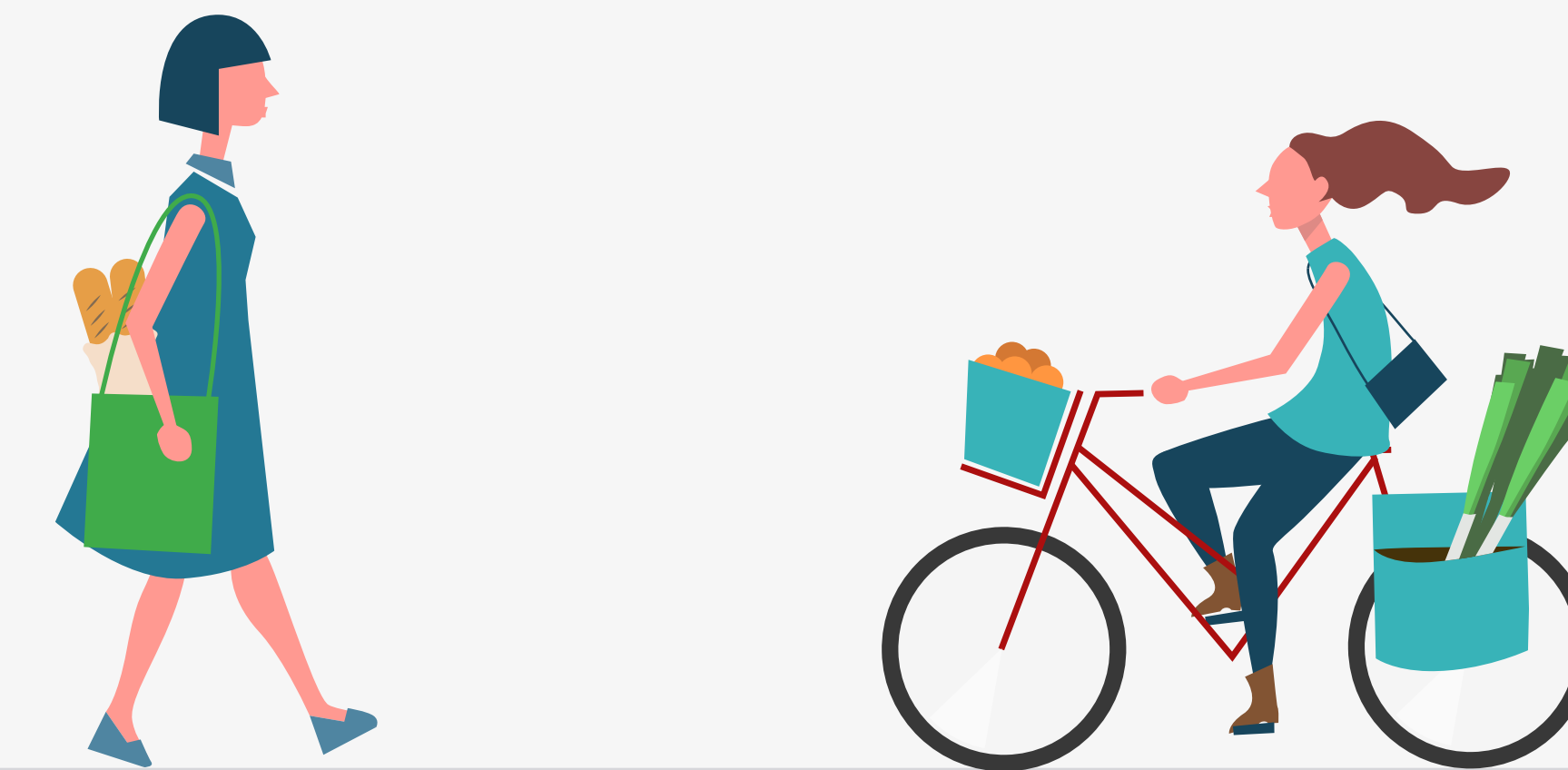
2 VERPLAATSINGEN

2.9 Verplaatsingsafstanden

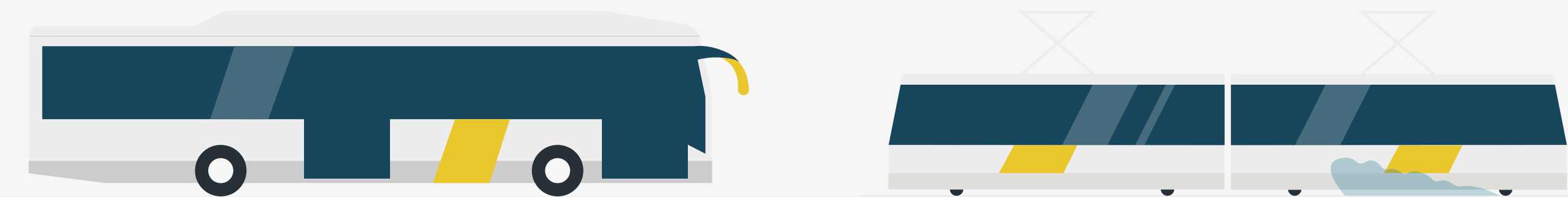
Het onderzoek toont aan dat een verplaatsing in Vlaanderen in meer dan 1 op 2 gevallen korter dan 5 km is en in meer dan 80% van de gevallen korter dan 15 km. Slechts 5,7% van de dagelijkse verplaatsingen in Vlaanderen zijn meer dan 40 km. De gemiddelde afstand per verplaatsing bedraagt 10,9 km.

Verder zien we dat de auto en de trein vaker gebruikt worden voor de lange afstandsverplaatsingen dan de overige modi. Het aandeel van de actieve vervoerswijzen (te voet en fiets) is, logischerwijs, hoger in de korte afstandscategorieën.

De actieve modi zijn vooral interessant voor de verplaatsingen met een afstand tot en met 10 km. Bij verplaatsingen met een afstand vanaf 10 km wordt BTM (bus, tram, metro) dan weer aantrekkelijker, terwijl de trein vooral vanaf 25 km verplaatsingsafstand belangrijker wordt. Het comfort en de flexibiliteit die de auto biedt, maakt dat deze modus bij alle afstandscategorieën een beduidende rol inneemt, en ook zelfs bij verplaatsingen van minder dan 1 km nog gebruikt wordt.



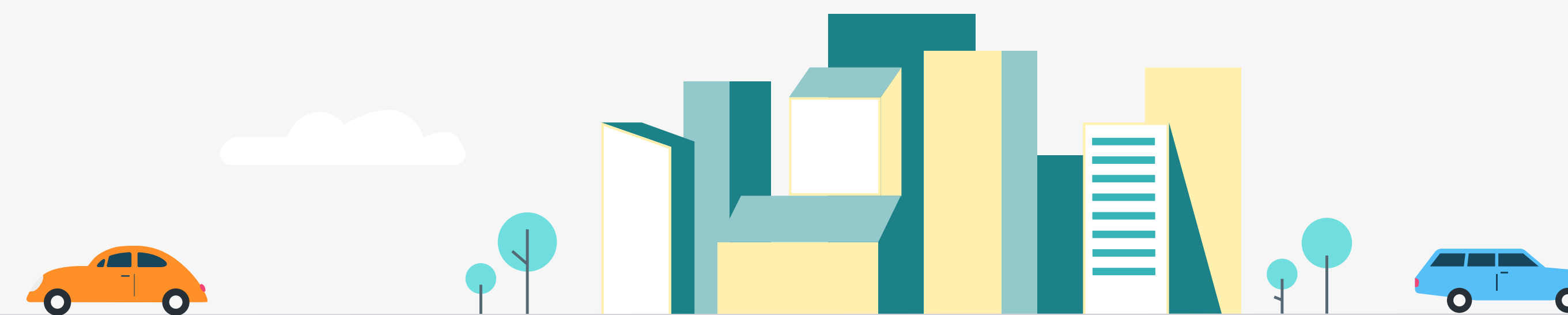
korte afstanden doen we sneller te voet of met de fiets



