

7 Verplaatsingen

De gegevens die hieronder verzameld werden, zijn gebaseerd op het verplaatsingenluik van de personenvragenlijst. Het is dus gebaseerd op de re el genoteerde verplaatsingen gedurende 2 dagen door de respondenten van de enquête. Voor een correcte interpretatie van de resultaten die hier worden voorgesteld, is het aangewezen in de bijlage van deel 1 (8.4, enquêteformulieren) de toelichting te lezen i.v.m. het begrip 'verplaatsing' als zodanig en i.v.m. het invullen van de verplaatsingsgegevens.

7.1 Algemeen

Tabel 78. Verdeling van personen volgens het al dan niet maken van een verplaatsing

VERP	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
ja	10631.06	79.7	10631.06	79.7
neen	2711.472	20.3	13342.53	100.0

Verspreid over de twee invuldagen maakt 20% van de respondenten in het stadsgewest Hasselt-Genk geen verplaatsingen. Elke respondent is voor deze vraag tweemaal geteld (eenmaal voor dag 1 en eenmaal voor dag 2). Deze 20% omvat zowel een aantal respondenten die op de twee invuldagen om wat voor reden ook geen verplaatsing hebben gemaakt als respondenten die maar op een dag 'verplaatsingsloos' waren.

Tabel 79. Totaal aantal verplaatsingen (gemiddeld per dag) (populatie niveau)

EEN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	543.399	100.0	543.399	100.0

In het totaal worden er 543.399 verplaatsingen ¹²per dag afgelegd door de inwoners van het stadsgewest Hasselt-Genk.

Tabel 80. Gemiddelde afstand van een verplaatsing (in km)

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
36181	11.8435962	28.8313528	0.1000000	1079.90

De gemiddelde lengte van een verplaatsing bedraagt 11,8 kilometer.

¹² Het aantal verplaatsingen van de totale populatie wordt bekomen door het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag op te hogen naar het totaal aantal inwoners vanaf 6 jaar van het stadsgewest Hasselt-Genk (zoals in deze studie gedefinieerd).

7.2 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavppd)

Tabel 81. Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag

EEN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	2.800419	100.0	2.800419	100.0

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag bedraagt voor de inwoners van het stadsgewest Hasselt-Genk 2,8.

Tabel 82. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze

HFDVM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
(pre)metro	0.000947	0.0	0.000947	0.0
andere/onbep.	0.195467	7.0	0.196414	7.0
autobestuurder	1.322338	47.2	1.518752	54.2
autopassagier	0.557735	19.9	2.076486	74.1
brom/snorfietser	0.024343	0.9	2.100829	75.0
bus	0.067396	2.4	2.168225	77.4
fietser	0.342595	12.2	2.51082	89.7
motorrijder	0.007814	0.3	2.518634	89.9
te voet	0.256972	9.2	2.775606	99.1
tram	0.000707	0.0	2.776313	99.1
trein	0.024106	0.9	2.800419	100.0

We herinneren eraan dat met hoofdvervoerswijze die verplaatsingswijze bedoeld wordt waarmee de grootste afstand van de verplaatsing wordt afgelegd. Door gebruik te maken van deze term zetten we het voor- en natransport in de kou. Vooral voetgangers-, fiets- en busverplaatsingen worden hierdoor wat veronachtzaamd.

Het hoofdvervoermiddel bij uitstek voor het maken van verplaatsingen in het stadsgewest Hasselt-Genk is de auto: 67,1 % van alle verplaatsingen gebeurt met de auto, in hoofdzaak als bestuurder. Het aandeel van de verplaatsingen te voet en per fiets is samen goed voor ongeveer 22%. Het openbaar vervoer komt bijna niet voor in plaatje van de verplaatsingen.

Tabel 83. Verdeling van het gavppd volgens motief

Beperkt motief (huis -> vorig doel)

	MOTIEF11	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
werken		0.501257	17.9	0.501257	17.9
winkelen		0.536228	19.1	1.037485	37.0
zakelijk bezoek		0.063165	2.3	1.10065	39.3
iemand een bezoek brengen		0.364005	13.0	1.464655	52.3
onderwijs volgen		0.238415	8.5	1.70307	60.8
wandelen/rondrijden		0.090776	3.2	1.793846	64.1
iemand brengen/halen		0.259703	9.3	2.053549	73.3
ontspanning/sport/cultuur		0.401215	14.3	2.454764	87.7
diensten (dokter, bank)		0.131333	4.7	2.586098	92.3
andere		0.134464	4.8	2.720561	97.1
onbepaald		0.079857	2.9	2.800419	100.0

In Tabel 83 hebben we de oorspronkelijke verplaatsingsdoelen herrekend naar verplaatsingsmotieven. Het 'naar huis gaan' als verplaatsingsdoel is op die manier opgenomen in de andere motieven waarbij de verplaatsing naar huis wordt toegewezen aan het doel van de vorige verplaatsing. Bij de interpretatie van deze en andere tabellen waarin het verplaatsingsmotief aan bod komt, dient hiermee rekening gehouden te worden.

Winkelen is de grootste verplaatsingsreden met 19,1%, op de voet gevolgd door werken met 17,9%. 14,3% van de verplaatsingen heeft als motief 'ontspanning/sport/cultuur', terwijl 13% van de verplaatsingen gebeurt om iemand een bezoek te brengen.

'Iemand brengen en halen' is een verplaatsingsmotief dat niet zonder belang is: 9,3% van de verplaatsingen gebeurt met dit motief.

Tabel 84. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en motief

TABLE OF HFDVM BY MOTIEF11

HFDVM	MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))						Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	werken	winkelen	zakelijk bezoek	iemand e en bezoek k brengen	onderwij s volgen	wandelen /rondrij den	
(pre)metro	0.0001 0.00 8.41 0.02	0.0002 0.01 21.30 0.04	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 10.02 0.03	0.0003 0.01 26.73 0.11	0 0.00 0.00 0.00	0.0009 0.03
andere/onbep.	0.0414 1.48 21.18 8.26	0.0336 1.20 17.21 6.27	0.0045 0.16 2.28 7.06	0.0253 0.90 12.93 6.95	0.0128 0.46 6.56 5.38	0.0086 0.31 4.41 9.49	0.1955 6.98
autobestuurder	0.3259 11.64 24.65 65.02	0.2614 9.33 19.77 48.75	0.0445 1.59 3.37 70.50	0.1647 5.88 12.45 45.24	0.0273 0.98 2.07 11.46	0.0155 0.55 1.17 17.11	1.3223 47.22
autopassagier	0.0382 1.37 6.86 7.63	0.1046 3.74 18.76 19.51	0.0047 0.17 0.85 7.49	0.1034 3.69 18.54 28.40	0.0706 2.52 12.66 29.62	0.0134 0.48 2.40 14.73	0.5577 19.92
brom/snorfietser	0.0059 0.21 24.06 1.17	0.0029 0.10 11.77 0.53	0.0004 0.02 1.78 0.69	0.0044 0.16 17.94 1.20	0.0044 0.16 18.12 1.85	0.0001 0.00 0.27 0.07	0.0243 0.87
bus	0.007 0.25 10.45 1.40	0.011 0.39 16.28 2.05	0.0011 0.04 1.60 1.70	0.0032 0.12 4.80 0.89	0.027 0.96 40.10 11.33	0.0007 0.03 1.05 0.78	0.0674 2.41
fietser	0.0514 1.84 15.00 10.25	0.0599 2.14 17.49 11.17	0.0036 0.13 1.04 5.63	0.0325 1.16 9.49 8.93	0.0755 2.70 22.03 31.66	0.0169 0.60 4.92 18.58	0.3426 12.23
motorrijder	0.0029 0.10 37.02 0.58	0.0012 0.04 15.46 0.23	0.0001 0.00 1.65 0.20	0.0013 0.05 16.78 0.36	0.0001 0.00 0.99 0.03	0.0002 0.01 2.94 0.25	0.0078 0.28
te voet	0.019 0.68 7.38 3.79	0.0598 2.14 23.29 11.16	0.0036 0.13 1.40 5.72	0.0274 0.98 10.66 7.53	0.0172 0.61 6.68 7.19	0.0352 1.26 13.70 38.77	0.257 9.18
tram	0.0001 0.00 16.34 0.02	0.0003 0.01 40.95 0.05	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0007 0.03
trein	0.0094 0.33 38.86 1.87	0.0013 0.05 5.35 0.24	0.0006 0.02 2.63 1.01	0.0018 0.06 7.38 0.49	0.0033 0.12 13.48 1.36	0.0002 0.01 0.78 0.21	0.0241 0.86
Total	0.50126 17.90	0.53623 19.15	0.06316 2.26	0.36401 13.00	0.23842 8.51	0.09078 3.24	2.80042 100.00

(Continued)

HFDVM MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Percent Row Pct Col Pct	iemand b rengen/h alen	ontspann ing/spor t/cultuu r	diensten (dokter , bank)	andere	onbepaal d	Total
(pre)metro	456E-7 0.00 4.81 0.02	0.0001 0.00 6.61 0.02	0.0001 0.00 7.75 0.06	605E-7 0.00 6.39 0.04	0.0001 0.00 7.97 0.09	0.0009 0.03
andere/onbep.	0.0134 0.48 6.85 5.16	0.0242 0.86 12.36 6.02	0.0062 0.22 3.18 4.73	0.0101 0.36 5.16 7.50	0.0154 0.55 7.88 19.28	0.1955 6.98
autobestuurder	0.1813 6.47 13.71 69.81	0.1484 5.30 11.22 36.98	0.065 2.32 4.92 49.53	0.0558 1.99 4.22 41.52	0.0324 1.16 2.45 40.63	1.3223 47.22
autopassagier	0.0368 1.31 6.60 14.17	0.1213 4.33 21.75 30.24	0.0232 0.83 4.15 17.64	0.0275 0.98 4.92 20.43	0.014 0.50 2.51 17.54	0.5577 19.92
brom/snorfietser	0.0012 0.04 5.09 0.48	0.0028 0.10 11.41 0.69	0.0011 0.04 4.40 0.82	0.0008 0.03 3.47 0.63	0.0004 0.01 1.69 0.52	0.0243 0.87
bus	0.0005 0.02 0.79 0.21	0.0085 0.30 12.56 2.11	0.0032 0.11 4.72 2.42	0.0025 0.09 3.77 1.89	0.0026 0.09 3.87 3.27	0.0674 2.41
fietser	0.0166 0.59 4.85 6.40	0.0483 1.73 14.10 12.04	0.0169 0.61 4.95 12.90	0.0137 0.49 4.00 10.19	0.0073 0.26 2.14 9.18	0.3426 12.23
motorrijder	0.0001 0.00 1.61 0.05	0.0007 0.02 8.49 0.17	0.0007 0.03 9.25 0.55	0.0003 0.01 4.10 0.24	0.0001 0.00 1.71 0.17	0.0078 0.28
te voet	0.0096 0.34 3.75 3.71	0.0437 1.56 16.99 10.88	0.0147 0.52 5.71 11.17	0.0203 0.72 7.88 15.06	0.0066 0.23 2.56 8.24	0.257 9.18
tram	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.01 20.84 0.04	0 0.00 0.00 0.00	0.0002 0.01 21.87 0.11	0 0.00 0.00 0.00	0.0007 0.03
trein	0 0.00 0.00 0.00	0.0033 0.12 13.64 0.82	0.0002 0.01 0.97 0.18	0.0032 0.11 13.29 2.38	0.0009 0.03 3.61 1.09	0.0241 0.86
Total	0.2597 9.27	0.40122 14.33	0.13133 4.69	0.13446 4.80	0.07986 2.85	2.80042 100.00

In Tabel 84 gaan we na voor welke verplaatsingsmotieven welke vervoermiddelen goed scoren. Bij de autobestuurders vinden we opvallend hoge kolompercentages voor de verplaatsingsmotieven 'werken' en 'zakelijk bezoek'. Ook 'iemand brengen en halen' scoort hoog bij de autobestuurders, hetgeen logisch is. Autopassagiers situeren zich vooral in de verplaatsingen met als motief 'onderwijs volgen', 'ontspanning, sport, cultuur' en 'iemand een bezoekje brengen'. De bus en de fiets doen het verhoudingsgewijs het best bij de verplaatsingen 'onderwijs volgen'. Verplaatsingen te voet vinden we – hoe kan het ook anders – vooral terug bij het verplaatsingsmotief 'wandelen/rondrijden'. En tot slot de trein, die is verhoudingsgewijs het best vertegenwoordigd bij het verplaatsingsmotief 'werken'.

Tabel 85. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en motief voor de werkweekverplaatsingen met vertrek of aankomst tussen 16.00-19.00 u

Frequency Percent Row Pct Col Pct	werken	winkelen	zakelijk bezoek	iemand e en bezoe k brenge n	onderwij s volgen	wandelen /rondrij den	Total
(pre)metro	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0003 0.04
andere/onbep.	0.0128 1.86 26.40 9.07	0.009 1.30 18.47 7.06	0.0006 0.08 1.15 3.08	0.0068 0.99 14.04 8.30	0.004 0.58 8.31 7.06	0.0019 0.28 4.01 8.92	0.0486 7.04
autobestuurder	0.0877 12.69 26.58 62.00	0.0612 8.86 18.55 48.15	0.0135 1.95 4.08 74.30	0.0351 5.08 10.63 42.67	0.0081 1.17 2.45 14.13	0.0031 0.45 0.95 14.36	0.3299 47.75
autopassagier	0.0126 1.83 9.36 8.94	0.0299 4.32 22.10 23.49	0.0017 0.24 1.22 9.11	0.0212 3.06 15.67 25.75	0.0141 2.03 10.40 24.55	0.0021 0.30 1.54 9.49	0.1351 19.55
brom/snorfietser	0.0018 0.26 25.89 1.29	0.001 0.15 14.66 0.81	0.0002 0.03 3.33 1.30	0.0015 0.22 21.49 1.85	0.0011 0.15 14.95 1.84	0.0001 0.01 1.32 0.43	0.0071 1.02
bus	0.0015 0.22 7.43 1.08	0.002 0.29 9.90 1.60	0.0004 0.06 2.05 2.33	0.0007 0.11 3.57 0.89	0.0108 1.56 52.54 18.83	0.0002 0.03 0.84 0.79	0.0205 2.97
fietser	0.0154 2.23 18.33 10.90	0.0124 1.80 14.77 9.77	0.0008 0.12 0.97 4.49	0.0095 1.38 11.33 11.59	0.0159 2.30 18.86 27.71	0.0065 0.93 7.68 29.55	0.0841 12.17
motorrijder	0.0009 0.13 43.85 0.62	0.0001 0.01 4.46 0.07	0 0.00 0.00 0.00	0.0003 0.04 12.99 0.32	0.0001 0.02 5.34 0.19	0.0001 0.01 4.56 0.42	0.002 0.29
te voet	0.005 0.72 9.49 3.52	0.0105 1.53 20.07 8.30	0.0007 0.09 1.24 3.60	0.0068 0.98 12.93 8.26	0.0018 0.27 3.48 3.20	0.0078 1.13 14.84 35.67	0.0526 7.61
tram	0.0001 0.01 21.64 0.06	0.0001 0.01 23.96 0.07	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0004 0.06
trein	0.0036 0.51 34.09 2.51	0.0009 0.12 8.20 0.67	0.0003 0.05 3.13 1.80	0.0003 0.04 2.88 0.36	0.0014 0.21 13.60 2.48	0.0001 0.01 0.77 0.37	0.0104 1.51
Total	0.14145 <u>20.47</u>	0.1271 18.40	0.01812 2.62	0.08221 11.90	0.05724 8.28	0.02186 3.16	0.69093 100.00

(Continued)

hfdvm MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Percent Row Pct Col Pct	iemand b rengen/h alen	ontspan ing/spor t/cultuu r	diensten (dokter , bank)	andere	onbepaal d	Total
(pre)metro	0.0001 0.01 24.81 0.09	0.0001 0.01 34.08 0.10	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.02 41.11 0.58	0.0003 0.04
andere/onbep.	0.0038 0.56 7.90 5.22	0.0038 0.55 7.82 4.49	0.0014 0.21 2.95 3.87	0.0022 0.32 4.48 7.37	0.0022 0.31 4.46 12.00	0.0486 7.04
autobestuurder	0.0553 8.00 16.75 75.15	0.0279 4.03 8.44 32.89	0.019 2.75 5.77 51.22	0.0106 1.53 3.20 35.75	0.0086 1.24 2.60 47.41	0.3299 47.75
autopassagier	0.011 1.59 8.12 14.92	0.0277 4.01 20.53 32.74	0.0067 0.97 4.97 18.07	0.0062 0.90 4.59 21.01	0.002 0.29 1.49 11.14	0.1351 19.55
brom/snorfietser	0.0005 0.08 7.64 0.73	0.0005 0.07 7.00 0.58	0.0003 0.04 3.72 0.71	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0071 1.02
bus	0.0001 0.01 0.47 0.13	0.0028 0.40 13.61 3.30	0.001 0.14 4.74 2.62	0.0002 0.03 0.94 0.65	0.0008 0.12 3.92 4.45	0.0205 2.97
fietser	0.0015 0.21 1.73 1.98	0.0119 1.72 14.12 14.02	0.0049 0.71 5.84 13.22	0.0032 0.47 3.84 10.95	0.0021 0.31 2.54 11.81	0.0841 12.17
motorrijder	0 0.00 0.00 0.00	0.0003 0.04 15.22 0.36	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.01 4.35 0.30	0.0002 0.03 9.23 1.03	0.002 0.29
te voet	0.0013 0.19 2.47 1.77	0.009 1.30 17.11 10.62	0.0036 0.52 6.84 9.68	0.0046 0.66 8.69 15.46	0.0015 0.22 2.84 8.25	0.0526 7.61
tram	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0002 0.03 54.39 0.73	0 0.00 0.00 0.00	0.0004 0.06
trein	0 0.00 0.00 0.00	0.0008 0.11 7.32 0.90	0.0002 0.03 2.20 0.62	0.0023 0.33 22.04 7.78	0.0006 0.09 5.77 3.33	0.0104 1.51
Total	0.07352 10.64	0.08469 12.26	0.03714 5.38	0.02953 4.27	0.01806 2.61	0.69093 100.00

Tabel 85 is een herneming van Tabel 84, maar dan specifiek voor het avondspitsuur. Tijdens dit spitsuur maken de inwoners van Hasselt-Genk gemiddeld 0,70 verplaatsingen per persoon, of ongeveer een kwart van hun verplaatsingen per dag.