vanaf 10km kiezen we sneller voor bus, tram en metro



lange afstanden vanaf 25km doen we met de auto of de trein



2 VERPLAATSINGEN

2.10 Variabelen in verplaatsingen

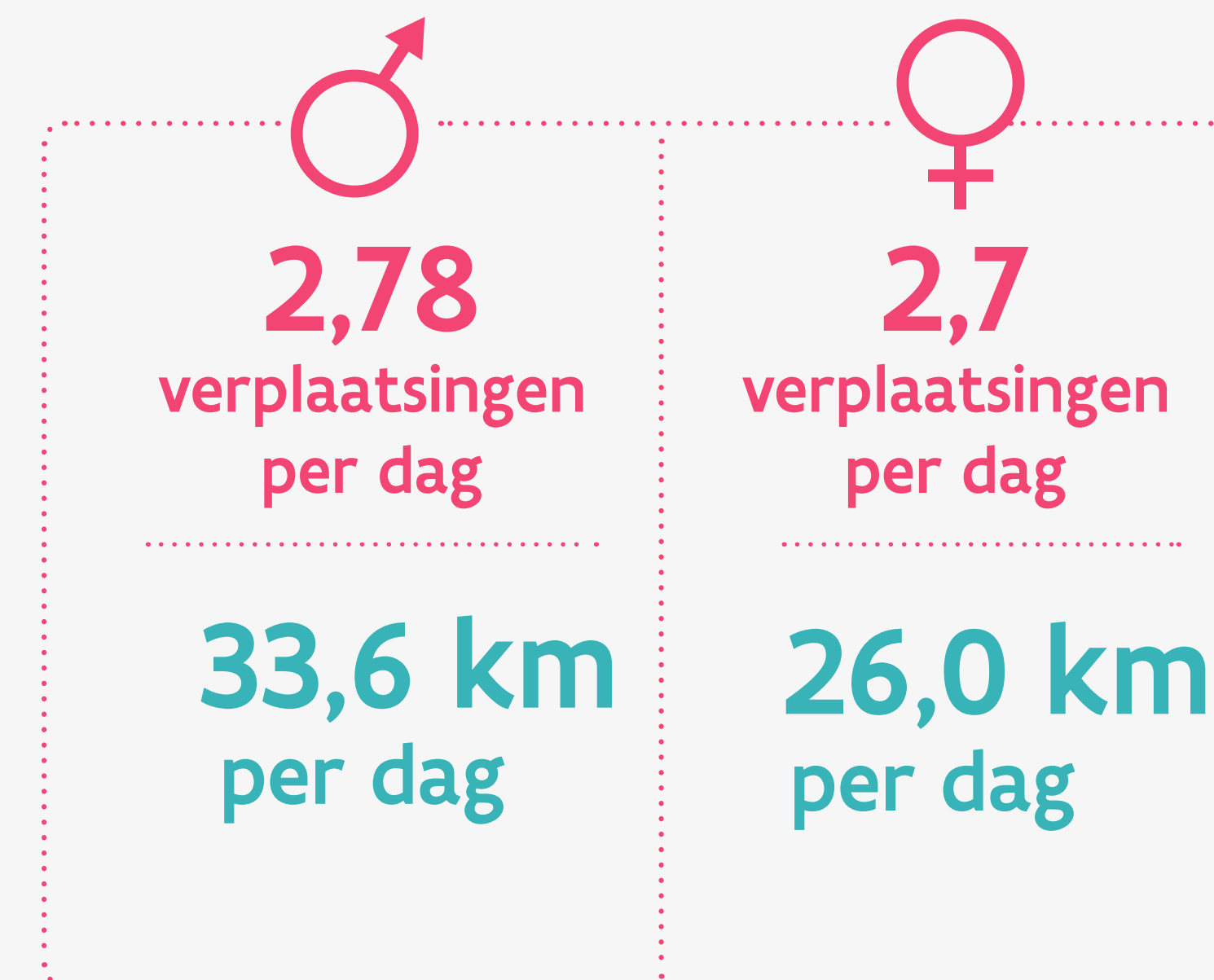
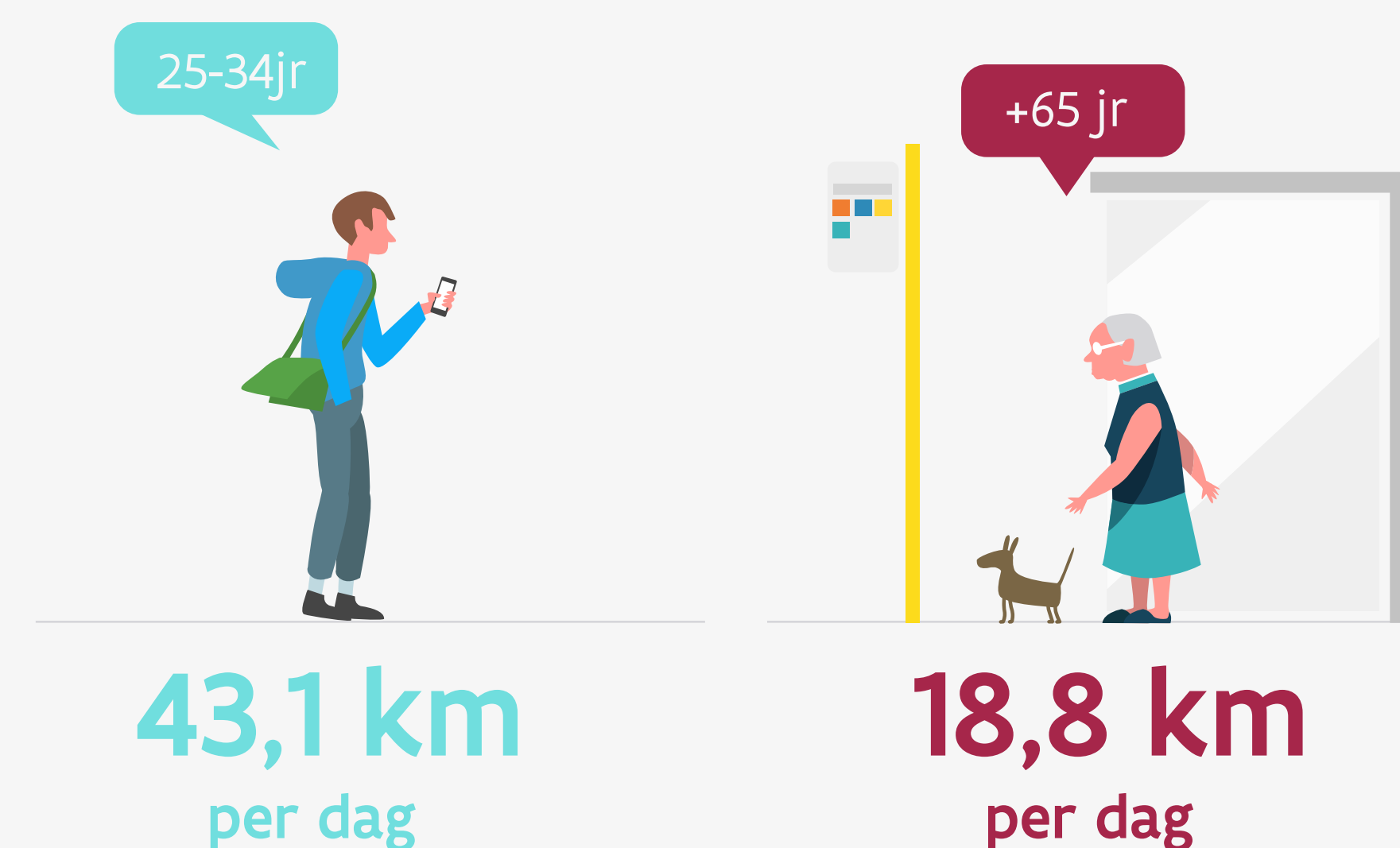
GESLACHT

Gemiddeld verplaatsen mannen (2,78) zich op een dag net iets vaker dan vrouwen (2,70). Gemiddeld leggen mannen 33,61 km per dag af, vrouwen leggen gemiddeld 26,04 km per dag af.

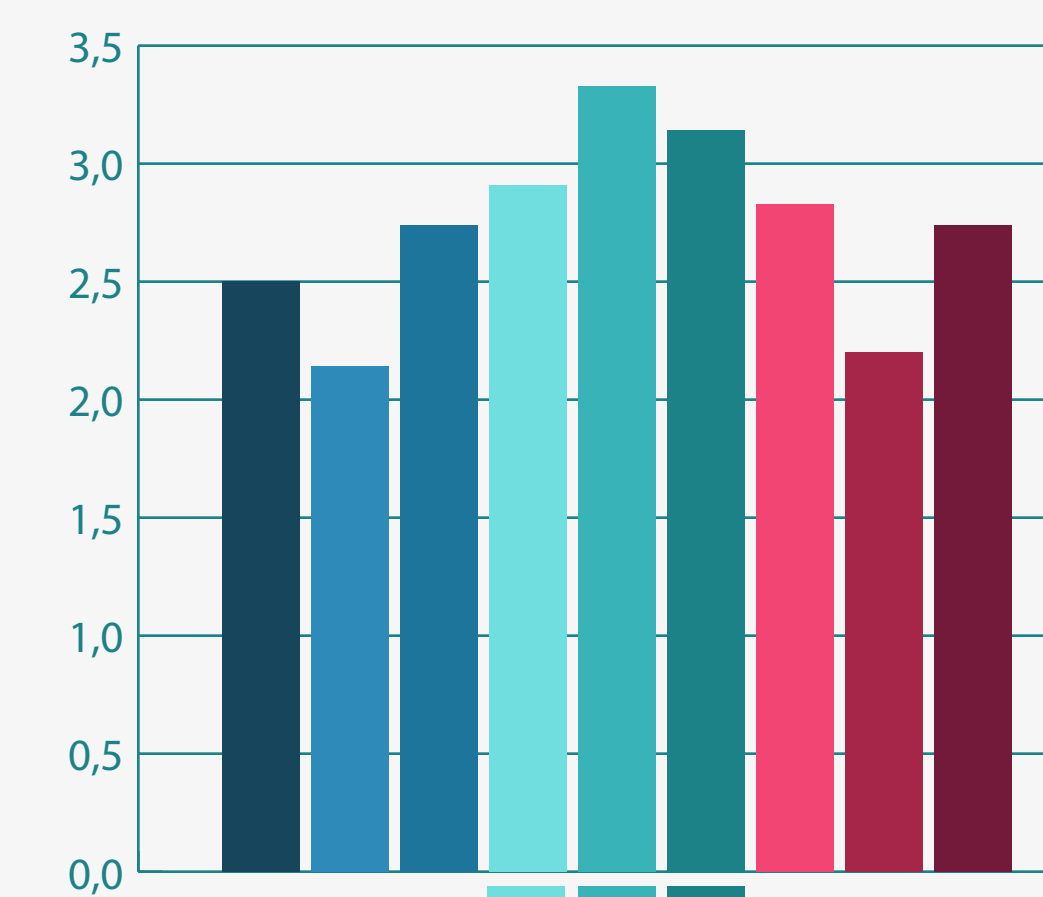
LEEFTIJD

De jongste en de oudste leeftijdsgroepen verplaatsen zich duidelijk minder vaak op een dag dan de andere leeftijdsgroepen. Bij de oudste leeftijdsgroep (65+) zijn er allicht al een aantal van deze mensen die misschien al wat moeilijkheden hebben om zich te verplaatsen. Verder doen de meeste verplaatsingen zich voor in de 'actieve leeftijdscategorie' van 25-34, 35-44 en 45-54 jaar. Al de cijfers verhouden zich natuurlijk tegenover het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (2,74 op respondentenniveau).

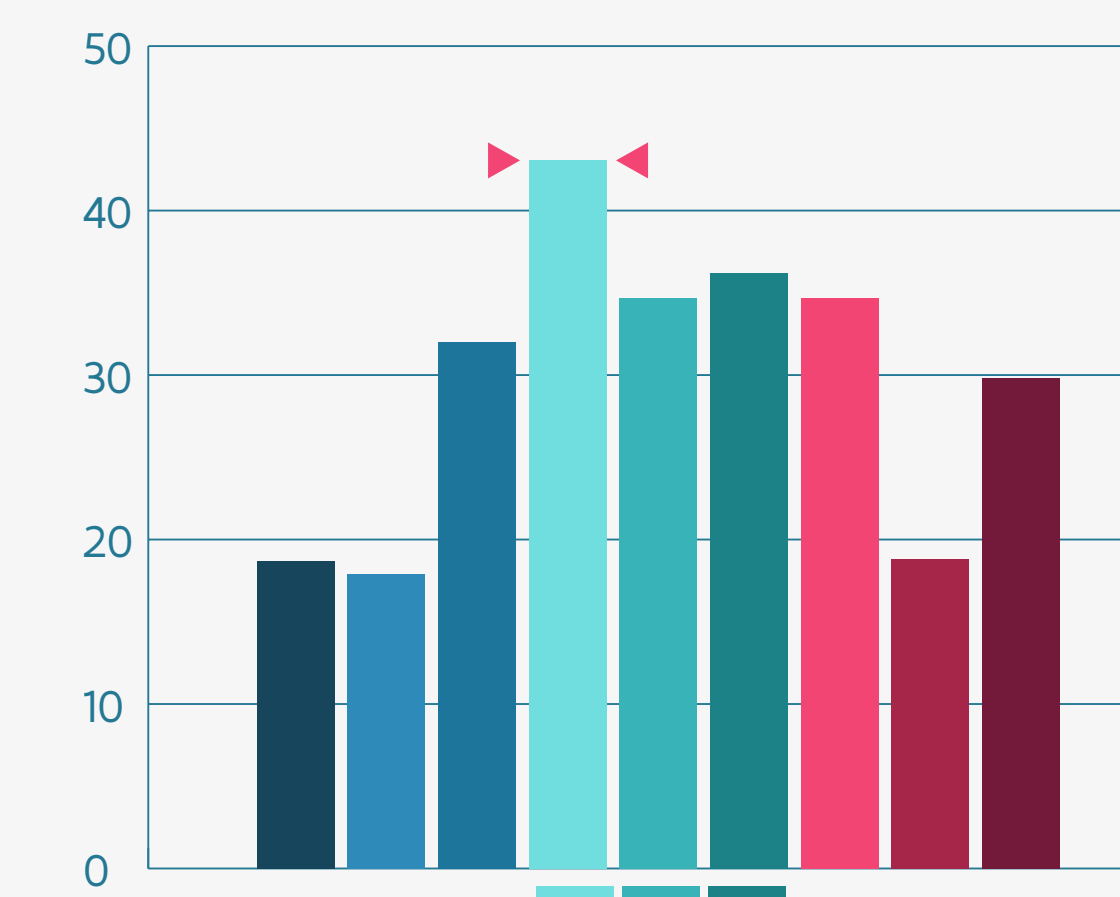
Het valt op dat de leeftijdscategorieën van 25-34 zich het verst verplaatsen (43,1 km). Mogelijk heeft dit te maken met het feit dat deze leeftijdsgroep nog aan het begin van zijn / haar carrière staat en bovendien ook nog relatief weinig gezinsverplichtingen heeft, waardoor ze ook nog flexibeler zijn om zich verder te verplaatsen. Verder vallen duidelijke verschillen op tussen de jongsten en de oudsten uit onze populatie. Het gemiddelde aantal afgelegde kilometer per persoon per dag is 29,8 km op respondentenniveau.