In de marginale verdeling volgens verplaatsingsmotieven zien we vooral verschillen in de verplaatsingen met als motief 'gaan werken' en 'ontspanning, sport en cultuur'.

In de andere marginale verdeling van de hoofdvervoermiddelen vinden we een duidelijk verschil met de algemene verdeling voor de verplaatsingen te voet en met de trein (zie Tabel 84). Verplaatsingen te voet zijn er wat minder in de avondspits, verplaatsingen met de trein des te meer.

Tabel 86. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en afstand

HFDVM Frequency Percent Row Pct Col Pct	ACAT						Total
	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	3.1 tot 5 km	
(pre)metro	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 7.71 0.03	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 11.26 0.03	0.0001 0.00 9.04 0.02	0.0008 0.03
andere/onbep.	0.0057 0.21 3.97 9.10	0.0063 0.23 4.40 4.09	0.0107 0.40 7.50 4.53	0.0133 0.50 9.34 4.08	0.0141 0.53 9.89 5.10	0.0187 0.70 13.12 4.43	0.1424 5.34
autobestuurder	0.007 0.26 0.54 11.20	0.0352 1.32 2.72 22.94	0.0725 2.72 5.60 30.77	0.1332 4.99 10.30 40.86	0.1319 4.94 10.20 47.77	0.219 8.21 16.94 51.97	1.293 48.46
autopassagier	0.002 0.08 0.38 3.28	0.0152 0.57 2.81 9.89	0.0296 1.11 5.48 12.55	0.0577 2.16 10.70 17.70	0.0589 2.21 10.91 21.32	0.0992 3.72 18.39 23.54	0.5395 20.22
brom/snorfietser	0.0004 0.02 1.69 0.66	0.0006 0.02 2.45 0.39	0.0028 0.10 11.36 1.17	0.0044 0.16 18.16 1.35	0.0033 0.12 13.64 1.19	0.0056 0.21 23.20 1.33	0.0242 0.91
bus	0.0001 0.00 0.10 0.10	0.0005 0.02 0.82 0.34	0.0019 0.07 3.00 0.82	0.0045 0.17 7.03 1.38	0.0046 0.17 7.25 1.68	0.0126 0.47 19.61 2.98	0.0641 2.40
fietser	0.0085 0.32 2.56 13.70	0.0348 1.31 10.47 22.72	0.0595 2.23 17.88 25.27	0.0748 2.80 22.48 22.95	0.0488 1.83 14.67 17.67	0.05 1.87 15.02 11.86	0.3328 12.47
motorrijder	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0006 0.02 7.68 0.25	0.0007 0.03 8.90 0.21	0.0007 0.03 9.01 0.25	0.0013 0.05 17.13 0.32	0.0078 0.29
te voet	0.0385 1.44 16.08 61.95	0.0606 2.27 25.30 39.51	0.0578 2.17 24.16 24.56	0.0373 1.40 15.58 11.44	0.0136 0.51 5.68 4.93	0.0145 0.54 6.06 3.44	0.2394 8.97
tram	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 14.65 0.07	0.0001 0.01 20.84 0.06	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0002 0.01 23.86 0.04	0.0007 0.03
trein	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 0.32 0.05	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 0.30 0.02	0.0001 0.01 0.59 0.05	0.0003 0.01 1.23 0.07	0.0237 0.89
Total	0.06214 2.33	0.1533 5.75	0.23551 8.83	0.32602 12.22	0.27618 10.35	0.42144 15.79	2.66837 100.00

(Continued)

HFDVM	ACAT						
Frequency							
Percent							
Row Pct							
Col Pct	5.1 tot	7.5 tot	10.1 tot	15.1 tot	25.1 tot	meer dan	Total
	7.5 km	10 km	15 km	25 km	40 km	40 km	
(pre)metro	456E-7 0.00 5.61 0.02	0.0001 0.00 10.56 0.03	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 8.23 0.03	0.0001 0.00 11.69 0.09	0.0003 0.01 35.91 0.21	0.0008 0.03
andere/onbep.	0.0156 0.58 10.96 5.56	0.0157 0.59 11.03 6.39	0.0148 0.55 10.38 6.70	0.0133 0.50 9.36 6.59	0.0068 0.25 4.74 6.28	0.0076 0.28 5.31 5.52	0.1424 5.34
autobestuurder	0.1619 6.07 12.52 57.68	0.1427 5.35 11.04 58.09	0.1265 4.74 9.78 57.32	0.1203 4.51 9.30 59.46	0.0683 2.56 5.28 63.51	0.0747 2.80 5.78 54.50	1.293 48.46
autopassagier	0.0606 2.27 11.22 21.57	0.0559 2.10 10.36 22.76	0.0546 2.05 10.13 24.77	0.0511 1.91 9.47 25.26	0.0258 0.97 4.79 24.03	0.0289 1.08 5.36 21.09	0.5395 20.22
brom/snorfietser	0.0025 0.09 10.24 0.88	0.0024 0.09 9.73 0.96	0.0014 0.05 5.73 0.63	0.0006 0.02 2.59 0.31	0.0002 0.01 0.88 0.20	0.0001 0.00 0.32 0.06	0.0242 0.91
bus	0.0108 0.40 16.78 3.83	0.0077 0.29 12.05 3.14	0.0099 0.37 15.39 4.47	0.0058 0.22 9.05 2.87	0.0015 0.06 2.42 1.44	0.0042 0.16 6.51 3.04	0.0641 2.40
fietser	0.0215 0.81 6.47 7.67	0.015 0.56 4.51 6.11	0.0081 0.30 2.43 3.66	0.006 0.22 1.79 2.94	0.0029 0.11 0.86 2.67	0.0029 0.11 0.86 2.08	0.3328 12.47
motorrijder	0.0011 0.04 14.37 0.40	0.0005 0.02 5.83 0.19	0.0011 0.04 13.66 0.48	0.0004 0.02 5.56 0.21	0.0007 0.03 9.19 0.67	0.0007 0.03 8.67 0.49	0.0078 0.29
te voet	0.0061 0.23 2.57 2.19	0.0048 0.18 1.99 1.94	0.0036 0.13 1.49 1.61	0.0017 0.06 0.69 0.82	0 0.00 0.00 0.00	0.0009 0.04 0.40 0.69	0.2394 8.97
tram	0 0.00 0.00 0.00	0.0002 0.01 31.94 0.09	0.0001 0.00 8.70 0.03	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0007 0.03
trein	0.0005 0.02 2.28 0.19	0.0007 0.03 3.10 0.30	0.0007 0.03 3.07 0.33	0.003 0.11 12.77 1.50	0.0012 0.05 5.09 1.12	0.0169 0.63 71.25 12.31	0.0237 0.89
Total	0.28065 10.52	0.24566 9.21	0.22065 8.27	0.20223 7.58	0.1075 4.03	0.13709 5.14	2.66837 100.00

Frequency Missing = 0.132045239

De afstandscategorie met de meeste verplaatsingen is deze van 3 tot 5 km (15,79 %) en meer dan de helft van alle verplaatsingen (2,33 + 5,75 + 8,83 + 12,22 + 10,35 + 15,79 = 55,79 %) is hoogstens 5 km lang. Verplaatsingen boven de 25 km halen geen 10 % (4,03 + 5,14 %).

De auto (als bestuurder) is het hoofdvervoermiddel voor alle afstanden (reeds vanaf 300 meter bijna 1/4 en vanaf 3 km meer dan de helft van de verplaatsingen) en heeft het hoogste aandeel tussen de 25 en de 40 km (63,5 %).

Daar waar het aandeel van de auto terugvalt (namelijk in de categorie + 40 km n.l. met 10 %), wordt het aandeel van de trein substantieel (groter) met 10 %.

De bus situeert zich vooral tussen de 3-5 en de 10-15 km (hoogste aandeel tussen de 10 -15 km) en de fiets tussen de 300 m en de 3 km (hoogste aandeel tussen de 600 m en 1 km).

Tabel 87. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en afstand voor de werkweekverplaatsingen met vertrek of aankomst tussen 16.00-19.00 u

Table of hfdvm by acat

hfdvm	acat						
Frequency							
Percent							
Row Pct							
Col Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	3.1 tot 5 km	Total
(pre)metro	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.01 34.08 0.18	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0003 0.04
andere/onbep.	0.0008 0.12 2.03 7.97	0.0015 0.22 3.60 4.01	0.0022 0.34 5.51 4.60	0.0044 0.66 10.76 5.58	0.004 0.60 9.78 6.35	0.0053 0.79 12.92 4.92	0.0408 6.11
autobestuurder	0.0012 0.17 0.36 11.16	0.0088 1.32 2.72 24.06	0.0151 2.26 4.65 30.82	0.031 4.63 9.54 39.29	0.029 4.34 8.94 46.14	0.0548 8.21 16.90 51.15	0.3244 48.57
autopassagier	0.0005 0.08 0.39 4.89	0.0054 0.81 4.12 14.84	0.0052 0.78 3.93 10.60	0.017 2.54 12.86 21.52	0.0122 1.82 9.24 19.38	0.0245 3.67 18.59 22.87	0.1319 19.74
brom/snorfietser	0.0002 0.03 2.84 1.93	0 0.00 0.00 0.00	0.001 0.15 13.80 1.99	0.0017 0.26 24.33 2.18	0.0009 0.14 12.91 1.45	0.0013 0.19 18.26 1.20	0.0071 1.06
bus	0 0.00 0.00 0.00	0.0002 0.03 1.17 0.63	0.0006 0.08 2.88 1.16	0.0007 0.10 3.30 0.83	0.0008 0.11 3.83 1.20	0.0039 0.58 19.58 3.60	0.0197 2.95
fietser	0.0015 0.22 1.79 14.10	0.0071 1.06 8.58 19.26	0.0132 1.98 16.11 27.07	0.0165 2.47 20.10 20.97	0.0129 1.93 15.67 20.49	0.013 1.94 15.81 12.12	0.0822 12.30
motorrijder	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.01 4.75 0.20	0.0003 0.04 12.61 0.32	0 0.00 0.00 0.00	0.0005 0.07 24.57 0.46	0.002 0.30
te voet	0.0062 0.93 12.78 59.96	0.0135 2.02 27.70 36.91	0.0114 1.71 23.42 23.37	0.0073 1.10 15.04 9.32	0.0029 0.44 6.04 4.69	0.0035 0.52 7.16 3.26	0.0488 7.31
tram	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0002 0.04 59.36 0.22	0.0004 0.06
trein	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.02 1.02 0.29	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0002 0.03 1.87 0.31	0.0002 0.03 2.04 0.20	0.0104 1.56
Total	0.01041 1.56	0.03663 5.48	0.0489 7.32	0.07878 11.79	0.06288 9.41	0.10719 16.05	0.66796 100.00

(Continued)

hfdvm	acat							
Frequency								
Percent								
Row Pct								
Col Pct	5.1 tot	7.5 tot	10.1 tot	15.1 tot	25.1 tot	meer dan	Total	
	7.5 km	10 km	15 km	25 km	40 km	40 km		
(pre)metro	0.0001 0.01 24.81 0.09	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.02 41.11 0.25	0.0003 0.04
andere/onbep.	0.0041 0.62 10.16 5.81	0.0048 0.73 11.87 7.35	0.0047 0.70 11.48 7.53	0.0042 0.62 10.23 7.79	0.0019 0.29 4.67 7.01	0.0028 0.43 6.98 6.64	0.0028 0.43 6.98 6.64	0.0408 6.11
autobestuurder	0.0387 5.80 11.94 54.30	0.0377 5.64 11.61 57.14	0.0356 5.32 10.96 57.10	0.0306 4.58 9.43 57.10	0.0187 2.79 5.75 68.64	0.0234 3.50 7.21 54.49	0.0234 3.50 7.21 54.49	0.3244 48.57
autopassagier	0.0155 2.32 11.75 21.72	0.0142 2.12 10.74 21.49	0.0143 2.13 10.81 22.90	0.013 1.95 9.89 24.34	0.0042 0.64 3.22 15.61	0.0059 0.88 4.47 13.73	0.0059 0.88 4.47 13.73	0.1319 19.74
brom/snorfietser	0.0005 0.07 6.98 0.69	0.0009 0.14 13.37 1.43	0.0004 0.06 6.08 0.69	0.0001 0.01 1.42 0.19	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0071 1.06
bus	0.0037 0.56 18.81 5.20	0.0027 0.40 13.51 4.04	0.0033 0.50 16.87 5.34	0.0018 0.27 8.98 3.31	0.0006 0.09 2.99 2.17	0.0016 0.24 8.09 3.72	0.0016 0.24 8.09 3.72	0.0197 2.95
fietser	0.007 1.04 8.48 9.77	0.0043 0.65 5.28 6.59	0.0026 0.40 3.22 4.24	0.0019 0.28 2.26 3.47	0.0013 0.19 1.56 4.71	0.0009 0.14 1.15 2.20	0.0009 0.14 1.15 2.20	0.0822 12.30
motorrijder	0.0004 0.05 17.74 0.50	0 0.00 0.00 0.00	0.0003 0.05 17.25 0.56	0.0002 0.03 8.52 0.32	0 0.00 0.00 0.00	0.0003 0.04 14.57 0.68	0.0003 0.04 14.57 0.68	0.002 0.30
te voet	0.0012 0.18 2.47 1.69	0.001 0.15 2.06 1.53	0.0007 0.10 1.42 1.11	0.0004 0.06 0.80 0.73	0 0.00 0.00 0.00	0.0005 0.08 1.11 1.26	0.0005 0.08 1.11 1.26	0.0488 7.31
tram	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.01 19.00 0.11	0.0001 0.01 21.64 0.14	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0004 0.06
trein	0.0002 0.02 1.53 0.22	0.0002 0.03 1.99 0.31	0.0002 0.04 2.34 0.39	0.0015 0.22 14.21 2.76	0.0005 0.08 4.84 1.86	0.0073 1.09 70.16 17.04	0.0073 1.09 70.16 17.04	0.0104 1.56
Total	0.07132 10.68	0.0659 9.87	0.06227 9.32	0.05358 8.02	0.02718 4.07	0.04292 6.43	0.04292 6.43	0.66796 100.00

Frequency Missing = 0.0229694337

In Tabel 87 hernemen we Tabel 86 maar dan specifiek voor de avondspits. De twee tabellen vertonen weinig verschillen. Een vaststelling bij deze tabel: in de avondspits worden er iets meer langere verplaatsingen (boven de 15 kilometer) afgelegd (27,84% tegenover 25,02%).

Tabel 88. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en verplaatsingstijd

HFDVM	TCAT				Total
	0 tot 5 min	6 tot 10 min	11 tot 15 min	16 tot 20 min	
Frequency					
Percent					
Row Pct					
Col Pct					
(pre)metro	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.01 14.46 0.02	0 0.00 0.00 0.00	0.0003 0.01 33.33 0.11	0.0009 0.03
andere/onbep.	0.0311 1.15 20.15 4.82	0.0373 1.37 24.16 5.00	0.028 1.03 18.15 5.96	0.0184 0.68 11.91 6.33	0.1545 5.69
autobestuurder	0.2962 10.90 22.71 45.84	0.3706 13.64 28.42 49.63	0.2441 8.99 18.72 51.88	0.1481 5.45 11.36 50.92	1.3041 48.01
autopassagier	0.1233 4.54 22.43 19.09	0.163 6.00 29.64 21.83	0.0959 3.53 17.44 20.39	0.0623 2.29 11.33 21.42	0.5499 20.25
brom/snorfietser	0.0065 0.24 27.16 1.01	0.0096 0.35 39.69 1.28	0.0037 0.14 15.37 0.79	0.0019 0.07 7.83 0.65	0.0241 0.89
bus	0.0017 0.06 2.65 0.27	0.0064 0.24 9.88 0.86	0.008 0.29 12.34 1.70	0.0111 0.41 17.07 3.80	0.0648 2.39
fietser	0.0967 3.56 28.77 14.97	0.1003 3.69 29.82 13.42	0.0562 2.07 16.72 11.95	0.0307 1.13 9.12 10.54	0.3362 12.38
motorrijder	0.0024 0.09 30.70 0.37	0.0019 0.07 24.12 0.25	0.0008 0.03 9.68 0.16	0.0007 0.03 9.49 0.25	0.0078 0.29
te voet	0.0877 3.23 35.19 13.58	0.0565 2.08 22.68 7.57	0.0333 1.23 13.35 7.08	0.0162 0.60 6.52 5.59	0.2493 9.18
tram	0.0001 0.00 11.21 0.01	0.0001 0.00 9.63 0.01	0.0001 0.00 16.67 0.03	0 0.00 0.00 0.00	0.0007 0.03
trein	0.0003 0.01 1.23 0.05	0.001 0.04 4.28 0.14	0.0003 0.01 1.32 0.07	0.0011 0.04 4.71 0.39	0.0238 0.88
Total	0.64607 23.79	0.74679 27.49	0.47042 17.32	0.29093 10.71	2.71617 100.00

(Continued)

HFDVM Frequency Percent Row Pct Col Pct	TCAT				Total
	21 tot 30 min	31 tot 60 min	61 tot 120 min	+ 120 mi n	
(pre)metro	0.0002 0.01 21.42 0.08	0.0001 0.00 7.97 0.04	0.0002 0.01 16.43 0.20	605E-7 0.00 6.39 0.16	0.0009 0.03
andere/onbep.	0.0188 0.69 12.14 7.29	0.0135 0.50 8.74 7.13	0.0046 0.17 2.98 5.85	0.0027 0.10 1.78 7.48	0.1545 5.69
autobestuurder	0.1231 4.53 9.44 47.83	0.0867 3.19 6.65 45.76	0.0245 0.90 1.88 31.22	0.0109 0.40 0.83 29.60	1.3041 48.01
autopassagier	0.0539 1.98 9.80 20.94	0.0327 1.20 5.95 17.27	0.0132 0.49 2.40 16.81	0.0056 0.21 1.01 15.18	0.5499 20.25
brom/snorfietser	0.002 0.07 8.42 0.79	0.0004 0.01 1.52 0.19	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0241 0.89
bus	0.0154 0.57 23.69 5.97	0.0165 0.61 25.45 8.71	0.0043 0.16 6.57 5.42	0.0015 0.06 2.36 4.16	0.0648 2.39
fietser	0.024 0.88 7.14 9.32	0.0157 0.58 4.66 8.27	0.0087 0.32 2.58 11.06	0.004 0.15 1.18 10.81	0.3362 12.38
motorrijder	0.0009 0.03 11.87 0.36	0.0007 0.03 9.46 0.39	0.0002 0.01 2.56 0.25	0.0002 0.01 2.13 0.45	0.0078 0.29
te voet	0.0183 0.67 7.32 7.09	0.0193 0.71 7.73 10.18	0.0124 0.46 4.99 15.84	0.0055 0.20 2.21 15.03	0.2493 9.18
tram	0.0002 0.01 22.93 0.06	0.0001 0.00 15.28 0.06	0.0001 0.00 9.63 0.09	0.0001 0.00 14.65 0.28	0.0007 0.03
trein	0.0007 0.03 2.97 0.27	0.0038 0.14 15.86 2.00	0.0104 0.38 43.69 13.25	0.0062 0.23 25.94 16.84	0.0238 0.88
Total	0.25734 9.47	0.18937 6.97	0.07855 2.89	0.03671 1.35	2.71617 100.00

Frequency Missing = 0.0842456592

De tijds categorie met het grootste aandeel verplaatsingen is 6-10 minuten (27,49 %) en bijna 70 % (23,79 + 27,49 + 17,32) van alle verplaatsingen duren maximaal 15 minuten.

De fietser en de voetganger leggen over het algemeen de kortstduurende verplaatsingen af. De uitschieters naar boven toe (de 2 hoogste tijdsklassen) zijn vooral op rekening te schrijven van een aantal wandelaars die zeer nauwkeurig hun verplaatsingen die dag hebben genoteerd, en dit dan nog

gecombineerd met de wet van de lage aantallen in die hoogste tijdsklasse. De auto situeert zich vooral in de middelste en het openbaar vervoer in de hogere tijdscategorieën. Wat de trein betreft is dit logisch (gemiddeld langere afstanden). De busverplaatsingen situeren zich evenwel in hetzelfde afstandssegment als de auto (zie Tabel 86) en dan is het tijdsverschil wel opvallend.

Tabel 89. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en verplaatsingstijd voor de werkweekverplaatsingen met vertrek of aankomst tussen 16.00-19.00 u

Table of hfdvm by tcata

hfdvm	tcata								Total
	0 tot 5 min	6 tot 10 min	11 tot 15 min	16 tot 20 min	21 tot 30 min	31 tot 60 min	61 tot 120 min	+ 120 mi n	
(pre)metro	0	0.0001	0	0	0.0001	0.0001	0	0	0.0003
	0.00	0.01	0.00	0.00	0.01	0.02	0.00	0.00	0.04
	0.00	24.81	0.00	0.00	34.08	41.11	0.00	0.00	
	0.00	0.04	0.00	0.00	0.12	0.20	0.00	0.00	
andere/onbep.	0.0066	0.0114	0.0074	0.0068	0.0051	0.0047	0.0013	0.0015	0.0448
	0.96	1.67	1.08	1.00	0.75	0.69	0.19	0.22	6.57
	14.69	25.48	16.48	15.28	11.42	10.43	2.91	3.33	
	4.69	6.72	6.03	8.19	7.01	8.71	5.00	11.32	
autobestuurder	0.0631	0.0832	0.0653	0.0431	0.0356	0.0256	0.0083	0.0036	0.3278
	9.26	12.21	9.58	6.32	5.22	3.75	1.22	0.53	48.09
	19.25	25.39	19.92	13.14	10.85	7.80	2.55	1.09	
	45.00	49.01	53.38	51.58	48.79	47.73	32.08	27.16	
autopassagier	0.0289	0.0389	0.0248	0.0171	0.0144	0.0062	0.0029	0.0013	0.1344
	4.23	5.70	3.64	2.50	2.12	0.91	0.43	0.18	19.72
	21.46	28.93	18.47	12.69	10.74	4.61	2.16	0.94	
	20.57	22.90	20.30	20.43	19.80	11.55	11.18	9.54	
brom/snorfiets	0.0021	0.0029	0.0007	0.0005	0.0009	0	0	0	0.0071
	0.31	0.43	0.10	0.07	0.13	0.00	0.00	0.00	1.04
	29.71	41.51	9.45	7.00	12.33	0.00	0.00	0.00	
	1.50	1.73	0.54	0.59	1.19	0.00	0.00	0.00	
bus	0.0003	0.0009	0.0016	0.004	0.0047	0.0063	0.0014	0.0009	0.02
	0.04	0.13	0.24	0.58	0.69	0.93	0.20	0.13	2.94
	1.46	4.28	8.07	19.79	23.43	31.57	6.88	4.52	
	0.21	0.50	1.32	4.75	6.44	11.80	5.30	6.87	
fietser	0.021	0.0209	0.0159	0.0086	0.0083	0.004	0.0036	0.0015	0.0836
	3.08	3.06	2.33	1.25	1.22	0.58	0.52	0.21	12.26
	25.13	24.97	18.98	10.24	9.93	4.74	4.26	1.75	
	14.97	12.28	12.96	10.24	11.39	7.40	13.69	11.07	
motorrijder	0.0005	0.0004	0	0.0004	0.0003	0.0002	0.0001	0.0001	0.002
	0.08	0.06	0.00	0.05	0.04	0.03	0.02	0.01	0.30
	26.14	21.23	0.00	18.20	12.90	11.70	5.26	4.56	
	0.38	0.25	0.00	0.44	0.36	0.44	0.41	0.70	
te voet	0.0175	0.0105	0.0065	0.0028	0.0033	0.0051	0.0034	0.0017	0.051
	2.57	1.54	0.95	0.42	0.49	0.75	0.50	0.26	7.48
	34.31	20.64	12.73	5.58	6.55	10.03	6.75	3.41	
	12.47	6.20	5.30	3.41	4.58	9.54	13.22	13.20	
tram	0	0	0	0	0.0002	0.0001	0.0001	0	0.0004

	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.01	0.01	0.00	0.06
	0.00	0.00	0.00	0.00	57.03	19.00	23.96	0.00	
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.31	0.14	0.36	0.00	
trein	0.0003	0.0007	0.0002	0.0003	0	0.0013	0.0049	0.0027	0.0103
	0.04	0.10	0.03	0.05	0.00	0.19	0.72	0.39	1.51
	2.92	6.31	1.84	2.99	0.00	12.87	47.31	25.75	
	0.21	0.38	0.15	0.37	0.00	2.48	18.75	20.15	
Total	0.14026	0.16984	0.12236	0.08352	0.07289	0.0536	0.02603	0.01318	0.6817
	20.58	24.92	17.95	12.25	10.69	7.86	3.82	1.93	100.00

Frequency Missing = 0.0092309225

In de avondspits vinden we weinig verschillen met de algemene verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en de verplaatsingstijd. We merken wel een verschuiving in de richting van een langere verplaatsingsduur.

Tabel 90. Verdeling van het totaal aantal verplaatsingen (gemiddeld per dag) volgens vertrekuur van een dag in de werkweek en motief (populatie niveau ¹³)

VUUR(vertrek uur verplaatsing) MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Percent Row Pct Col Pct	werken	winkelen	zakelijk bezoek	iemand e en bezoek s volgen k brengen	onderwij s volgen	wandelen /rondrij den	Total
0	29.796 0.01 2.09 0.03	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	202.27 0.05 14.19 0.47	16.118 0.00 1.13 0.03	20.325 0.00 1.43 0.19	1425.3 0.33
1	76.333 0.02 6.06 0.08	100.2 0.02 7.96 0.14	0 0.00 0.00 0.00	143.69 0.03 11.41 0.33	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	1259.6 0.30
2	31.232 0.01 4.44 0.03	17.648 0.00 2.51 0.02	0 0.00 0.00 0.00	141.07 0.03 20.06 0.33	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	703.4 0.17
3	45.085 0.01 16.82 0.05	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	18.343 0.00 6.84 0.04	0 0.00 0.00 0.00	268.06 0.06
4	786.14 0.18 69.34 0.82	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	35.874 0.01 3.16 0.08	50.391 0.01 4.44 0.11	0 0.00 0.00 0.00	1133.8 0.27
5	4007.1 0.94 88.48 4.19	0 0.00 0.00 0.00	26.518 0.01 0.59 0.24	18.787 0.00 0.41 0.04	51.048 0.01 1.13 0.11	17.09 0.00 0.38 0.16	4528.6 1.06
6	4884.2 1.15 78.45 5.10	96.707 0.02 1.55 0.13	31.4 0.01 0.50 0.28	29.255 0.01 0.47 0.07	157.02 0.04 2.52 0.33	52.631 0.01 0.85 0.50	6225.6 1.46
7	15111 3.55 55.91 15.79	660.69 0.16 2.44 0.91	404.65 0.10 1.50 3.62	460.59 0.11 1.70 1.06	6123.1 1.44 22.66 12.85	202.54 0.05 0.75 1.93	27027 6.35
8	13835 3.25 29.86 14.46	2946.5 0.69 6.36 4.08	536.92 0.13 1.16 4.80	1085.1 0.26 2.34 2.50	14616 3.44 31.55 30.67	378.84 0.09 0.82 3.60	46333 10.89
9	2950.6 0.69 14.55 3.08	6906.6 1.62 34.05 9.56	866.08 0.20 4.27 7.74	1496.1 0.35 7.38 3.45	850.79 0.20 4.20 1.79	581.78 0.14 2.87 5.53	20281 4.77
10	2213.6 0.52	10687 2.51	1116.1 0.26	1785.3 0.42	728.59 0.17	651.91 0.15	23605 5.55

¹³ Door het ophogen van de gegevens uit onze steekproef naar de populatie zijn er een aantal hele rare cijfers in de tabel verschenen. De aantallen bij diensten tussen 1 en 2 zijn daar een voorbeeld van. Het gaat in feite om 1 of 2 personen die toevallig naar de dokter/ spoedgevallen/ bancontact (?) zijn gegaan op dat uur. Door weging en vooral ophoging worden deze getallen opgeblazen en vallen ze heel hard op in de lijst van nullen.

	9.38 2.31	45.27 14.79	4.73 9.98	7.56 4.12	3.09 1.53	2.76 6.20	
11	2304.7 0.54 11.36 2.41	7028.9 1.65 34.65 9.73	835.14 0.20 4.12 7.47	1873.4 0.44 9.23 4.32	790.73 0.19 3.90 1.66	295.26 0.07 1.46 2.81	20287 4.77
12	7290.2 1.71 24.52 7.62	4420 1.04 14.87 6.12	798.03 0.19 2.68 7.13	2695 0.63 9.07 6.21	5578.3 1.31 18.77 11.71	355.8 0.08 1.20 3.38	29726 6.99
13	6689.4 1.57 26.33 6.99	4733.2 1.11 18.63 6.55	1014.2 0.24 3.99 9.07	2576.1 0.61 10.14 5.94	1835.6 0.43 7.22 3.85	951.8 0.22 3.75 9.05	25407 5.97
14	3633.8 0.85 14.99 3.80	7207.2 1.69 29.73 9.97	967.66 0.23 3.99 8.65	3490.4 0.82 14.40 8.05	372.69 0.09 1.54 0.78	1325 0.31 5.47 12.60	24243 5.70
15	4115.3 0.97 11.41 4.30	5887.6 1.38 16.33 8.15	690.81 0.16 1.92 6.18	3242.6 0.76 8.99 7.48	7719.3 1.81 21.41 16.20	899.32 0.21 2.49 8.55	36055 8.47
16	9325.3 2.19 24.56 9.75	7188.2 1.69 18.93 9.95	1047.7 0.25 2.76 9.37	3365.9 0.79 8.86 7.76	4856.8 1.14 12.79 10.19	987.97 0.23 2.60 9.39	37970 8.92
17	7268.9 1.71 21.18 7.60	7693.3 1.81 22.42 10.64	684.6 0.16 1.99 6.12	4250.5 1.00 12.39 9.80	1251.9 0.29 3.65 2.63	1016.1 0.24 2.96 9.66	34318 8.07
18	4353.5 1.02 15.65 4.55	3894 0.92 14.00 5.39	797.7 0.19 2.87 7.13	4779.8 1.12 17.19 11.02	1073.7 0.25 3.86 2.25	788.09 0.19 2.83 7.49	27812 6.54
19	2125.4 0.50 10.54 2.22	1673.6 0.39 8.30 2.32	587.76 0.14 2.92 5.25	3965.2 0.93 19.67 9.14	464.08 0.11 2.30 0.97	959.07 0.23 4.76 9.12	20158 4.74
20	1092.2 0.26 7.46 1.14	740.82 0.17 5.06 1.03	377.91 0.09 2.58 3.38	3492.1 0.82 23.86 8.05	325.31 0.08 2.22 0.68	567.35 0.13 3.88 5.39	14639 3.44
21	1237.2 0.29 14.29 1.29	202.42 0.05 2.34 0.28	108.05 0.03 1.25 0.97	1449.2 0.34 16.74 3.34	324.92 0.08 3.75 0.68	298.93 0.07 3.45 2.84	8656.5 2.03
22	1841.8 0.43 20.69 1.92	121.43 0.03 1.36 0.17	126.25 0.03 1.42 1.13	1607.4 0.38 18.06 3.71	366.98 0.09 4.12 0.77	122.31 0.03 1.37 1.16	8902.4 2.09
23	445.47 0.10 9.86 0.47	68.201 0.02 1.51 0.09	168.5 0.04 3.73 1.51	1184 0.28 26.19 2.73	80.902 0.02 1.79 0.17	44.235 0.01 0.98 0.42	4520.1 1.06
Total	95692.6 22.49	72274.4 16.99	11186.1 2.63	43369.6 10.19	47653 11.20	10516.4 2.47	425483 100.00