aantal verplaatsingen per dag



aantal km per dag



- totaal
- +65jr
- 55-64jr
- 45-54jr
- 35-44jr
- 25-34jr
- 18-24jr
- 13-17jr
- 6-12jr

meest actieve leeftijdscategorie

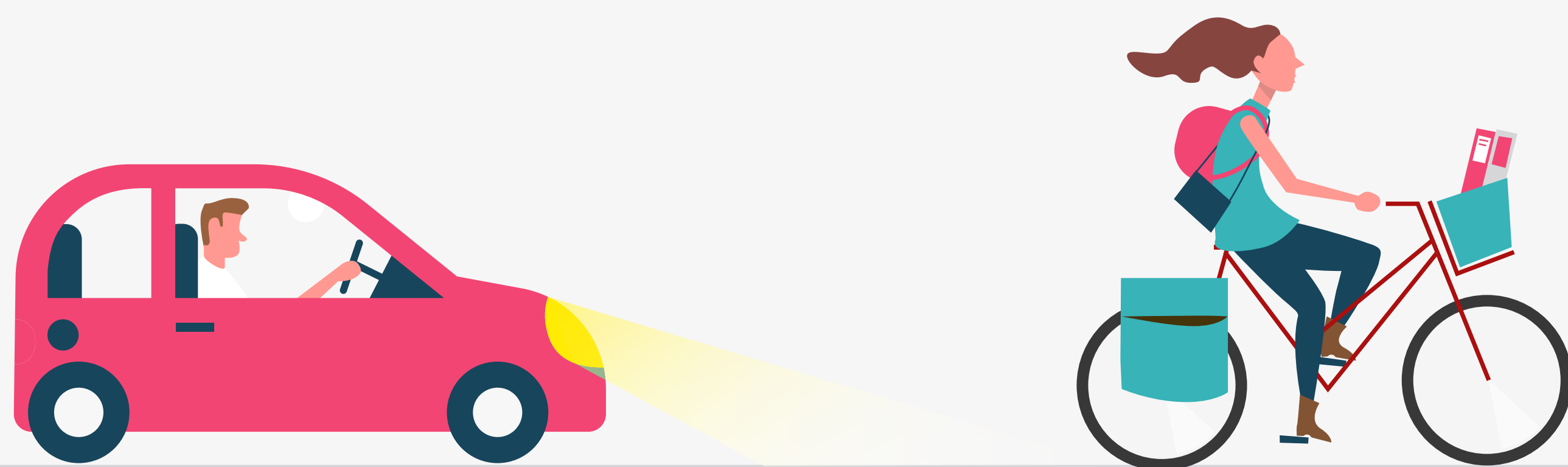
2 VERPLAATSINGEN

2.11 Variabelen in verplaatsingen


OPLEIDINGSNIVEAU

Personen uit het hoger onderwijs (zowel niet-universitair als universitair) maken gemiddeld meer verplaatsingen dan mensen met een lagere opleiding. Ook zijn dit 2 groepen die significant meer verplaatsingen maken dan het algemene gemiddelde (2,74 op respondentenniveau).

Het is zo dat mensen zonder diploma of met een diploma lager onderwijs zich gemiddeld gesproken minder ver verplaatsen, dan mensen met een hogere opleiding. Iemand met een hoger diploma legt tot 4 keer meer kilometers af dan iemand zonder diploma.



Iemand met een hoger diploma legt tot 4 keer meer kilometers af dan iemand zonder diploma.

 Diploma	Aantal verplaatsingen per dag	Aantal km per dag
geen	1.82	13.3
lager onderwijs	1.91	18.7
1e of 2e graad ASO	2.05	16.9
1e of 2e graad TSO/BSO/KSO	2.15	24.5
3e graad ASO	2.50	26.6
3e graad TSO/BSO/KSO	2.80	32.2
Hoger niet-universitair onderwijs	3.40	37.9
Universitair of post-universitair onderwijs	3.41	46.6

Tabel 165: Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens hoogst behaald diploma (excl. scholieren en studenten)

Tabel 224: Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens hoogst behaald diploma (excl. scholieren en studenten)

3 VERPLAATSKM'S

3.1 Gemiddeld aantal km's

A. GEMIDDELD AANTAL KM'S

Iedere Vlaming (vanaf 6 jaar) legt, gemiddeld gezien, per dag 29,8 km af. Dit cijfer is een algemeen gemiddelde en bevat alle respondenten (vanaf 6 jaar), ook diegenen die zich tijdens dit onderzoek niet verplaatst hebben. Wanneer we naar de groep van respondenten kijken die zich wel verplaatsten, bedraagt dat gemiddelde 38,9 km.

B. VERPLAATSWIJZE

Gemiddeld aantal km's/persoon/dag met het hoofdvervoermiddel

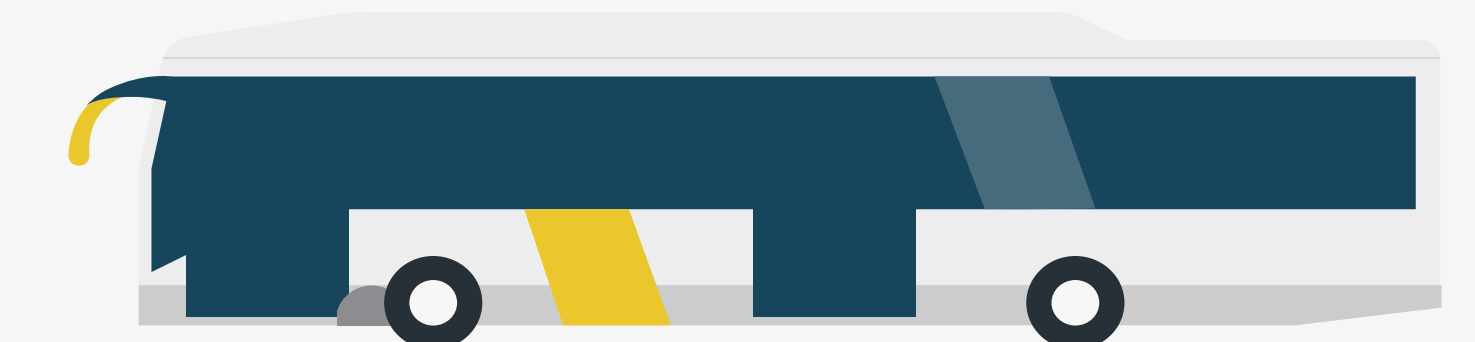
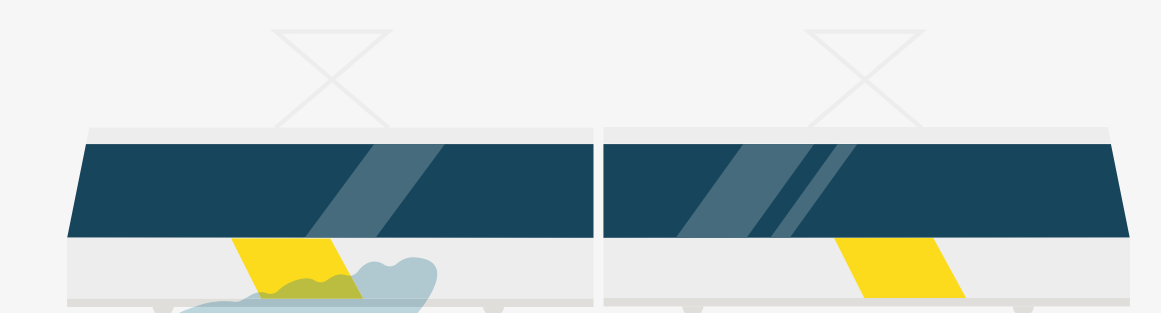
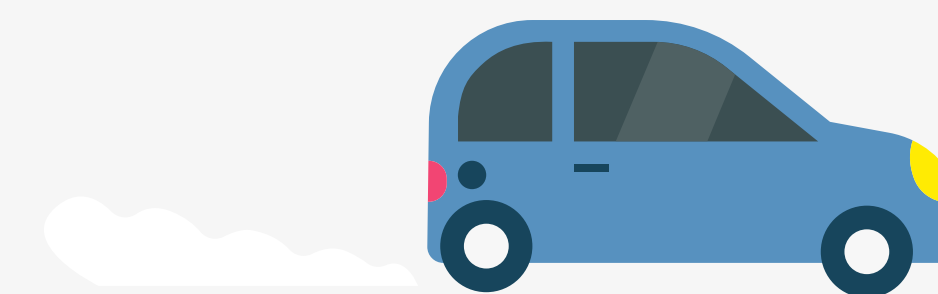
Bovenvermeld dagelijks gemiddeld aantal km per persoon wordt met verschillende modi afgelegd. De modi waarmee hogere snelheden behaald kunnen worden, nemen uiteraard een groter aandeel in in deze modale verdeling (omdat met snellere modi grotere afstanden kunnen worden afgelegd binnen dezelfde tijd).

Daarnaast is in deze modale verdeling natuurlijk ook van belang welk aandeel een modus speelt in het totaal afgelegd aantal km.

Verder kunnen we ook in dit onderzoek opnieuw opmerken dat deze indicator in perspectief bekeken dient te worden met het aantal verplaatsingen. 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 10,0% 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 35,4%.