(Continued)

VUUR(vertrek uur verplaatsing) MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Percent Row Pct Col Pct	ieemand b rengen/h alen	ontspann ing/spor t/cultuu r	diensten (dokter , bank)	andere	onbepaal d	Total
0	131.46 0.03 9.22 0.29	910.36 0.21 63.87 1.84	0 0.00 0.00 0.00	99.458 0.02 6.98 0.58	15.478 0.00 1.09 0.15	1425.3 0.33
1	33.011 0.01 2.62 0.07	523.13 0.12 41.53 1.05	15.478 0.00 1.23 0.07	229.68 0.05 18.23 1.34	138.06 0.03 10.96 1.31	1259.6 0.30
2	27.105 0.01 3.85 0.06	436.11 0.10 62.00 0.88	0 0.00 0.00 0.00	32.581 0.01 4.63 0.19	17.648 0.00 2.51 0.17	703.4 0.17
3	17.105 0.00 6.38 0.04	127.89 0.03 47.71 0.26	0 0.00 0.00 0.00	43.781 0.01 16.33 0.26	15.851 0.00 5.91 0.15	268.06 0.06
4	36.149 0.01 3.19 0.08	105.88 0.02 9.34 0.21	0 0.00 0.00 0.00	89.804 0.02 7.92 0.52	29.552 0.01 2.61 0.28	1133.8 0.27
5	110.56 0.03 2.44 0.25	119.65 0.03 2.64 0.24	10.388 0.00 0.23 0.05	44.823 0.01 0.99 0.26	122.65 0.03 2.71 1.16	4528.6 1.06
6	191.99 0.05 3.08 0.43	139.6 0.03 2.24 0.28	0 0.00 0.00 0.00	592.97 0.14 9.52 3.45	49.892 0.01 0.80 0.47	6225.6 1.46
7	2069.3 0.49 7.66 4.64	451.87 0.11 1.67 0.91	362.6 0.09 1.34 1.59	748.69 0.18 2.77 4.36	431.98 0.10 1.60 4.10	27027 6.35
8	8889.2 2.09 19.19 19.92	1114.4 0.26 2.41 2.25	1374.7 0.32 2.97 6.01	836.95 0.20 1.81 4.88	718.93 0.17 1.55 6.82	46333 10.89
9	1301.4 0.31 6.42 2.92	1415.4 0.33 6.98 2.85	2321.2 0.55 11.45 10.15	712.9 0.17 3.52 4.15	878.2 0.21 4.33 8.33	20281 4.77
10	666.54 0.16 2.82 1.49	1479.4 0.35 6.27 2.98	2622.5 0.62 11.11 11.47	1064.2 0.25 4.51 6.20	590.09 0.14 2.50 5.60	23605 5.55
11	2057.8 0.48 10.14 4.61	1461.6 0.34 7.20 2.95	2038.3 0.48 10.05 8.91	1044.4 0.25 5.15 6.08	556.51 0.13 2.74 5.28	20287 4.77
12	3481.4 0.82 11.71 7.80	2251.4 0.53 7.57 4.54	1095.7 0.26 3.69 4.79	1167.2 0.27 3.93 6.80	593.17 0.14 2.00 5.63	29726 6.99

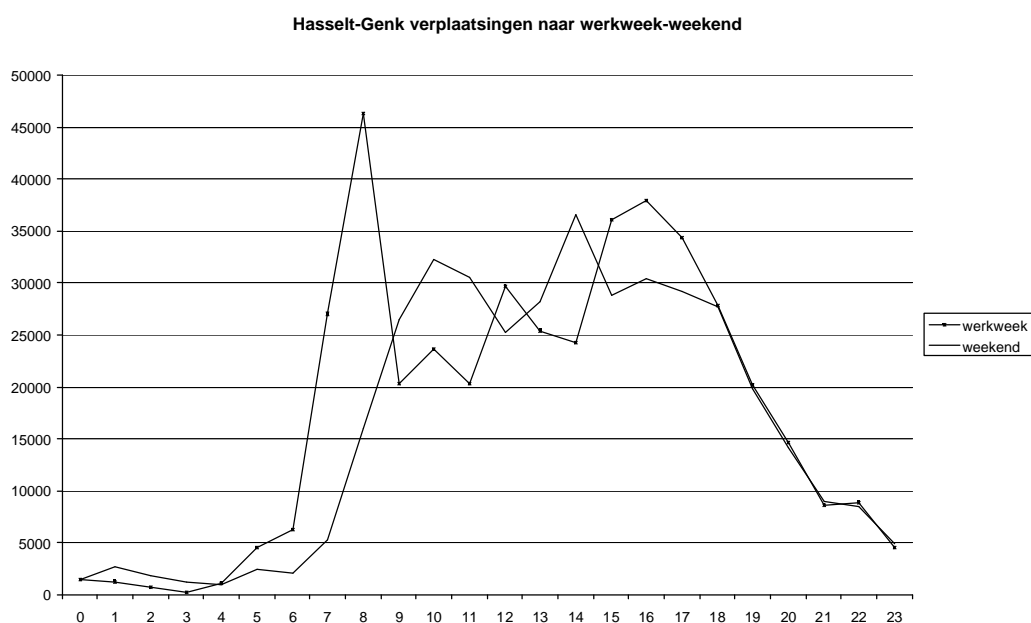
13	2475 0.58 9.74 5.55	2545.2 0.60 10.02 5.13	1209.7 0.28 4.76 5.29	814.74 0.19 3.21 4.75	562.3 0.13 2.21 5.33	25407 5.97
14	1356.6 0.32 5.60 3.04	2438.5 0.57 10.06 4.92	1974 0.46 8.14 8.63	828.97 0.19 3.42 4.83	648.06 0.15 2.67 6.15	24243 5.70
15	6478.6 1.52 17.97 14.52	2494.8 0.59 6.92 5.03	2365.9 0.56 6.56 10.35	853.4 0.20 2.37 4.97	1308 0.31 3.63 12.41	36055 8.47
16	3859.1 0.91 10.16 8.65	2995.2 0.70 7.89 6.04	1904.6 0.45 5.02 8.33	1319.8 0.31 3.48 7.69	1118.8 0.26 2.95 10.61	37970 8.92
17	4295.3 1.01 12.52 9.63	3792.8 0.89 11.05 7.65	1881 0.44 5.48 8.23	1407 0.33 4.10 8.20	776.14 0.18 2.26 7.36	34318 8.07
18	2742.6 0.64 9.86 6.15	5620.5 1.32 20.21 11.33	1759 0.41 6.32 7.69	1483.6 0.35 5.33 8.64	519.3 0.12 1.87 4.93	27812 6.54
19	1542.6 0.36 7.65 3.46	6117.8 1.44 30.35 12.33	1005.7 0.24 4.99 4.40	1199.3 0.28 5.95 6.99	517.14 0.12 2.57 4.90	20158 4.74
20	1157.4 0.27 7.91 2.59	5087.8 1.20 34.76 10.26	500.05 0.12 3.42 2.19	962.71 0.23 6.58 5.61	334.98 0.08 2.29 3.18	14639 3.44
21	752.86 0.18 8.70 1.69	3097.8 0.73 35.79 6.25	243.94 0.06 2.82 1.07	749.11 0.18 8.65 4.36	192.07 0.05 2.22 1.82	8656.5 2.03
22	688.79 0.16 7.74 1.54	2920.8 0.69 32.81 5.89	154.04 0.04 1.73 0.67	632.22 0.15 7.10 3.68	320.27 0.08 3.60 3.04	8902.4 2.09
23	255.82 0.06 5.66 0.57	1949.5 0.46 43.13 3.93	26.75 0.01 0.59 0.12	208.29 0.05 4.61 1.21	88.391 0.02 1.96 0.84	4520.1 1.06
Total	44617.7 10.49	49597.3 11.66	22865.5 5.37	17166.6 4.03	10543.5 2.48	425483 100.00

Frequency Missing = 27017.994734

Tabel 91. Verdeling van het totaal aantal verplaatsingen (gemiddeld per dag) volgens vertrekuur van een dag in de werkweek en in het weekend (populatie-niveau)

Voor de exacte cijfers van deze tabel verwijzen we naar deel 3B (Tabel 13). Hieronder geven we de gegevens in een grafiek weer.

In deze grafiek is duidelijk te zien welk patroon een werkdag heeft: we zien een duidelijke ochtendspits en een vrij lang gerekte avondspits. Tijdens het weekend verschuift de (wat kleinere) ochtendpiek naar wat later in de voormiddag. Gedurende de namiddag volgt een tweede piekperiode en een (beperkte) derde zien we tijdens de avonduren.



Tabel 92. Verdeling van het gavppd volgens aanwezigheid bagage/boodschappen/kinderen

BAG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
ja	1.126303	45.2	1.126303	45.2
neen	1.367644	54.8	2.493947	100.0

Bij 45,2% van alle verplaatsingen is er sprake van een bijkomende 'last' in de vorm van bagage, boodschappen of kinderen. Interessant wordt het wanneer we dit gegeven linken aan de modus van de verplaatsing.

Tabel 93. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en aanwezigheid van bagage/boodschappen/kinderen

HFDVM	BAG(bagage/boodschappen/kinderen)		
	ja	neen	Total
Frequency			
Percent			
Row Pct			
Col Pct			
(pre)metro	0.0006 0.02 62.93 0.05	0.0003 0.01 37.07 0.02	0.0009 0.04
andere/onbep.	0.0641 2.57 46.03 5.69	0.0752 3.01 53.97 5.50	0.1393 5.59
autobestuurder	0.4833 19.38 40.00 42.91	0.7249 29.07 60.00 53.01	1.2082 48.45
autopassagier	0.2949 11.82 58.79 26.18	0.2067 8.29 41.21 15.11	0.5016 20.11
brom/snorfietser	0.0069 0.28 32.42 0.61	0.0144 0.58 67.58 1.05	0.0213 0.86
bus	0.0318 1.28 55.51 2.82	0.0255 1.02 44.49 1.86	0.0573 2.30
fietser	0.1408 5.64 46.11 12.50	0.1645 6.60 53.89 12.03	0.3053 12.24
motorrijder	0.0018 0.07 25.72 0.16	0.0051 0.20 74.28 0.37	0.0069 0.28
te voet	0.0919 3.68 40.00 8.16	0.1378 5.53 60.00 10.08	0.2297 9.21
tram	0.0003 0.01 47.47 0.02	0.0003 0.01 52.53 0.02	0.0006 0.02
trein	0.01 0.40 43.81 0.89	0.0128 0.51 56.19 0.94	0.0228 0.92
Total	1.1263 45.16	1.36764 54.84	2.49395 100.00

Het aantal verplaatsingen met bagage enz. is, in tegenstelling tot wat misschien kon verwacht worden, niet alleen even groot maar zelfs groter bij de fiets, het openbaar vervoer of te voet dan bij de autobestuurder. Voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van dit gegeven: het begrip bagage en boodschappen is natuurlijk breed te interpreteren. Een boekentas is ook een bagage; misschien dat daardoor de fiets zo hoog scoort.

7.3 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag (gaakppd)

Punt 7.2 ging voornamelijk over het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag en een aantal detailleringen hiervan. Punt 7.3 gaat voornamelijk over het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag en een aantal detailleringen hiervan. Heel wat relaties die we vonden in het vorige hoofdstuk komen hier terug omdat er uiteraard een duidelijk verband is tussen het aantal verplaatsingen per dag en het aantal afgelegde kilometers per dag. De afstand en tijd heeft betekening op de verplaatsing, niet op het hoofdvervoermiddel als zodanig.

Tabel 94. Gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag

EEN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	31.60314	100.0	31.60314	100.0

Gemiddeld legt een inwoner van het stadsgewest Hasselt-Genk 31,6 kilometer af per dag.

Tabel 95. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en motief

TABLE OF HFDVM BY MOTIEF11

HFDVM MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Percent Row Pct Col Pct	werken	winkelen	zakelijk bezoek	iemand e en bezoe k brenge n	onderwij s volgen	wandelen /rondrij den	Total
(pre)metro	0.0074 0.02 22.55 0.09	0.0017 0.01 5.11 0.05	0 0.00 0.00 0.00	0.0026 0.01 7.85 0.06	0.0072 0.02 21.96 0.39	0 0.00 0.00 0.00	0.0327 0.10
andere/onbep.	0.6273 1.98 30.10 7.65	0.1632 0.52 7.83 4.62	0.0584 0.18 2.80 4.51	0.1902 0.60 9.13 4.76	0.1249 0.40 5.99 6.81	0.0565 0.18 2.71 4.31	2.0839 6.59
autobestuurder	5.7493 18.19 33.58 70.07	1.8769 5.94 10.96 53.14	1.0229 3.24 5.97 78.95	2.0926 6.62 12.22 52.39	0.4988 1.58 2.91 27.18	0.4409 1.40 2.57 33.64	17.124 54.18
autopassagier	0.6448 2.04 8.76 7.86	1.1286 3.57 15.33 31.95	0.0957 0.30 1.30 7.39	1.3006 4.12 17.66 32.56	0.4028 1.27 5.47 21.95	0.4397 1.39 5.97 33.55	7.363 23.30
brom/snorfietser	0.0338 0.11 27.35 0.41	0.0081 0.03 6.58 0.23	0.0009 0.00 0.75 0.07	0.0229 0.07 18.53 0.57	0.0299 0.09 24.14 1.63	0.0002 0.00 0.13 0.01	0.1237 0.39
bus	0.0825 0.26 8.41 1.01	0.0424 0.13 4.32 1.20	0.0563 0.18 5.73 4.34	0.0415 0.13 4.23 1.04	0.3801 1.20 38.74 20.71	0.016 0.05 1.63 1.22	0.9812 3.10
fietser	0.2103 0.67 15.27 2.56	0.1231 0.39 8.94 3.49	0.0106 0.03 0.77 0.82	0.1083 0.34 7.86 2.71	0.2421 0.77 17.58 13.19	0.1844 0.58 13.39 14.07	1.3769 4.36
motorrijder	0.0343 0.11 24.85 0.42	0.0124 0.04 8.99 0.35	0.0004 0.00 0.28 0.03	0.0152 0.05 11.04 0.38	0.0004 0.00 0.31 0.02	0.026 0.08 18.86 1.98	0.1379 0.44
te voet	0.0399 0.13 8.02 0.49	0.0723 0.23 14.51 2.05	0.0064 0.02 1.28 0.49	0.0489 0.15 9.81 1.22	0.0256 0.08 5.14 1.39	0.1374 0.43 27.58 10.48	0.4981 1.58
tram	0.0014 0.00 36.62 0.02	0.0014 0.00 36.00 0.04	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0038 0.01
trein	0.7743 2.45 41.22 9.44	0.1022 0.32 5.44 2.89	0.044 0.14 2.34 3.40	0.1717 0.54 9.14 4.30	0.1232 0.39 6.56 6.71	0.0095 0.03 0.50 0.72	1.8785 5.94
Total	8.2053 <u>25.96</u>	3.53226 11.18	1.29569 4.10	3.99429 12.64	1.83496 5.81	1.31061 4.15	31.6031 100.00

(Continued)

HFDVM MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Percent Row Pct Col Pct	niemand b rengen/h alen	ontspann ing/spor t/cultuu r	diensten (dokter , bank)	andere	onbepaal d	Total
(pre)metro	0.0003 0.00 0.98 0.01	0.0001 0.00 0.19 0.00	0.0003 0.00 1.03 0.05	0.0093 0.03 28.53 0.44	0.0039 0.01 11.79 0.45	0.0327 0.10
andere/onbep.	0.1436 0.45 6.89 6.33	0.2581 0.82 12.38 4.72	0.033 0.10 1.58 4.50	0.3476 1.10 16.68 16.46	0.0811 0.26 3.89 9.48	2.0839 6.59
autobestuurder	1.5904 5.03 9.29 70.12	2.1665 6.86 12.65 39.66	0.4201 1.33 2.45 57.34	0.843 2.67 4.92 39.91	0.4221 1.34 2.47 49.37	17.124 54.18
autopassagier	0.4814 1.52 6.54 21.23	1.9792 6.26 26.88 36.24	0.1699 0.54 2.31 23.18	0.5177 1.64 7.03 24.51	0.2026 0.64 2.75 23.69	7.363 23.30
brom/snorfietser	0.0037 0.01 3.00 0.16	0.0131 0.04 10.57 0.24	0.0029 0.01 2.30 0.39	0.0046 0.01 3.71 0.22	0.0036 0.01 2.92 0.42	0.1237 0.39
bus	0.0106 0.03 1.08 0.47	0.2487 0.79 25.35 4.55	0.0238 0.08 2.42 3.25	0.0485 0.15 4.94 2.29	0.0308 0.10 3.14 3.60	0.9812 3.10
fietser	0.0292 0.09 2.12 1.29	0.3481 1.10 25.28 6.37	0.0367 0.12 2.67 5.01	0.0456 0.14 3.32 2.16	0.0385 0.12 2.79 4.50	1.3769 4.36
motorrijder	0.0003 0.00 0.23 0.01	0.0307 0.10 22.29 0.56	0.0118 0.04 8.54 1.61	0.0012 0.00 0.88 0.06	0.0052 0.02 3.74 0.60	0.1379 0.44
te voet	0.0084 0.03 1.69 0.37	0.1068 0.34 21.45 1.96	0.0142 0.04 2.85 1.94	0.0252 0.08 5.06 1.19	0.0131 0.04 2.62 1.53	0.4981 1.58
tram	0 0.00 0.00 0.00	0.0001 0.00 3.17 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0009 0.00 24.21 0.04	0 0.00 0.00 0.00	0.0038 0.01
trein	0 0.00 0.00 0.00	0.3106 0.98 16.53 5.69	0.0202 0.06 1.07 2.75	0.2685 0.85 14.30 12.71	0.0543 0.17 2.89 6.35	1.8785 5.94
Total	2.26798 7.18	5.46206 17.28	0.73276 2.32	2.11218 6.68	0.85506 2.71	31.6031 100.00

Vermits de meeste verplaatsingen met de auto gebeuren waaronder ook vele lange verplaatsingen produceert de auto het grootste aantal kilometers n.l. 77,48%. Een aantal vervoerswijzen (fiets en te voet) die er nog aan te pas kwamen m.b.t. het aantal verplaatsingen (zie Tabel 84), komen er nu ook niet meer aan te pas.

Het motief 'werken' zorgt voor meer kilometers dan 'winkelen', terwijl winkelen meer verplaatsingen genereerde. Zelfs de categorie 'ontspanning, sport, cultuur' produceert meer kilometers dan het 'gaan winkelen'.

De verdeling volgens hoofdvervoermiddel en motief verschilt niet wezenlijk van dezelfde verdeling op basis van het gemiddeld aantal verplaatsingen.

Tabel 96. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en motief voor de werkweekverplaatsingen met vertrek of aankomst tussen 16.00-19.00 u

hfdvm	MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))						
Frequency							
Percent							
Row Pct							
Col Pct	werken	winkelen	zakelijk bezoek	iemand e en bezoe k brenge n	onderwij s volgen	wandelen /rondrij den	Total
(pre)metro	0	0	0	0	0	0	0.0059
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
andere/onbep.	0.2477	0.0707	0.0327	0.0413	0.0249	0.0145	0.6454
	2.83	0.81	0.37	0.47	0.28	0.17	7.38
	38.37	10.96	5.07	6.40	3.86	2.24	
	9.04	8.27	5.66	5.37	4.16	4.81	
autobestuurder	1.8653	0.4424	0.4348	0.4575	0.1182	0.1039	4.7085
	21.32	5.06	4.97	5.23	1.35	1.19	53.82
	39.62	9.40	9.23	9.72	2.51	2.21	
	68.09	51.71	75.23	59.48	19.74	34.52	
autopassagier	0.2056	0.2595	0.0222	0.2012	0.0928	0.0518	1.6119
	2.35	2.97	0.25	2.30	1.06	0.59	18.43
	12.75	16.10	1.38	12.48	5.76	3.21	
	7.50	30.33	3.85	26.16	15.50	17.22	
brom/snorfietser	0.0086	0.0044	0.0005	0.0052	0.0078	0.0002	0.0316
	0.10	0.05	0.01	0.06	0.09	0.00	0.36
	27.24	14.01	1.49	16.31	24.67	0.74	
	0.31	0.52	0.08	0.67	1.30	0.08	
bus	0.0234	0.0092	0.0567	0.0112	0.205	0.0087	0.3881
	0.27	0.11	0.65	0.13	2.34	0.10	4.44
	6.04	2.37	14.61	2.89	52.83	2.23	
	0.85	1.07	9.81	1.46	34.23	2.88	
fietser	0.0744	0.0263	0.0021	0.0224	0.0852	0.0765	0.4148
	0.85	0.30	0.02	0.26	0.97	0.87	4.74
	17.94	6.34	0.51	5.40	20.53	18.44	
	2.72	3.08	0.36	2.91	14.22	25.42	
motorrijder	0.0116	0.0005	0	0.0047	0.0006	0.0083	0.0341
	0.13	0.01	0.00	0.05	0.01	0.09	0.39
	34.01	1.58	0.00	13.90	1.73	24.26	
	0.42	0.06	0.00	0.62	0.10	2.75	
te voet	0.0268	0.0152	0.0052	0.0067	0.0095	0.0299	0.1305
	0.31	0.17	0.06	0.08	0.11	0.34	1.49
	20.54	11.68	3.98	5.11	7.27	22.91	
	0.98	1.78	0.90	0.87	1.58	9.94	
tram	0.0013	0.0004	0	0	0	0	0.0029
	0.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03
	43.68	12.90	0.00	0.00	0.00	0.00	
	0.05	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00	
trein	0.2748	0.0269	0.0237	0.019	0.055	0.0072	0.7744
	3.14	0.31	0.27	0.22	0.63	0.08	8.85
	35.49	3.47	3.06	2.45	7.10	0.93	
	10.03	3.14	4.10	2.47	9.18	2.39	
Total	2.73952	0.85559	0.5779	0.76915	0.59903	0.30088	8.74832
	31.31	9.78	6.61	8.79	6.85	3.44	100.00

(Continued)

hfdvm MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Percent Row Pct Col Pct	iemand b rengen/h alen	ontspan ing/spor t/cultuu r	diensten (dokter , bank)	andere	onbepaal d	Total
(pre)metro	0.0004 0.01 7.54 0.07	0.0001 0.00 1.48 0.01	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0054 0.06 90.99 2.29	0.0059 0.07
andere/onbep.	0.0272 0.31 4.22 4.09	0.0235 0.27 3.64 1.96	0.007 0.08 1.09 3.10	0.1408 1.61 21.82 24.31	0.0151 0.17 2.33 6.42	0.6454 7.38
autobestuurder	0.4959 5.67 10.53 74.49	0.3978 4.55 8.45 33.16	0.126 1.44 2.68 55.62	0.1486 1.70 3.16 25.65	0.1182 1.35 2.51 50.33	4.7085 53.82
autopassagier	0.1367 1.56 8.48 20.53	0.4892 5.59 30.35 40.78	0.0436 0.50 2.70 19.25	0.0877 1.00 5.44 15.14	0.0215 0.25 1.34 9.18	1.6119 18.43
brom/snorfietser	0.001 0.01 3.28 0.16	0.0031 0.04 9.78 0.26	0.0008 0.01 2.50 0.35	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0316 0.36
bus	0.0004 0.00 0.10 0.06	0.0387 0.44 9.97 3.22	0.0179 0.20 4.62 7.91	0.0007 0.01 0.17 0.11	0.0163 0.19 4.19 6.93	0.3881 4.44
fietser	0.0033 0.04 0.79 0.49	0.0992 1.13 23.92 8.27	0.0086 0.10 2.06 3.78	0.0076 0.09 1.84 1.32	0.0092 0.11 2.22 3.92	0.4148 4.74
motorrijder	0 0.00 0.00 0.00	0.0007 0.01 2.17 0.06	0 0.00 0.00 0.00	0.0004 0.01 1.29 0.08	0.0072 0.08 21.06 3.06	0.0341 0.39
te voet	0.0008 0.01 0.58 0.11	0.0264 0.30 20.20 2.20	0.0022 0.02 1.68 0.97	0.005 0.06 3.84 0.86	0.0029 0.03 2.21 1.23	0.1305 1.49
tram	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	0.0013 0.01 43.42 0.22	0 0.00 0.00 0.00	0.0029 0.03
trein	0 0.00 0.00 0.00	0.1211 1.38 15.63 10.09	0.0205 0.23 2.64 9.04	0.1872 2.14 24.18 32.32	0.0391 0.45 5.04 16.64	0.7744 8.85
Total	0.66579 7.61	1.19983 13.71	0.22648 2.59	0.57941 6.62	0.23474 2.68	8.74832 100.00

Ongeveer 28% van al onze dagelijkse kilometers (8,7 kilometer) leggen we af in de avondspits tussen 16 en 19 uur. De beide motieven die in de vorige tabel het grootste aandeel hadden ('werken' en 'ontspanning, sport en cultuur') komen hier terug. Het aandeel 'werken' stijgt evenwel van 25,96% naar 31,31% en het aandeel van 'ontspanning, sport en cultuur' daalt van 17,28% naar 13,71%. In vergelijking met de algemene verdeling (Tabel 95) merken we volgens hoofdvervoermiddel een duidelijke verschuiving in het aandeel van de autopassagiers (daling ten opzichte van de algemene verdeling) en in dat van de trein (stijging).

Tabel 97. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en verplaatsingstijd

HFDVM Frequency Percent Row Pct Col Pct	TCAT				Total
	0 tot 5 min	6 tot 10 min	11 tot 15 min	16 tot 20 min	
(pre)metro	0 0.00 0.00 0.00	0.0006 0.00 1.82 0.02	0 0.00 0.00 0.00	0.0034 0.01 10.34 0.09	0.0327 0.10
andere/onbep.	0.0551 0.18 2.73 4.85	0.1562 0.50 7.74 4.90	0.2275 0.73 11.28 6.14	0.2266 0.72 11.23 6.36	2.0165 6.44
autobestuurder	0.6505 2.08 3.83 57.27	1.8944 6.05 11.17 59.48	2.2125 7.07 13.04 59.69	2.1146 6.76 12.46 59.37	16.967 54.21
autopassagier	0.2592 0.83 3.53 22.82	0.7897 2.52 10.76 24.79	0.8784 2.81 11.97 23.70	0.8934 2.85 12.17 25.08	7.3388 23.45
brom/snorfietser	0.0127 0.04 10.42 1.11	0.0412 0.13 33.94 1.30	0.0222 0.07 18.27 0.60	0.0148 0.05 12.15 0.41	0.1215 0.39
bus	0.0039 0.01 0.41 0.34	0.0224 0.07 2.34 0.70	0.0442 0.14 4.61 1.19	0.0771 0.25 8.04 2.16	0.9584 3.06
fietser	0.1015 0.32 7.50 8.94	0.2029 0.65 14.98 6.37	0.2398 0.77 17.71 6.47	0.1568 0.50 11.58 4.40	1.3544 4.33
motorrijder	0.0066 0.02 4.81 0.58	0.0087 0.03 6.34 0.27	0.0101 0.03 7.36 0.27	0.0116 0.04 8.44 0.33	0.1379 0.44
te voet	0.0455 0.15 9.24 4.01	0.0576 0.18 11.70 1.81	0.0562 0.18 11.41 1.52	0.0402 0.13 8.17 1.13	0.4925 1.57
tram	0.0001 0.00 2.09 0.01	409E-7 0.00 1.08 0.00	0.0011 0.00 27.99 0.03	0 0.00 0.00 0.00	0.0038 0.01

trein	0.0008	0.011	0.0146	0.0236	1.8725
	0.00	0.04	0.05	0.08	5.98
	0.04	0.59	0.78	1.26	
	0.07	0.35	0.39	0.66	
Total	1.1359	3.1848	3.70664	3.56194	31.2961
	3.63	10.18	11.84	11.38	100.00

(Continued)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	TCAT				Total
	21 tot 30 min	31 tot 60 min	61 tot 120 min	+ 120 mi n	
(pre)metro	0.0021	0.0039	0.0134	0.0093	0.0327
	0.01	0.01	0.04	0.03	0.10
	6.34	11.79	41.18	28.53	
	0.04	0.06	0.26	0.25	
andere/onbep.	0.2705	0.3316	0.262	0.4871	2.0165
	0.86	1.06	0.84	1.56	6.44
	13.41	16.44	12.99	24.16	
	5.87	5.35	5.06	13.08	
autobestuurder	2.6989	3.823	2.2808	1.2925	16.967
	8.62	12.22	7.29	4.13	54.21
	15.91	22.53	13.44	7.62	
	58.57	61.69	44.06	34.71	
autopassagier	1.2018	1.3105	1.2097	0.7962	7.3388
	3.84	4.19	3.87	2.54	23.45
	16.38	17.86	16.48	10.85	
	26.08	21.15	23.37	21.38	
brom/snorfietser	0.026	0.0046	0	0	0.1215
	0.08	0.01	0.00	0.00	0.39
	21.40	3.82	0.00	0.00	
	0.56	0.07	0.00	0.00	
bus	0.125	0.3208	0.2252	0.14	0.9584
	0.40	1.02	0.72	0.45	3.06
	13.04	33.47	23.49	14.61	
	2.71	5.18	4.35	3.76	
fietser	0.1793	0.1516	0.1721	0.1503	1.3544
	0.57	0.48	0.55	0.48	4.33
	13.24	11.19	12.70	11.10	
	3.89	2.45	3.32	4.04	
motorrijder	0.0206	0.0309	0.0246	0.0247	0.1379
	0.07	0.10	0.08	0.08	0.44
	14.92	22.38	17.81	17.94	
	0.45	0.50	0.47	0.66	
te voet	0.0674	0.0785	0.094	0.053	0.4925
	0.22	0.25	0.30	0.17	1.57
	13.69	15.94	19.09	10.76	
	1.46	1.27	1.82	1.42	
tram	0.0014	0.0009	0.0003	311E-7	0.0038
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01
	36.30	24.52	7.19	0.82	
	0.03	0.01	0.01	0.00	
trein	0.0155	0.1413	0.895	0.7708	1.8725
	0.05	0.45	2.86	2.46	5.98
	0.83	7.54	47.80	41.16	
	0.34	2.28	17.29	20.70	
Total	4.60835	6.19756	5.17694	3.72402	31.2961
	14.72	19.80	16.54	11.90	100.00

Hoe langer de tijds categorie, hoe hoger het aantal km: dat is logisch. De tijds categorie met het hoogst aantal afgelegde km is niettemin 31-60 minuten: in de 2 hoogste tijds categorieën worden relatief minder km afgelegd. Dit is het gevolg van het afnemend aantal verplaatsingen. Merk ook het belang van de lange afstand op voor de trein: 89% van alle treinkilometers wordt in de twee hoogste tijds categorieën afgelegd.