Verplaatsingen te voet of per fiets gebeuren doorgaans voor korte afstanden, terwijl de auto ook vaak voor de langere verplaatsingen wordt gebruikt. Ook de trein wordt voor lange afstanden gebruikt. Deze modus heeft een aandeel van 6,4% in de verplaatsingskilometers en slechts een aandeel van 1,4% in het aantal

verplaatsingen. BTM (bus, tram, metro) neemt zowel bij de verplaatsingskilometers als bij het aantal verplaatsingen hetzelfde aandeel in: 2,5%.



3 VERPLAATSKM'S

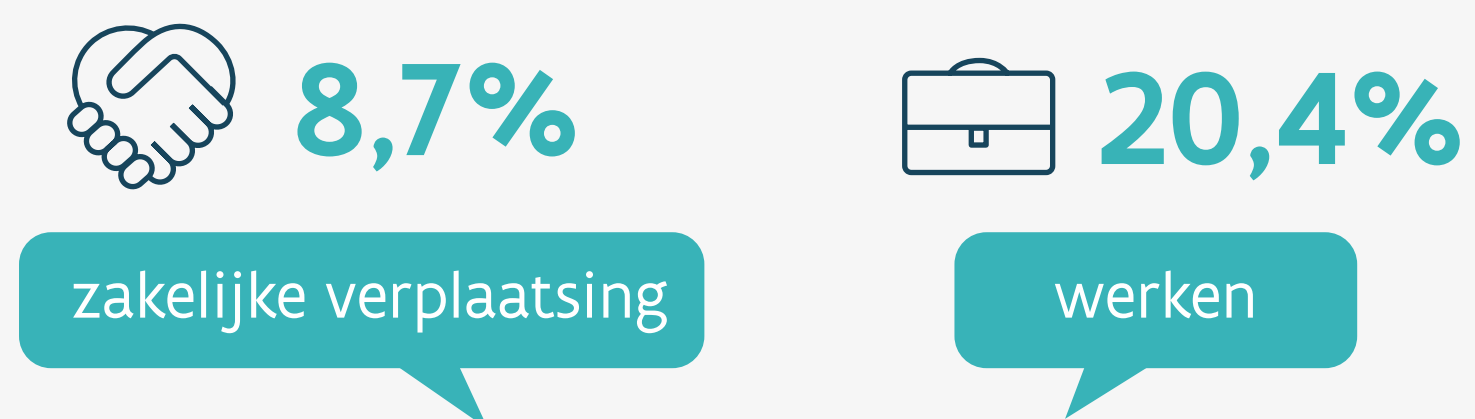
3.1 Gemiddeld aantal km's

C. VERPLAATSMOTIEF

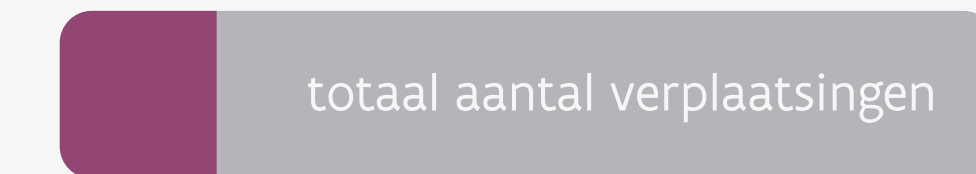
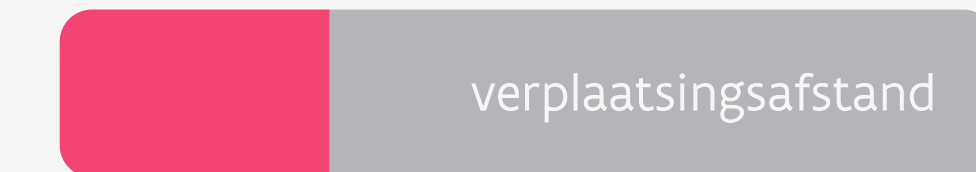
Net zoals bij de modi, zijn er ook motieven waarvoor eerder langere verplaatsingen en motieven waarvoor eerder kortere verplaatsingen worden gemaakt. De motieven waarvoor langere verplaatsingen worden gemaakt, zijn verplaatsingen die met zakelijke verplaatsingen en werken te maken hebben. Deze verplaatsingen 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. 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 winkelen / 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.

langere verplaatsingen



29,1%



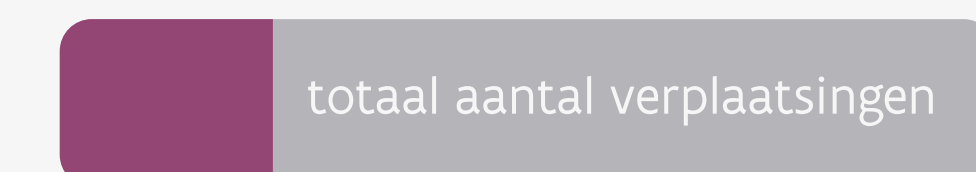
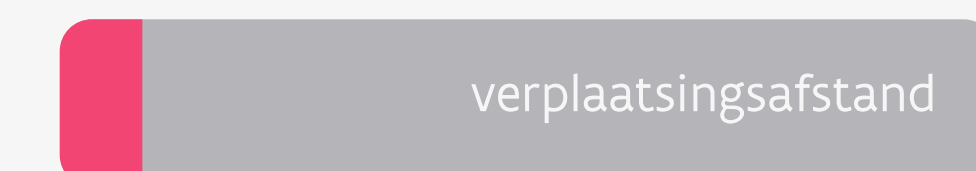
17,2%

verplaatsingsafstand =
gemiddeld aantal afgelegde
km per persoon per dag.