Tabel 98. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en verplaatsingstijd voor de werkweekverplaatsingen met vertrek of aankomst tussen 16.00-19.00 u

hfdvm	tcat								
Frequency	0 tot	6 tot	11 tot	16 tot	21 tot	31 tot	61 tot	+ 120 mi	Total
Percent	5 min	10 min	15 min	20 min	30 min	60 min	120 min	n	
Row Pct									
Col Pct									
(pre)metro	0	0.0004	0	0	0.0001	0.0054	0	0	0.0059
	0.00	0.01	0.00	0.00	0.00	0.06	0.00	0.00	0.07
	0.00	7.54	0.00	0.00	1.48	90.99	0.00	0.00	
	0.00	0.06	0.00	0.00	0.01	0.31	0.00	0.00	
andere/onbep.	0.0175	0.043	0.0503	0.1102	0.0854	0.1191	0.0602	0.1597	0.6454
	0.20	0.49	0.58	1.26	0.98	1.36	0.69	1.83	7.39
	2.71	6.67	7.80	17.07	13.23	18.45	9.33	24.74	
	7.13	5.98	5.26	10.54	6.95	6.79	3.81	13.26	
autobestuurder	0.1381	0.4196	0.5841	0.5942	0.7111	1.164	0.6922	0.3991	4.7025
	1.58	4.80	6.69	6.80	8.14	13.33	7.92	4.57	53.83
	2.94	8.92	12.42	12.64	15.12	24.75	14.72	8.49	
	56.30	58.28	61.07	56.83	57.89	66.39	43.77	33.13	
autopassagier	0.0559	0.1764	0.2383	0.2302	0.3038	0.2219	0.2508	0.1325	1.6097
	0.64	2.02	2.73	2.64	3.48	2.54	2.87	1.52	18.43
	3.47	10.96	14.80	14.30	18.87	13.78	15.58	8.23	
	22.78	24.50	24.91	22.02	24.73	12.66	15.85	11.00	
brom/snorfiets	0.0031	0.0118	0.0034	0.0043	0.0091	0	0	0	0.0316
	0.04	0.13	0.04	0.05	0.10	0.00	0.00	0.00	0.36
	9.79	37.19	10.83	13.48	28.71	0.00	0.00	0.00	
	1.26	1.63	0.36	0.41	0.74	0.00	0.00	0.00	
bus	0.0005	0.0048	0.0083	0.0278	0.0355	0.1483	0.0779	0.0849	0.3881
	0.01	0.06	0.10	0.32	0.41	1.70	0.89	0.97	4.44
	0.14	1.24	2.15	7.15	9.16	38.20	20.08	21.88	
	0.22	0.67	0.87	2.65	2.89	8.46	4.93	7.05	
fietser	0.0202	0.045	0.0538	0.062	0.0603	0.0415	0.0684	0.0633	0.4145
	0.23	0.52	0.62	0.71	0.69	0.47	0.78	0.72	4.75
	4.86	10.86	12.98	14.97	14.55	10.00	16.51	15.27	
	8.22	6.25	5.62	5.93	4.91	2.37	4.33	5.25	
motorrijder	0.0012	0.0025	0	0.0062	0.0039	0.0054	0.0066	0.0083	0.0341
	0.01	0.03	0.00	0.07	0.04	0.06	0.08	0.09	0.39
	3.40	7.47	0.00	18.16	11.43	15.87	19.42	24.26	
	0.47	0.35	0.00	0.59	0.32	0.31	0.42	0.69	

te voet	0.0083	0.0092	0.0084	0.0062	0.0172	0.0167	0.0348	0.0292	0.1301
	0.10	0.11	0.10	0.07	0.20	0.19	0.40	0.33	1.49
	6.39	7.10	6.45	4.79	13.21	12.87	26.75	22.44	
	3.39	1.28	0.88	0.60	1.40	0.95	2.20	2.42	
tram	0	0	0	0	0.0019	0.0006	0.0004	0	0.0029
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.02	0.01	0.00	0.00	0.03
	0.00	0.00	0.00	0.00	65.11	21.99	12.90	0.00	
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.16	0.04	0.02	0.00	
trein	0.0006	0.0071	0.0098	0.0045	0	0.0304	0.3903	0.3276	0.7703
	0.01	0.08	0.11	0.05	0.00	0.35	4.47	3.75	8.82
	0.07	0.92	1.28	0.59	0.00	3.94	50.67	42.53	
	0.23	0.98	1.03	0.43	0.00	1.73	24.68	27.20	
Total	0.24529	0.71996	0.95654	1.04568	1.22824	1.75327	1.58157	1.20454	8.7351
	2.81	8.24	10.95	11.97	14.06	20.07	18.11	13.79	100.00

Frequency Missing = 0.01321644

De vaststellingen van vorige tabel gelden ook hier. Niettemin liggen de afgelegde km hier relatief meer in de hogere tijds categorieën als gevolg van het hoger aandeel woon-werk/schoolverkeer. Vergelijk ook de 2 rijpercentages bij 'trein' met deze van Tabel 97.

7.4 Woon-winkelverplaatsingen

In de hoofdstukken 5 en 6 werd aandacht besteed aan het woon-werk en het woon-schoolverkeer. De analyse was gebaseerd op de gegevens die door de respondenten werden verstrekt n.a.v. de algemene vragen rond woon-werk en woon-schoolverkeer, niet op basis van de verplaatsingen zelf (zie toelichting op bladzijde 31 bovenaan). Hierdoor werden in die analyse b.v. geen winkel-werkverplaatsingen opgenomen.

Wat we nu doen, is voor het motief 'winkelen' (7.4) en voor het motief 'iemand een bezoek brengen (visite)' (7.5) de analyse beperken tot de woon-winkel/visite en winkel-visite-woonverplaatsingen. In de vorige tabellen van dit hoofdstuk 7 zijn immers ook andere motieven dan 'wonen' in combinatie met 'winkelen' opgenomen (b.v. werk-winkelverplaatsingen).

Tabel 99. Verdeling van de woon-winkelverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze

HFVDM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
(pre)metro	1.783989	0.0	1.783989	0.0
andere/onbep.	316.869	6.1	318.653	6.1
autobestuurder	2522.858	48.6	2841.511	54.8
autopassagier	1008.215	19.4	3849.726	74.2
brom/snorfietser	26.57798	0.5	3876.304	74.7
bus	120.3544	2.3	3996.658	77.0
fietser	655.4329	12.6	4652.091	89.7
motorrijder	14.33903	0.3	4666.43	90.0
te voet	503.7974	9.7	5170.228	99.7
tram	2.940903	0.1	5173.169	99.7
trein	13.94524	0.3	5187.114	100.0

68% van alle woon-winkelverplaatsingen in het stadsgewest Hasselt-Genk worden afgelegd met de auto. 22,3% gebeurt te voet of met de fiets.

Tabel 100. Verdeling van de woon-winkelverplaatsingen volgens afstand

ACAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0.1 tot 0.2 km	163.4923	3.3	163.4923	3.3
0.3 tot 0.5 km	357.5697	7.3	521.062	10.6
0.6 tot 1 km	583.1394	11.9	1104.201	22.5
1.1 tot 2 km	748.7461	15.3	1852.947	37.8
2.1 tot 3 km	623.819	12.7	2476.767	50.5
3.1 tot 5 km	968.3439	19.7	3445.11	70.3
5.1 tot 7.5 km	491.3699	10.0	3936.48	80.3
7.5 tot 10 km	372.2636	7.6	4308.744	87.9
10.1 tot 15 km	221.0896	4.5	4529.834	92.4
15.1 tot 25 km	178.6119	3.6	4708.446	96.0
25.1 tot 40 km	96.01937	2.0	4804.465	98.0
meer dan 40 km	99.59701	2.0	4904.062	100.0

Woon-winkelverplaatsingen spelen zich in hoofdzaak lokaal af. 70,3% is niet langer dan 5 kilometer, 87,9% niet langer dan 10 kilometer.

Tabel 101. Verdeling van de woon-winkelverplaatsingen < 5 km volgens hoofdvervoerswijze

HFDVM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
(pre)metro	0.896525	0.0	0.896525	0.0
andere/onbep.	235.223	7.1	236.1196	7.1
autobestuurder	1409.175	42.5	1645.295	49.6
autopassagier	480.0873	14.5	2125.382	64.1
brom/snorfietser	19.87147	0.6	2145.254	64.7
bus	76.12481	2.3	2221.379	67.0
fietser	598.881	18.1	2820.26	85.1
motorrijder	6.909593	0.2	2827.169	85.3
te voet	482.59	14.6	3309.759	99.9
tram	1.37591	0.0	3311.135	99.9
trein	2.963057	0.1	3314.098	100.0

Woon-winkelverplaatsingen kleiner dan 5 kilometer gebeuren voornamelijk met de auto (57%). Twee andere belangrijke vervoersmodi zijn de fiets (18,1%) en te voet (14,6%). Het aandeel van de autodaalt dus van 68% (Tabel 99) naar 57%.

Tabel 102. Verdeling van de woon-winkelverplaatsingen volgens verplaatsingstijd

TCAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0 tot 5 min	1551.164	31.0	1551.164	31.0
6 tot 10 min	1661.104	33.2	3212.268	64.3
11 tot 15 min	764.6034	15.3	3976.872	79.6
16 tot 20 min	434.3262	8.7	4411.198	88.3
21 tot 30 min	334.2753	6.7	4745.473	95.0
31 tot 60 min	175.3631	3.5	4920.836	98.5
61 tot 120 min	45.72585	0.9	4966.562	99.4
+ 120 min	30.14435	0.6	4996.706	100.0

Bijna 80% van alle woon-winkelverplaatsingen duurt hooguit 15 minuten, 95% maximaal 30 minuten. Nog maar eens een aanduiding dat deze verplaatsingen in hoofdzaak een lokale aangelegenheid zijn.

7.5 Woon-visiteverplaatsingen

Tabel 103. Verdeling van de woon-visiteverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze

HFDM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
andere/onbep.	233.5533	6.8	233.5533	6.8
autobestuurder	1535.065	44.8	1768.618	51.6
autopassagier	979.2505	28.6	2747.869	80.1
brom/snorfietser	46.3469	1.4	2794.216	81.5
bus	29.64254	0.9	2823.858	82.3
fietser	318.7627	9.3	3142.621	91.6
motorrijder	11.36055	0.3	3153.982	92.0
te voet	257.8756	7.5	3411.857	99.5
trein	17.93111	0.5	3429.788	100.0

Het merendeel van de woon-visiteverplaatsingen (73,4%) gebeurt met de auto.

Tabel 104. Verdeling van de woon-visiteverplaatsingen volgens afstand

ACAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0.1 tot 0.2 km	121.6254	3.7	121.6254	3.7
0.3 tot 0.5 km	221.8038	6.7	343.4292	10.3
0.6 tot 1 km	221.6968	6.7	565.126	17.0
1.1 tot 2 km	313.1955	9.4	878.3215	26.4
2.1 tot 3 km	257.827	7.8	1136.149	34.2
3.1 tot 5 km	496.5944	14.9	1632.743	49.1
5.1 tot 7.5 km	344.2578	10.4	1977.001	59.4
7.5 tot 10 km	299.9471	9.0	2276.948	68.5
10.1 tot 15 km	338.8426	10.2	2615.79	78.6
15.1 tot 25 km	374.4562	11.3	2990.247	89.9
25.1 tot 40 km	181.4516	5.5	3171.698	95.4
meer dan 40 km	154.1913	4.6	3325.89	100.0

49,1 % van de woon-visiteverplaatsingen is hoogstens 5 kilometer lang. Deze verplaatsingen zijn daarmee ook in hoofdzaak lokale aangelegenheden, zij het niet zo uitgesproken als de woon-winkelverplaatsingen. Bovendien zijn er toch een behoorlijk aantal woon-visiteverplaatsingen die boven de 25 kilometer uitgaan.

Tabel 105. Verdeling van de woon-visiteverplaatsingen < 5 km volgens hoofdvervoerswijze

HFDVM	Cumulative Frequency	Cumulative Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
andere/onbep.	114.8828	7.5	114.8828	7.5
autobestuurder	526.6917	34.5	641.5746	42.0
autopassagier	358.6647	23.5	1000.239	65.6
brom/snorfietser	23.7839	1.6	1024.023	67.1
bus	4.538775	0.3	1028.562	67.4
fietser	254.2484	16.7	1282.81	84.1
te voet	243.0303	15.9	1525.841	100.0

Woon-visiteverplaatsingen onder de 5 kilometer worden nog steeds in hoofdzaak afgelegd met de auto (58%). Het aandeel daalt evenwel van 73,4% (zie Tabel 103) naar 58%. Deze daling is groter dan de vastgestelde daling bij het winkelen (vergelijk Tabellen 99 en 101).

De fiets is goed voor 16,7% van de woon-visiteverplaatsingen, te voet wordt er 15,9% van de woon-visiteverplaatsingen afgelegd.

Tabel 106. Verdeling van de woon-visiteverplaatsingen volgens verplaatsingstijd

TCAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0 tot 5 min	807.4698	23.9	807.4698	23.9
6 tot 10 min	898.4747	26.6	1705.944	50.6
11 tot 15 min	592.125	17.6	2298.07	68.1
16 tot 20 min	381.3357	11.3	2679.405	79.4
21 tot 30 min	349.0531	10.3	3028.458	89.8
31 tot 60 min	266.2456	7.9	3294.704	97.7
61 tot 120 min	57.76379	1.7	3352.468	99.4
+ 120 min	21.45949	0.6	3373.927	100.0

Bijna 70 % van alle woon-visiteverplaatsingen duurt hooguit 15 minuten, bijna 90 % maximaal 30 minuten. Nog maar eens een aanduiding dat deze verplaatsingen in hoofdzaak een lokale aangelegenheid zijn.

7.6 Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag en demografische en sociologische kenmerken

Tabel 107. Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens geslacht

SEXE	Frequency
man	2.920353
vrouw	2.691803

Mannen verplaatsen zich iets meer dan vrouwen.

Tabel 108. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en geslacht ¹⁴

SEXE(geslacht)	HFDVM						Total
Frequency Row Pct	(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser	bus	
man	0.0012 0.04	0.2149 7.36	1.5927 54.54	0.3975 13.61	0.0305 1.04	0.0634 2.17	2.9204
vrouw	0.0008 0.03	0.176 6.54	1.0707 39.78	0.7099 26.37	0.0188 0.70	0.0716 2.66	2.6918

(Continued)

TABLE OF SEXE BY HFDVM

SEXE(geslacht)	HFDVM					Total
Frequency Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	
man	0.3563 12.20	0.0145 0.50	0.2209 7.56	0.0007 0.02	0.0278 0.95	2.9204
vrouw	0.3274 12.16	0.0013 0.05	0.294 10.92	0.0007 0.03	0.0206 0.77	2.6918

¹⁴ Deze tabel en een aantal volgende tabellen zijn tabellen waarin er gewerkt wordt met 'conditionele verdelingen'. Enkel de rijpercentages worden vermeld. De marginale verdeling (cijfer achteraan elke rij van de tabel) geeft voor die betreffende variabeleklasse aan wat het gavppd of het gaakppd is.

Het verschil tussen mannen en vrouwen wordt groter als we de hoofdvervoerswijze in de analyse betrekken. Vrouwen rijden minder zelf met de auto en zijn vaker autopassagier. Ze gaan vaker te voet en gebruiken vaker het openbaar vervoer (met uitzondering van de trein) alhoewel de verschillen inzake openbaar vervoer niet zo groot zijn.

Tabel 109. Verdeling van het gavppd volgens motief en geslacht

SEXE(geslacht) MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Row Pct	werken	winkelen	zakelijk bezoek	iemand e en bezoe k brenge n	onderwij s volgen	wandelen /rondrij den	Total
man	0.6469 22.15	0.4598 15.75	0.0974 3.34	0.362 12.40	0.2277 7.80	0.0994 3.41	2.9204
vrouw	0.3639 13.52	0.614 22.81	0.0306 1.14	0.3674 13.65	0.2434 9.04	0.0826 3.07	2.6918

(Continued)

SEXE(geslacht) MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))

Frequency Row Pct	iemand b rengen/h alen	ontspann ing/spor t/cultuu r	diensten (dokter , bank)	andere	onbepaal d	Total
man	0.2077 7.11	0.4692 16.07	0.1219 4.17	0.1411 4.83	0.087 2.98	2.9204
vrouw	0.3117 11.58	0.3352 12.45	0.1406 5.22	0.1289 4.79	0.0735 2.73	2.6918

Deze tabel laat een zeer traditioneel rolpatroon zien: naar het werk gaan, een zakelijk bezoek brengen en ontspanning/ sport/ cultuur zijn meer mannelijke verplaatsingsmotieven; gaan winkelen en taxichauffeur spelen voor de rest van de familie zijn dan weer meer vrouwenaangelegenheden.

Tabel 110. Gavppd volgens hoogst behaald diploma (excl. studerenden)

	DIPLOMA	Frequency
geen		1.459912
lager onderwijs		1.673364
lager middelbaar onderwijs, algemeen vormend 3/4 jaar		2.174736
lager middelbaar onderwijs, technisch of beroeps 3/4 jaar		2.585479
hoger middelbaar onderwijs, algemeen vormend 6 jaar		2.909723
hoger middelbaar onderwijs, technisch of beroeps 6/7 jaar		3.13846
HOBU		3.735396
universitair onderwijs		3.914202

Niet alleen is er een relatie tussen het geslacht en het gemiddeld aantal verplaatsingen dat wordt afgelegd. Ook met het hoogst behaalde diploma is er een zeer duidelijke relatie. Naarmate de scholarisatiegraad stijgt, stijgt tevens het aantal verplaatsingen. De categorie met het hoogste gemiddelde aantal verplaatsingen heeft meer dan dubbel zoveel verplaatsingen per dag als de laagste categorie. Van een spanningsveld gesproken. We stellen ook vast dat binnen een bepaald scholarisatieniveau (lager middelbaar, hoger middelbaar, hoger onderwijs) de meer 'technische' richtingen steeds een hogere "verplaatsingsindex" hebben dan de andere, algemeen vormende richtingen.

Indien de scholarisatiegraad van onze bevolking (dus ook in het stadsgewest Hasselt-Genk) steeds hoger en hoger wordt, dan kan dit betekenen dat er in de toekomst meer verplaatsingen zullen worden gemaakt.