winkelen / boodschappen doen

11,9%



22,8%

korte verplaatsingen

3 VERPLAATSINGSKM'S

3.1 Gemiddeld aantal km's

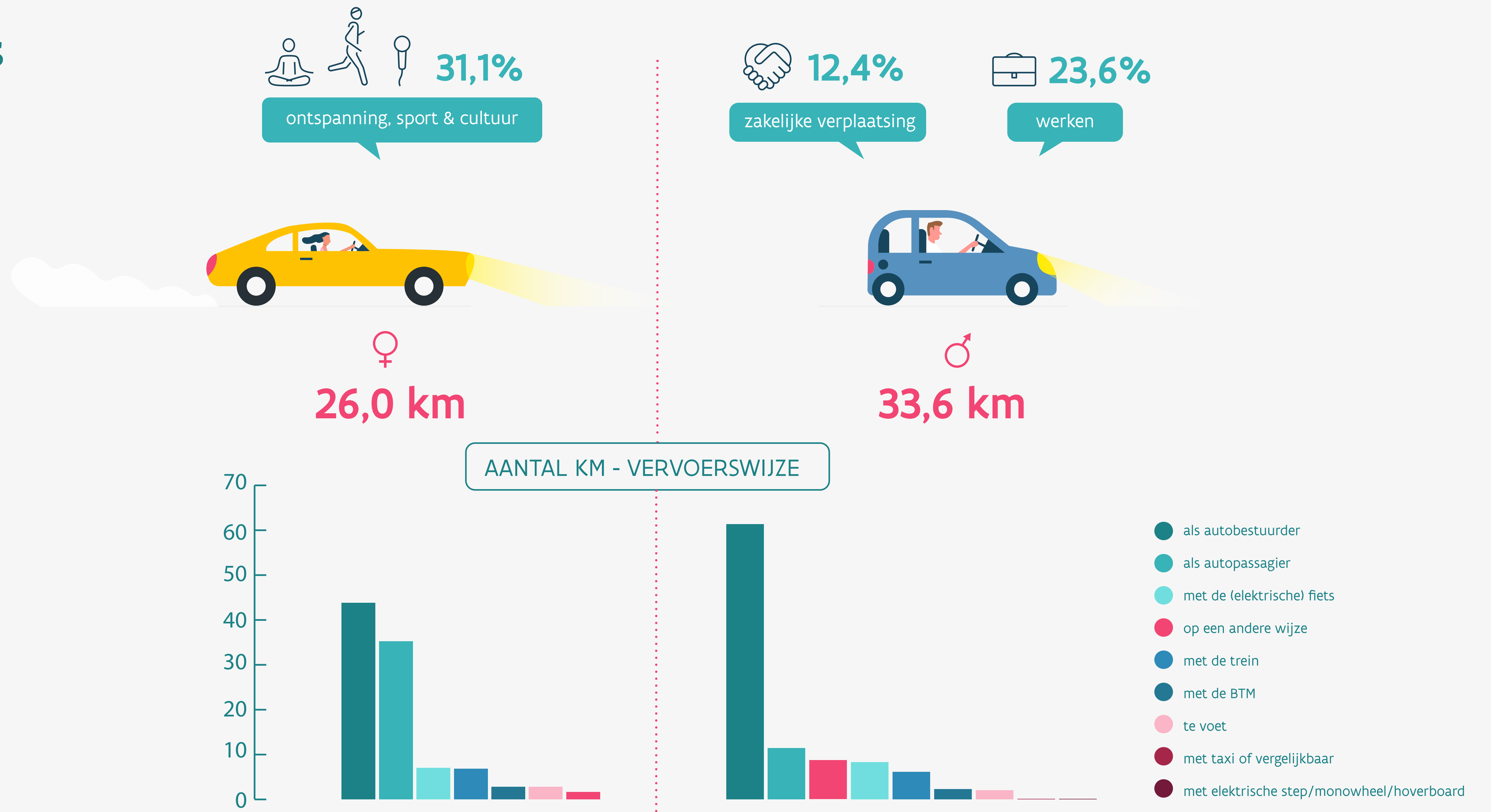
D. VARIABELEN

Hoofdvervoerswijze en geslacht

Mannen doen duidelijk meer kilometers dan vrouwen als autobestuurder, terwijl vrouwen meer kilometers afleggen als autopassagier dan mannen. Ook bij de andere modi zijn er wat verschillen, maar die zijn niet zo uitgesproken als de verschillen bij de auto.

Motief en geslacht

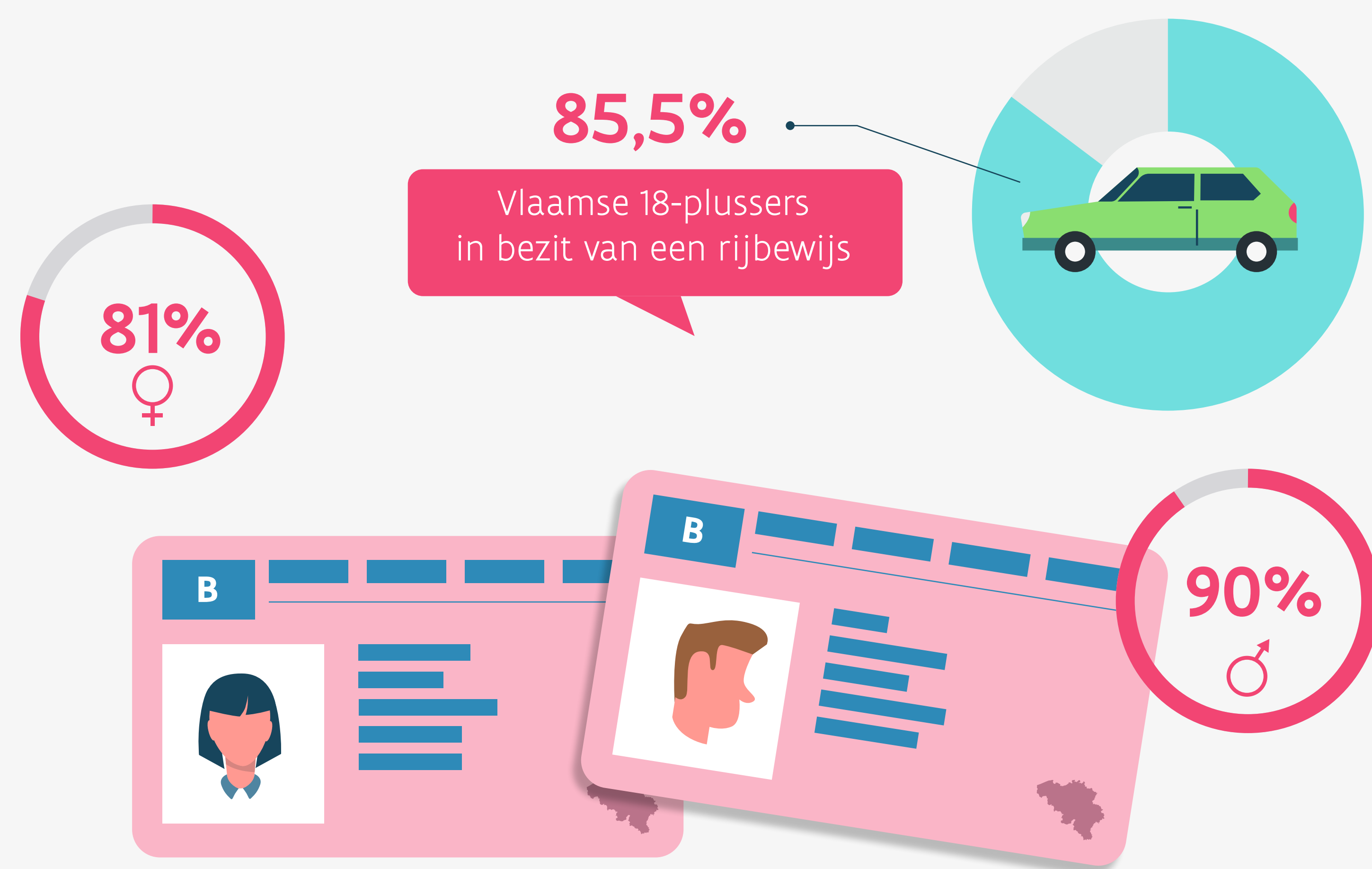
Mannen leggen meer kilometers af dan vrouwen voor zakelijke verplaatsingen en werken. Bij de andere doelen zijn de verschillen niet zo opvallend.



4 ALGEMEEN

4.1 Rijbewijsbezit

Uit dit OVG 6 blijkt dat bijna 85,5% van de Vlaamse 18-plussers een rijbewijs bezit. 90% van de mannen heeft een rijbewijs terwijl dit bij de vrouwen 81% is.



4.2 Aantal auto's

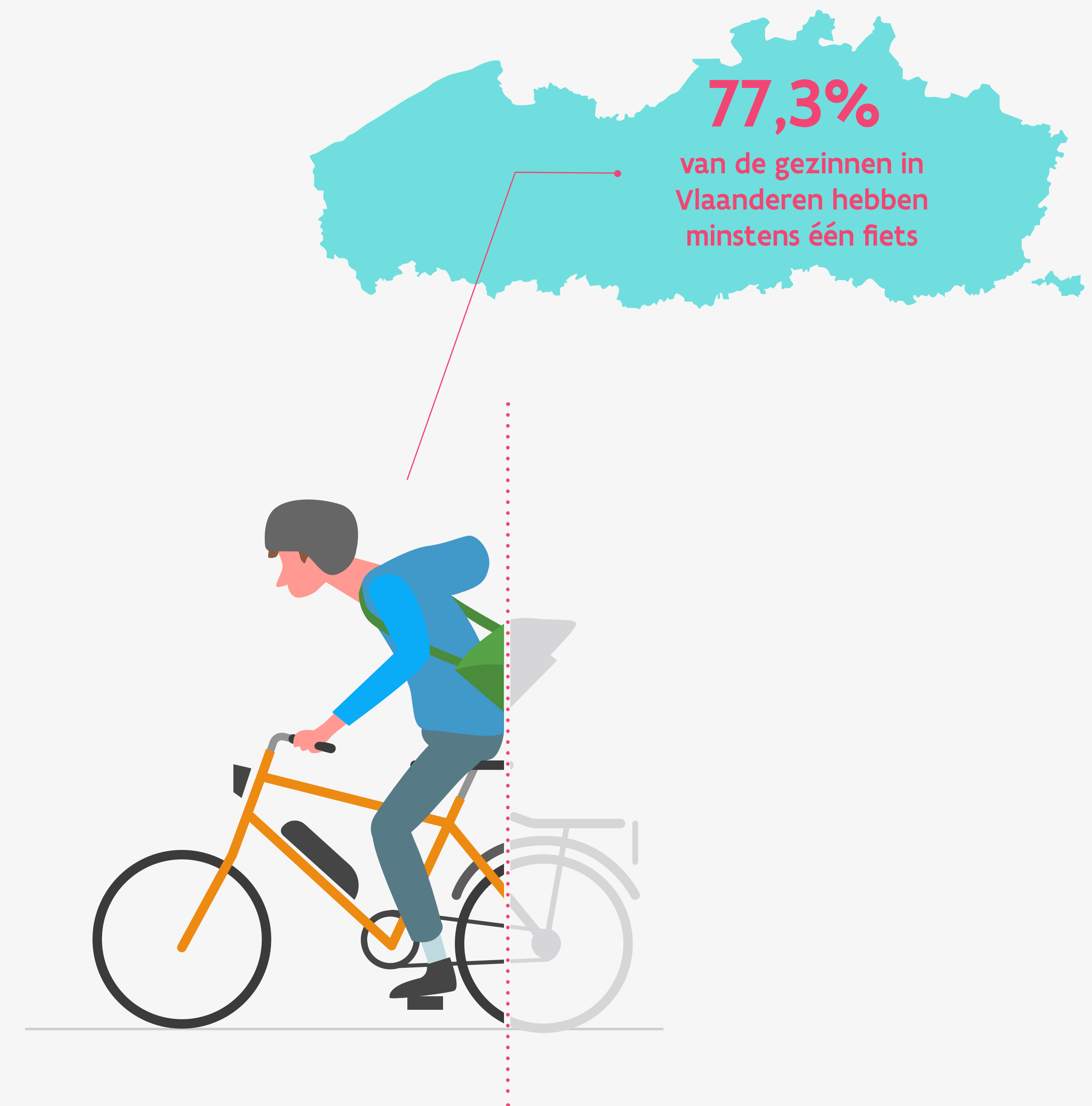
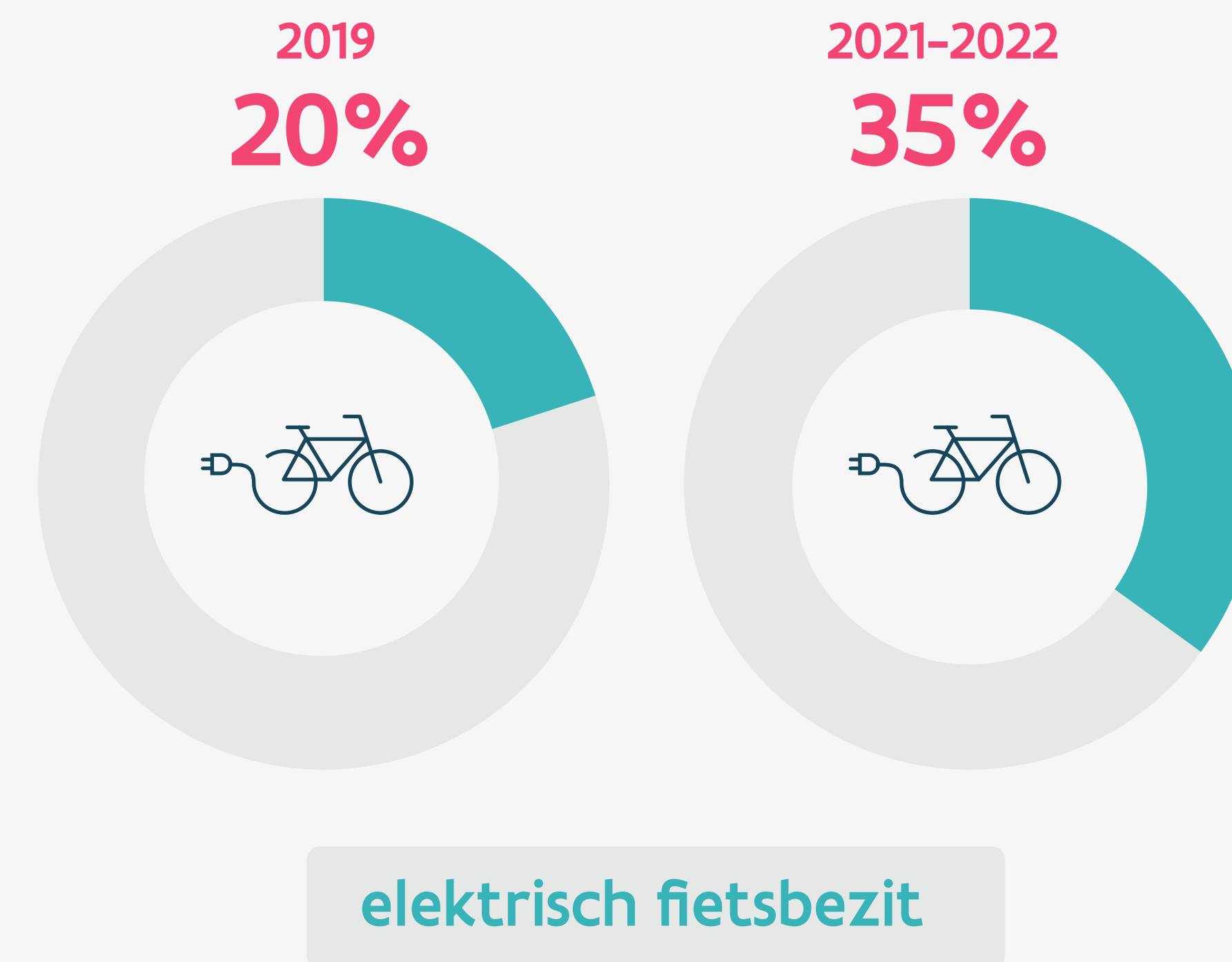
Het gemiddeld aantal wagens per huishouden bedraagt 1,16. 17,6% van de Vlaamse gezinnen bezit geen auto, 54,5% heeft 1 auto, terwijl 28% van de gezinnen meer dan één auto bezitten. Daarvan heeft iets meer dan 4,1% drie of meer auto's.

4 ALGEMEEN

4.3 Aantal fietsen

Het **bezit van elektrische fiets** is anno 2021-2022 vrij hoog. Tot 35% van de gezinnen beschikt vandaag over zo een elektrische fiets. In onze laatste studie (2019) bedroeg dit aandeel 20%. Deze stijging herhaalt zich in elk OVG. Er zijn op dit moment ook nog geen echte indicaties dat dit zal gaan afvlakken (al moeten we daarvoor uiteraard de studie van OVG7 afwachten).

Een elektrische fiets kost best wel wat geld. Iemand die tot zo'n aankoop overgaat, zal deze allicht ook gebruiken. 63% van de Vlamingen bezit één of meer niet elektrische fietsen. Als we alle mogelijke types fietsen samennemen, dus e-fietsen, speedpedelecs, e.d. komen we uit op een fietsbezit van 77,3%. 22,7% van de Vlaamse gezinnen hebben dus geen fiets.