Tabel 111. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en hoogst behaald diploma (excl. studerenden)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma)		HFDVM					Total
Frequency	Row Pct	(pre)metro	andere/obep.	autobestuurder	autopassagier	brom/snorfietser	
geen	0 0.00	0.193 13.22	0.6457 44.23	0.2417 16.55	0.0175 1.20	0.0234 1.61	1.4599
lager onderwijs	0 0.00	0.2461 14.71	0.6383 38.14	0.3119 18.64	0.0242 1.45	0.0542 3.24	1.6734
lager middelbaar onderwijs, algemeen vormend 3/4 jaar	0.0016 0.07	0.1922 8.84	1.0093 46.41	0.3728 17.14	0.0287 1.32	0.0603 2.78	2.1747
lager middelbaar onderwijs, technisch of beroeps 3/4 jaar	0.0011 0.04	0.2255 8.72	1.5018 58.09	0.2896 11.20	0.016 0.62	0.0426 1.65	2.5855
hoger middelbaar onderwijs, algemeen vormend 6 jaar	0 0.00	0.1835 6.31	1.7297 59.44	0.3995 13.73	0.011 0.38	0.0426 1.46	2.9097
hoger middelbaar onderwijs, technisch of beroeps 6/7 jaar	0.0009 0.03	0.1974 6.29	1.9845 63.23	0.3949 12.58	0.0295 0.94	0.0358 1.14	3.1385
HOBV	0.0009 0.02	0.2029 5.43	2.3993 64.23	0.4429 11.86	0.005 0.13	0.0345 0.92	3.7354
universitair onderwijs	0 0.00	0.2008 5.13	2.5271 64.56	0.3215 8.21	0 0.00	0.0517 1.32	3.9142

(Continued)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma) HFDVM

Frequency Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	Total
geen	0.1664 11.40	0.0045 0.31	0.1579 10.82	0.0031 0.21	0.0067 0.46	1.4599
lager onderwijs	0.1981 11.84	0.0017 0.10	0.195 11.65	0.0017 0.10	0.0022 0.13	1.6734
lager middelbaar onderwijs, alge meen vormend 3/4 jaar	0.2122 9.76	0.0071 0.33	0.2856 13.13	0 0.00	0.0049 0.23	2.1747
lager middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 3/4 jaar	0.2902 11.23	0.0089 0.35	0.1944 7.52	0 0.00	0.0154 0.60	2.5855
hoger middelbaar onderwijs, alge meen vormend 6 j aar	0.2506 8.61	0.0076 0.26	0.247 8.49	0 0.00	0.0383 1.32	2.9097
hoger middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 6/7 jaar	0.2477 7.89	0.0298 0.95	0.2028 6.46	0.0017 0.06	0.0135 0.43	3.1385
HOBV	0.2762 7.39	0.0031 0.08	0.3338 8.93	0.0004 0.01	0.0365 0.98	3.7354
universitair ond erwijs	0.3551 9.07	0.0158 0.40	0.3974 10.15	0.002 0.05	0.0429 1.09	3.9142

Indien we het diplomaniveau combineren met de hoofdvervoerswijze dan doen we een aantal interessante vaststellingen. Voor het gebruik van de auto als bestuurder scoren de twee hoogst opgeleide groepen het hoogst (resp. 64,23 en 64,56 %) en de laagst opgeleide groepen het laagst (resp. 44,23 en 38,14 %). Voor de autopassagiers zien we het omgekeerde: de laagst opgeleiden maken relatief meer verplaatsingen als autopassagier, de hoogst opgeleiden het minst. Ook de bus wordt het meest gebruikt door laag opgeleiden, het minst door de hoogst opgeleiden. De trein doet het goed bij de hoogst opgeleiden, maar nog meer bij de degenen die een middelbaar onderwijsdiploma (algemeen vormend) hebben. M.b.t. te voet en de fiets zijn de verschillen misschien wat minder duidelijk, maar ook hier is een tendens merkbaar (hoe lager opgeleid, hoe meer te voet/met de fiets).

Als deze tabel de trend wordt, dan zou dit wel een aantal gevolgen voor de toekomst kunnen hebben: niet alleen kan de hogere scholingsgraad tot meer verplaatsingen leiden (Tabel 110), maar kan zij ook leiden tot meer autoverplaatsingen.

Tabel 112. Verdeling van het gavppd volgens afstand en hoogst behaald diploma (excl. studerenden)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma)		ACAT					
Frequency							
Row Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	3.1 tot 5 km	Total
geen	0.1004 7.88	0.0535 4.20	0.0766 6.01	0.1453 11.41	0.1147 9.00	0.1787 14.03	1.2733
lager onderwijs	0.0327 2.16	0.1059 6.98	0.1512 9.97	0.2036 13.42	0.1186 7.82	0.236 15.56	1.5164
lager middelbaar onderwijs, alge meen vormend 3/4 jaar	0.0574 2.87	0.1177 5.88	0.2202 11.00	0.2193 10.96	0.2218 11.08	0.3013 15.06	2.0007
lager middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 3/4 jaar	0.0485 2.01	0.1147 4.75	0.1751 7.25	0.2749 11.38	0.2567 10.62	0.4211 17.43	2.416
hoger middelbaar onderwijs, alge meen vormend 6 j aar	0.0342 1.22	0.1433 5.09	0.2514 8.94	0.3167 11.26	0.3066 10.90	0.4693 16.68	2.8128
hoger middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 6/7 jaar	0.0562 1.84	0.1575 5.17	0.2187 7.18	0.36 11.81	0.3264 10.71	0.5089 16.70	3.0476
HOBU	0.0714 1.98	0.1926 5.33	0.3028 8.39	0.3875 10.73	0.3481 9.64	0.5151 14.27	3.61
universitair ond erwijs	0.1147 2.99	0.2293 5.99	0.31 8.09	0.4834 12.62	0.3623 9.46	0.5232 13.66	3.8294

(Continued)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma) ACAT

Frequency Row Pct	5.1 tot 7.5 km	7.5 tot 10 km	10.1 tot 15 km	15.1 tot 25 km	25.1 tot 40 km	meer dan 40 km	Total
geen	0.1753 13.76	0.1274 10.00	0.1304 10.24	0.0777 6.10	0.0585 4.60	0.0349 2.74	1.2733
lager onderwijs	0.1315 8.67	0.1409 9.29	0.1475 9.73	0.1374 9.06	0.0547 3.61	0.0564 3.72	1.5164
lager middelbaar onderwijs, alge meen vormend 3/4 jaar	0.2152 10.76	0.1825 9.12	0.1935 9.67	0.1205 6.02	0.0787 3.94	0.0727 3.63	2.0007
lager middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 3/4 jaar	0.2835 11.73	0.2308 9.55	0.2281 9.44	0.1723 7.13	0.0946 3.91	0.1159 4.80	2.416
hoger middelbaar onderwijs, alge meen vormend 6 j aar	0.3003 10.67	0.2455 8.73	0.2278 8.10	0.2359 8.39	0.1157 4.11	0.1662 5.91	2.8128
hoger middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 6/7 jaar	0.3344 10.97	0.2687 8.82	0.2824 9.27	0.2718 8.92	0.1312 4.31	0.1315 4.32	3.0476
HOBU	0.364 10.08	0.3554 9.85	0.2976 8.24	0.3342 9.26	0.1965 5.44	0.2449 6.78	3.61
universitair ond erwijs	0.3405 8.89	0.3499 9.14	0.2968 7.75	0.2943 7.69	0.2031 5.31	0.3216 8.40	3.8294

Vanaf 15 km wordt het verband wel duidelijk: hoe hoger het diploma, hoe meer verplaatsingen in de langere afstandscategorieën. Een hogere scholarisatiegraad zorgt niet enkel voor meer verplaatsingen (Tabel 110), meer autoverplaatsingen (Tabel 111) maar ook de afstand wordt langer.

Tabel 113. Gavppd volgens statuut

	STAT12	Frequency
scholier, student		2.726294
werkzaam in het eigen huishouden		2.131032
werkloos		2.435893
gepensioneerd		2.021848
arbeidsongeschikt		2.03962
arbeider		2.951629
bediende		3.701195
kader		3.918046
vrij beroep		4.249345
zelfstandige		2.855875
andere, NIET beroepsactief		3.33141
andere, WEL beroepsactief		3.506

Uit Tabel 113 blijkt duidelijk het verband tussen statuut en gavppd. Het globaal gavppd bedraagt 2,8 (zie Tabel 81). Werklozen, gepensioneerden, arbeidsongeschikten en huisvrouwen zitten onder dit gemiddelde. Voor deze groepen is het duidelijk dat mobiliteit gerelateerd is aan de activiteitsgraad van een persoon (bedoeld wordt: actief schoollopen of gaan werken). Het gavppd van scholieren en studenten ligt weliswaar ook onder dit gemiddelde, maar benadert het sterkst dit gemiddelde, hetgeen waarschijnlijk wordt verklaard door de leeftijd (de groep 6- tot 12-jarigen maakt niet veel verplaatsingen) Het hoogst gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag gebeurt door respondenten met een vrij beroep (4,2 tegenover gemiddeld 2,8). De zakelijke verplaatsingen van deze respondenten nemen waarschijnlijk een groot deel van deze 4,2 verplaatsingen voor hun rekening.

Tabel 114. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en statuut

STAT12	HFDVM						
Frequency Row Pct	(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser	bus	Total
scholier, student	0.0019 0.07	0.1429 5.24	0.2762 10.13	1.1746 43.09	0.0506 1.86	0.1474 5.41	2.7263
werkzaam in het eigen huishouden	0 0.00	0.1365 6.41	0.8065 37.84	0.529 24.82	0.0207 0.97	0.053 2.49	2.131
werkloos	0 0.00	0.1365 5.61	1.282 52.63	0.4115 16.89	0.0242 1.00	0.0437 1.79	2.4359
gepensioneerd	0.0008 0.04	0.24 11.87	0.9214 45.57	0.2662 13.17	0.0067 0.33	0.0607 3.00	2.0218
arbeidsongeschikt	0 0.00	0.2072 10.16	0.915 44.86	0.3905 19.15	0.0186 0.91	0.0315 1.54	2.0396
arbeider	0 0.00	0.2701 9.15	1.887 63.93	0.3316 11.24	0.0367 1.25	0.0389 1.32	2.9516
bediende	0.0017 0.05	0.1691 4.57	2.3718 64.08	0.4347 11.74	0.015 0.40	0.0367 0.99	3.7012
kader	0 0.00	0.1743 4.45	2.8302 72.24	0.2418 6.17	0.0021 0.05	0.0186 0.47	3.918
vrij beroep	0 0.00	0.2628 6.18	3.1476 74.07	0.2998 7.05	0 0.00	0 0.00	4.2493
zelfstandige	0 0.00	0.3028 10.60	1.9915 69.73	0.2275 7.97	0 0.00	0.0146 0.51	2.8559
andere, NIET beroepsactief	0 0.00	0.2054 6.17	1.6166 48.53	0.6267 18.81	0 0.00	0.0561 1.68	3.3314
andere, WEL beroepsactief	0 0.00	0.1751 4.99	2.1015 59.94	0.6006 17.13	0 0.00	0.0349 1.00	3.506

(Continued)

Frequency Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	Total
scholier, student	0.6234 22.87	0.003 0.11	0.2732 10.02	0 0.00	0.033 1.21	2.7263
werkzaam in het eigen huishouden	0.3047 14.30	0 0.00	0.2755 12.93	0.0009 0.04	0.0043 0.20	2.131
werkloos	0.199 8.17	0.0137 0.56	0.313 12.85	0.0019 0.08	0.0102 0.42	2.4359
gepensioneerd	0.2307 11.41	0.0015 0.07	0.2867 14.18	0.0017 0.08	0.0054 0.27	2.0218
arbeidsongeschikt	0.2412 11.83	0 0.00	0.2355 11.55	0 0.00	0 0.00	2.0396
arbeider	0.2248 7.62	0.0204 0.69	0.133 4.50	0.0008 0.03	0.0084 0.28	2.9516
bediende	0.3293 8.90	0.0117 0.32	0.2848 7.70	0 0.00	0.0464 1.25	3.7012
kader	0.258 6.59	0.0281 0.72	0.2724 6.95	0.0022 0.06	0.0903 2.30	3.918
vrij beroep	0.1791 4.22	0 0.00	0.3544 8.34	0 0.00	0.0057 0.13	4.2493
zelfstandige	0.1054 3.69	0.0068 0.24	0.1888 6.61	0.0029 0.10	0.0158 0.55	2.8559
andere, NIET beroepsactief	0.2891 8.68	0 0.00	0.5245 15.74	0 0.00	0.0128 0.39	3.3314
andere, WEL beroepsactief	0.1153 3.29	0.0249 0.71	0.3465 9.88	0 0.00	0.1072 3.06	3.506

Net zoals we in Tabel 111 een sterk verband vonden tussen behaald diploma en hoofdvervoerswijze, vinden we hier een sterke relatie tussen het statuut en de hoofdvervoerswijze. De relatie ligt bovendien bij dezelfde hoofdvervoermiddelen en in dezelfde richting: hoe "actiever" het statuut, des te meer verplaatsingen als autobestuurder en des te minder als autopassagier. Het fietsgebruik en het te voet gaan daalt naarmate het statuut "actiever" wordt. De trein situeert zich vooral bij scholieren en bedienden/kaders.

Tabel 115. Verdeling van het gavppd volgens afstand en statuut

STAT12	ACAT						
Frequency Row Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	3.1 tot 5 km	Total
scholier, student	0.0741 2.83	0.1857 7.10	0.2796 10.69	0.3852 14.73	0.2896 11.07	0.4417 16.89	2.616
werkzaam in het eigen huishouden	0.0632 3.19	0.1629 8.21	0.227 11.43	0.2795 14.08	0.2165 10.91	0.3464 17.45	1.9849
werkloos	0.089 3.89	0.1466 6.42	0.2175 9.52	0.3637 15.92	0.3707 16.22	0.36 15.76	2.2848
gepensioneerd	0.0633 3.44	0.1335 7.26	0.1736 9.44	0.2496 13.57	0.1896 10.31	0.2874 15.63	1.8393
arbeidsongeschikt	0.0764 4.11	0.1189 6.39	0.1906 10.24	0.225 12.08	0.2338 12.56	0.2357 12.66	1.8617
arbeider	0.0474 1.68	0.0998 3.54	0.1835 6.50	0.2505 8.88	0.2457 8.71	0.4336 15.37	2.8207
bediende	0.0482 1.33	0.1581 4.37	0.2983 8.25	0.3785 10.47	0.3814 10.55	0.5752 15.92	3.6142
kader	0.0366 0.95	0.1615 4.20	0.3009 7.82	0.4597 11.96	0.2402 6.25	0.3883 10.10	3.8455
vrij beroep	0.1309 3.19	0.3385 8.25	0.3029 7.38	0.4679 11.40	0.4808 11.71	0.6024 14.68	4.1041
zelfstandige	0.0527 1.99	0.2193 8.27	0.1744 6.58	0.2546 9.60	0.2031 7.66	0.4022 15.17	2.6517
andere, NIET beroepsactief	0.1945 6.19	0.0977 3.11	0.1561 4.97	0.605 19.26	0.366 11.65	0.6564 20.89	3.1417
andere, WEL beroepsactief	0.0596 1.72	0.1075 3.10	0.1129 3.25	0.4669 13.47	0.3071 8.86	0.5213 15.03	3.4675

(Continued)

STAT12

ACAT

Frequency Row Pct	5.1 tot 7.5 km	7.5 tot 10 km	10.1 tot 15 km	15.1 tot 25 km	25.1 tot 40 km	meer dan 40 km	Total
scholier, student	0.2724 10.41	0.2291 8.76	0.1755 6.71	0.1342 5.13	0.0552 2.11	0.0936 3.58	2.616
werkzaam in het eigen huishouden	0.2139 10.78	0.1416 7.14	0.1061 5.34	0.1082 5.45	0.0601 3.03	0.0594 2.99	1.9849
werkloos	0.2091 9.15	0.1616 7.07	0.1278 5.59	0.1176 5.15	0.0469 2.05	0.0743 3.25	2.2848
gepensioneerd	0.1801 9.79	0.1432 7.78	0.1311 7.13	0.1459 7.93	0.0719 3.91	0.07 3.81	1.8393
arbeidsongeschikt	0.2295 12.33	0.171 9.19	0.1532 8.23	0.093 4.99	0.0711 3.82	0.0634 3.41	1.8617
arbeider	0.3564 12.63	0.3148 11.16	0.3731 13.23	0.2558 9.07	0.1256 4.45	0.1346 4.77	2.8207
bediende	0.3744 10.36	0.3466 9.59	0.3016 8.34	0.3194 8.84	0.1902 5.26	0.2423 6.71	3.6142
kader	0.3887 10.11	0.3807 9.90	0.3792 9.86	0.3818 9.93	0.2415 6.28	0.4864 12.65	3.8455
vrij beroep	0.3742 9.12	0.5638 13.74	0.2655 6.47	0.2612 6.36	0.1511 3.68	0.1651 4.02	4.1041
zelfstandige	0.2133 8.04	0.2503 9.44	0.2334 8.80	0.2754 10.39	0.1713 6.46	0.2017 7.60	2.6517
andere, NIET beroepsactief	0.1669 5.31	0.3226 10.27	0.2609 8.30	0.1398 4.45	0.1068 3.40	0.069 2.20	3.1417
andere, WEL beroepsactief	0.4112 11.86	0.1886 5.44	0.3903 11.26	0.4577 13.20	0.1827 5.27	0.2617 7.55	3.4675

De verplaatsingen tot b.v. 2 km scoren voor de "niet-actieven" wat hoger (rond de 30 % van het totaal aantal verplaatsingen) dan voor de anderen (rond de 20-25 %).