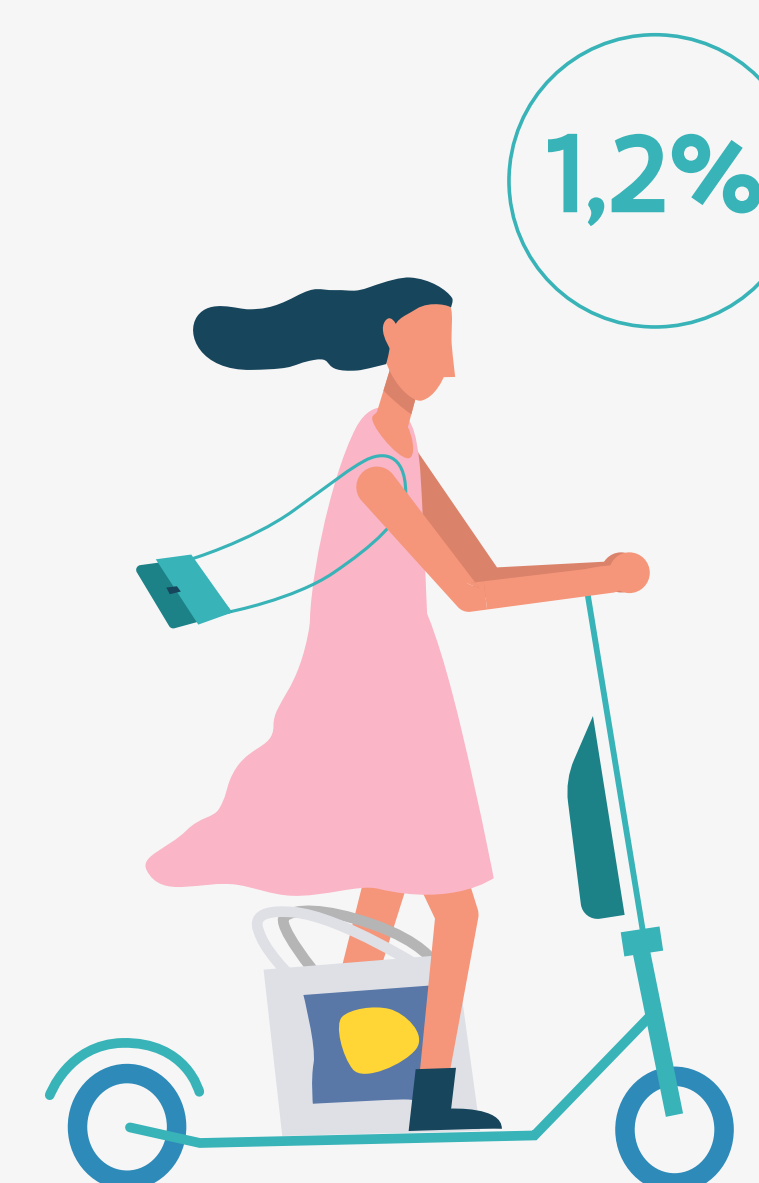
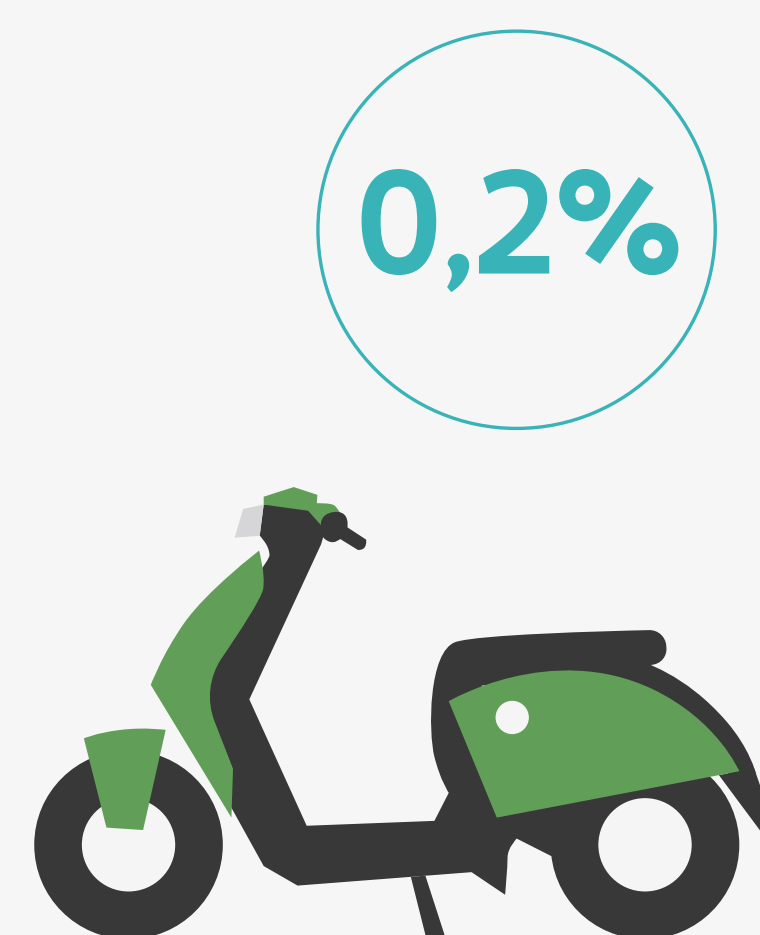
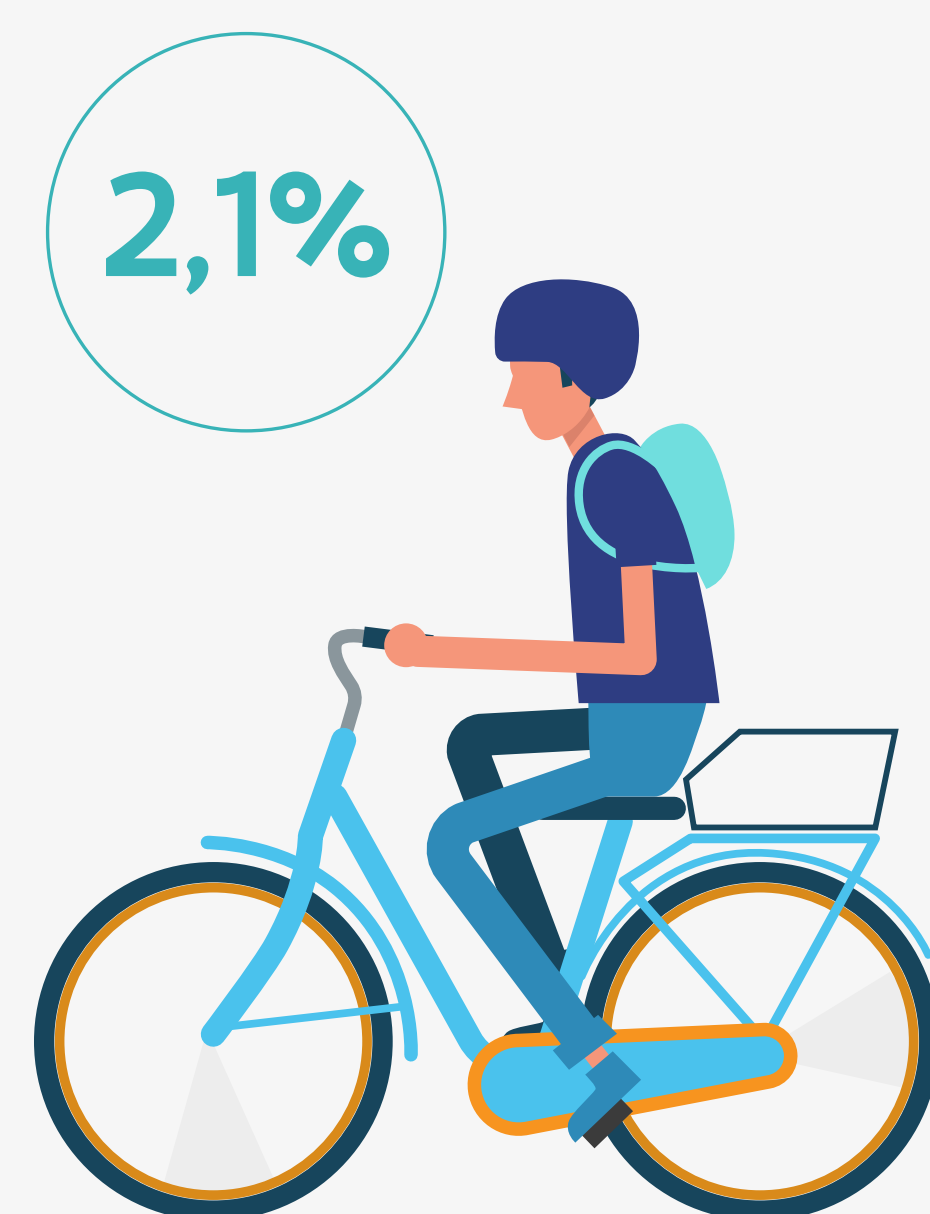
4 ALGEMEEN

4.4 Abonnementen openbaar vervoer (en/of deelsystemen)

Bijna 30% van de Vlaamse gezinnen beschikt over een abonnement op het openbaar vervoer: De Lijn, NMBS, TEC en MIVB. 24% van de gezinnen heeft een abonnement op De Lijn. 10 % heeft een abonnement op de NMBS. Abonnementen op deelsystemen zijn nog in Vlaanderen nog niet ingeburgerd: deelfiets, deelscooter, deelauto en deelstep.



beschikt over een
ABONNEMENT
op het openbaar vervoer



4 ALGEMEEN

4.5 Aantal km's auto

Het huidige OVG toont aan dat er gemiddeld 11912 km afgelegd wordt per auto per jaar. Bovendien blijkt dat er veel meer kortere afstanden gereden worden. In het huidige OVG noteren 21,2% van de wagens een jaarkilometrage tussen de 0 en 5.000 km, terwijl in OVG 5.5 deze categorie slechts goed was voor een aandeel van 12,9%.

JAARKILOMETRAGE