De verplaatsingen vanaf b.v. 15 km scoren voor de "niet-actieven" wat lager (rond de 10 %) dan voor de anderen (rond de 20 %).

Binnen de actieven zijn er eveneens verschillen: vooral bedienden/kaders en zelfstandigen scoren hoger wat de verplaatsingsafstanden betreft.

We zien met andere woorden een duidelijke grens tussen actieven en niet-actieven enerzijds en binnen de groep van actieven anderzijds.

Tabel 116. Gavppd volgens netto-inkomen (persoonsniveau)

INKCAT	Frequency
0 / 20.000 fr. per maand	2.315539
20.001/50.000 fr. per maand	2.763371
50.001/100.000 fr. per maand	3.542996
meer dan 100.000 fr. per maand	3.874127

De relatie is duidelijk: hoe hoger het inkomen des te meer verplaatsingen worden er gemaakt. De gecombineerde effecten van leeftijd, opleiding en statuut zijn hier natuurlijk wel mee in verweven.

Tabel 117. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en netto-inkomen (persoonsniveau)

INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)		HFDVM					Total
Frequency	Row Pct	(pre)metro	andere/overbep.	autobestuurder	autopassagier	brom/snorfietser	
0 / 20.000 fr. per maand	0.0011 0.05	0.192 8.29	0.954 41.20	0.5786 24.99	0.0173 0.75	0.0773 3.34	2.3155
20.001/50.000 fr. per maand	0.0007 0.02	0.2206 7.98	1.6212 58.67	0.3538 12.80	0.021 0.76	0.037 1.34	2.7634
50.001/100.000 fr. per maand	0.0009 0.03	0.2129 6.01	2.3152 65.35	0.2996 8.46	0.0099 0.28	0.0452 1.28	3.543
meer dan 100.000 fr. per maand	0 0.00	0.1538 3.97	3.133 80.87	0.1459 3.77	0 0.00	0.0092 0.24	3.8741

(Continued)

INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)		HFDVM				Total
Frequency	Row Pct	fietser	motorrijder	te voet	tram	
0 / 20.000 fr. per maand	0.218 9.41	0.0019 0.08	0.2651 11.45	0.0033 0.14	0.007 0.30	2.3155
20.001/50.000 fr. per maand	0.2414 8.74	0.0119 0.43	0.2343 8.48	0.0005 0.02	0.021 0.76	2.7634
50.001/100.000 fr. per maand	0.3154 8.90	0.0108 0.30	0.297 8.38	0.0003 0.01	0.0358 1.01	3.543
meer dan 100.000 fr. per maand	0.1163 3.00	0 0.00	0.268 6.92	0.0065 0.17	0.0413 1.07	3.8741

Tabel 117 laat een zeer duidelijk verband zien tussen inkomenscategorie en hoofdvervoerswijze van de verplaatsing. De vervoers-AUTO-nomie stijgt met een stijgend inkomen. Als het inkomen stijgt dan stijgen de verplaatsingen als autobestuurder en dalen de verplaatsingen als autopassagier. Ook de trein wordt vaker genomen door de hogere inkomens. Brom- en snorfietzen, bus, fiets en tram en te voet zijn dan weer vervoerswijzen die relatief meer worden gebruikt door lagere inkomens. De hoogste inkomensklasse legt in vergelijking met de laagste inkomensklasse verhoudingsgewijs dubbel zoveel verplaatsingen af met de wagen als autobestuurder, acht maal minder verplaatsingen als autopassagier, drie maal minder verplaatsingen met de fiets en bijna de helft minder verplaatsingen te voet.

Tabel 118. Verdeling van het gavppd volgens afstand en netto-inkomen (persoonsniveau)

INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)		ACAT					
Frequency							
Row Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	3.1 tot 5 km	Total
0 / 20.000 fr. p er maand	0.0722 3.36	0.1095 5.10	0.2418 11.26	0.3557 16.57	0.2619 12.20	0.356 16.58	2.147
20.001/50.000 fr. per maand	0.0606 2.31	0.1366 5.21	0.1949 7.44	0.2824 10.78	0.2639 10.07	0.4036 15.40	2.6201
50.001/100.000 f r. per maand	0.0534 1.55	0.1673 4.84	0.2862 8.28	0.3731 10.80	0.3318 9.60	0.514 14.87	3.4555
meer dan 100.000 fr. per maand	0.0793 2.09	0.2424 6.40	0.2837 7.49	0.3936 10.39	0.3505 9.25	0.5364 14.16	3.7871

(Continued)

INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)		ACAT					
Frequency							
Row Pct	5.1 tot 7.5 km	7.5 tot 10 km	10.1 tot 15 km	15.1 tot 25 km	25.1 tot 40 km	meer dan 40 km	Total
0 / 20.000 fr. p er maand	0.1962 9.14	0.1416 6.59	0.1564 7.29	0.1353 6.30	0.0641 2.98	0.0563 2.62	2.147
20.001/50.000 fr. per maand	0.286 10.92	0.2611 9.97	0.26 9.92	0.233 8.89	0.1152 4.40	0.1229 4.69	2.6201
50.001/100.000 f r. per maand	0.3573 10.34	0.3196 9.25	0.2989 8.65	0.2981 8.63	0.1944 5.63	0.2615 7.57	3.4555
meer dan 100.000 fr. per maand	0.3456 9.12	0.3924 10.36	0.2968 7.84	0.3487 9.21	0.1807 4.77	0.3372 8.90	3.7871

Ook inzake afstand zien we duidelijke verschillen volgens het inkomen. Het percentage verplaatsingen tot 5 kilometer bedraagt voor de laagste inkomensgroep 65,07 % (3,36 + 5,10 + 11,26 + 16,57 + 12,20 + 16,58), voor de hoogste inkomensklasse 49,78%. Het aandeel verplaatsingen boven de 15 kilometer komt op 11,9% voor de laagste inkomensklasse, 22,88% voor de hoogste. Hoe hoger het inkomen des te langer worden de verplaatsingen.

Tabel 119. Gavppd volgens leeftijd

LFTKLPER	Frequency
06-12	2.689484
13-16	2.534777
17-24	2.977138
25-34	3.191564
35-44	3.42844
45-54	3.028746
55-64	2.436638
65+	1.719247

M.b.t. de relatie tussen verplaatsingen en leeftijd zien we een mooie klokvorm: eerst stijgt het aantal verplaatsingen tot de leeftijdsklasse van 35-44 jaar en vervolgens daalt ze tot 65+. Respondenten tussen 35 en 44 jaar maken dubbel zoveel verplaatsingen als de 65-plussers.

Vanaf de klasse van 55-64 jaar neemt het aantal verplaatsingen sterker af. We vermoeden dat hier het effect van de vroege stoppers op de arbeidsmarkt begint te spelen samen misschien met een zekere 'cultuur' eigen aan de leeftijd.

Tabel 120. Verdeling van het gavppd volgens hoofdvervoerswijze en leeftijd

LFTKLPER	HFDVM						Total
	Frequency	(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser	
06-12	2.6895	0.001 0.04	0.267 9.93	0 0.00	1.7117 63.65	0.0009 0.03	0.0828 3.08
13-16	2.5348	0 0.00	0.1609 6.35	0 0.00	0.9612 37.92	0.0348 1.37	0.2179 8.59
17-24	2.9771	0.0033 0.11	0.1395 4.68	1.0894 36.59	0.6591 22.14	0.0974 3.27	0.1326 4.45
25-34	3.1916	0.0006 0.02	0.211 6.61	2.0591 64.52	0.3855 12.08	0.0161 0.50	0.0277 0.87
35-44	3.4284	0.0004 0.01	0.2141 6.25	2.1299 62.13	0.4121 12.02	0.0235 0.69	0.0376 1.10
45-54	3.0287	0.0014 0.04	0.191 6.31	1.8448 60.91	0.3445 11.37	0.0209 0.69	0.032 1.06
55-64	2.4366	0 0.00	0.1991 8.17	1.2541 51.47	0.3608 14.81	0.0028 0.11	0.0525 2.16
65+	1.7192	0.001 0.06	0.2405 13.99	0.6519 37.92	0.2714 15.79	0.0078 0.45	0.0647 3.77

(Continued)

LFTKLPER HFDVM

Frequency Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	Total
06-12	0.414 15.39	0 0.00	0.2083 7.75	0 0.00	0.0038 0.14	2.6895
13-16	0.9194 36.27	0 0.00	0.2061 8.13	0 0.00	0.0346 1.36	2.5348
17-24	0.4846 16.28	0.0084 0.28	0.3099 10.41	0.0007 0.02	0.0523 1.76	2.9771
25-34	0.1825 5.72	0.0099 0.31	0.2613 8.19	0.0006 0.02	0.0372 1.17	3.1916
35-44	0.3313 9.66	0.0143 0.42	0.2387 6.96	0.0004 0.01	0.0262 0.76	3.4284
45-54	0.3065 10.12	0.0148 0.49	0.249 8.22	0.0008 0.03	0.0231 0.76	3.0287
55-64	0.268 11.00	0.0055 0.23	0.282 11.57	0.0013 0.05	0.0105 0.43	2.4366
65+	0.1994 11.60	0.001 0.06	0.2757 16.03	0.0016 0.09	0.0044 0.25	1.7192

Verplaatsingen als autopassagier vinden we in hoofdzaak bij de groep van 6 tot 12 jaar, goed voor 63,65% van de verplaatsingen van deze leeftijdsgroep. Vanaf de leeftijdsgroep van 17-24 jaar zien we een duidelijke sprong richting autobestuurder. Uit het niets, in één klap goed voor 36,59% van de verplaatsingen binnen die leeftijdsklasse. Daarmee samenhangend zien we een daling in het fietsgebruik (bij de 13 tot 16-jarigen nog goed voor 36,27% van de verplaatsingen, een klasse hoger nog maar goed voor 16,28%), busgebruik en autopassagier.

En wie had het over onze 65-plussers die slecht te been zijn? Verhoudingsgewijs leggen zij het meeste aantal verplaatsingen te voet af. Daar mogen de jongere leeftijdsgroepen wel een voorbeeld aan nemen. Verhoudingsgewijs wordt de trein het meest gebruikt door de leeftijdsklassen tussen 13 en 34 jaar.

Het autogebruik als bestuurder vertoont een mooie klokvorm net zoals in de vorige tabel: het autogebruik stijgt met een piek in de leeftijdsklasse 25-34 en daalt vervolgens opnieuw. Het autogebruik als passagier vertoont een mooie omgekeerde klokvorm (het spiegelbeeld dus): het autogebruik als passagier daalt met een dieptepunt in quasi dezelfde leeftijdsklasse en stijgt vervolgens opnieuw. Een omgekeerde klokvorm die we ook bij de bus vaststellen.

De fiets scoort het hoogst in de leeftijdsklasse 13-16 met 36,27 % en daalt vervolgens gestaag, behalve in de hogere leeftijdsklassen waar hij opnieuw stijgt.

Merk tevens de knikken op in het busgebruik bij de overgang van de leeftijdsklasse 13-16 jaar naar 17-24 jaar en van deze laatste naar 25-34 jaar.

Tabel 121. Verdeling van het gavppd volgens afstand en leeftijd

TABLE OF LFTKLPER BY ACAT

LFTKLPER		ACAT					Total
Frequency	Row Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	
06-12	0.0617 2.39	0.2208 8.55	0.2849 11.03	0.4412 17.09	0.3408 13.20	0.4164 16.13	2.5822
13-16	0.0817 3.32	0.1359 5.52	0.2175 8.84	0.3534 14.36	0.2524 10.25	0.4649 18.89	2.461
17-24	0.0669 2.37	0.163 5.76	0.2655 9.39	0.3141 11.10	0.2507 8.86	0.4643 16.42	2.8285
25-34	0.0626 2.03	0.1652 5.36	0.2364 7.67	0.3259 10.58	0.2843 9.23	0.4317 14.02	3.08
35-44	0.0664 2.01	0.1555 4.70	0.2694 8.14	0.4076 12.32	0.3601 10.89	0.4975 15.04	3.3076
45-54	0.0486 1.66	0.1361 4.66	0.2555 8.74	0.2957 10.12	0.2884 9.87	0.5126 17.54	2.9224
55-64	0.057 2.47	0.1248 5.40	0.1834 7.94	0.306 13.25	0.2314 10.02	0.3858 16.70	2.3098
65+	0.0625 4.18	0.1322 8.83	0.1627 10.87	0.1996 13.33	0.1685 11.25	0.2111 14.10	1.4972

(Continued)

LFTKLPER ACAT

Frequency Row Pct	5.1 tot 7.5 km	7.5 tot 10 km	10.1 tot 15 km	15.1 tot 25 km	25.1 tot 40 km	meer dan 40 km	Total
06-12	0.2497 9.67	0.2085 8.08	0.1302 5.04	0.1175 4.55	0.0497 1.93	0.0608 2.35	2.5822
13-16	0.2743 11.15	0.2311 9.39	0.189 7.68	0.1347 5.47	0.0525 2.13	0.0738 3.00	2.461
17-24	0.3066 10.84	0.2788 9.86	0.2544 8.99	0.2075 7.34	0.0918 3.25	0.1648 5.83	2.8285
25-34	0.2805 9.11	0.3147 10.22	0.2945 9.56	0.3031 9.84	0.1698 5.51	0.2112 6.86	3.08
35-44	0.3725 11.26	0.3018 9.12	0.3059 9.25	0.2508 7.58	0.1331 4.03	0.187 5.65	3.3076
45-54	0.343 11.74	0.2823 9.66	0.2446 8.37	0.2168 7.42	0.1465 5.01	0.1522 5.21	2.9224
55-64	0.2365 10.24	0.2021 8.75	0.1761 7.63	0.2023 8.76	0.0951 4.12	0.1093 4.73	2.3098
65+	0.1447 9.67	0.1024 6.84	0.0954 6.37	0.1024 6.84	0.0537 3.59	0.0619 4.13	1.4972

Voor elke leeftijdsklasse geldt dat meer dan de helft van alle verplaatsingen zich afspeelt binnen een afstand van 5 kilometer m.u.v. de klassen 25-34 en 35-44.

De afgelegde afstand vertoont een klokvorm m.b.t. leeftijd: de laagste en hoogste leeftijdsklassen hebben relatief meer kortere verplaatsingen en relatief minder lange verplaatsingen: vanaf de leeftijdscategorie 17-24 jaar (rijbewijsbezit komt opzetten!) neemt het aantal verplaatsingen boven de 5 kilometer toe. Het hoogste aandeel verplaatsingen boven de 5 kilometer vinden we bij de leeftijdsklasse van 45-54 jaar. Na deze piek in verplaatsingen boven de 5 kilometer neemt hun aandeel weer gestaag terug af.

7.7 Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag en demografische en sociologische kenmerken

Tabel 122. Gaakppd volgens geslacht

SEXE	Frequency
man	38.78258
vrouw	24.76219

Eerder vonden we al dat mannen gemiddeld meer verplaatsingen afleggen dan vrouwen (2,9 tegenover 2,7 verplaatsingen, zie Tabel 107). De kans dat door mannen per dag meer kilometers worden afgelegd is dan ook groter...: mannen leggen per dag 38,7 km af, vrouwen 'maar' 24,7 km, of goed 14 kilometer verschil.

De gemiddelde afgelegde afstand van een verplaatsing bedraagt voor de mannen evenwel ook meer dan voor de vrouwen n.l. resp. 13,3 en 9,2 km.komen we aan 9,2 kilometer.

Tabel 123. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en geslacht

SEXE(geslacht)		HFDVM					Total
Frequency	Row Pct	(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser	
man	0.0375 0.10	2.7868 7.19	24.135 62.23	5.5592 14.33	0.1655 0.43	1.2259 3.16	38.783
vrouw	0.0285 0.11	1.4199 5.73	10.484 42.34	9.1042 36.77	0.0849 0.34	0.7451 3.01	24.762

(Continued)

SEXE(geslacht)		HFDVM				Total
Frequency	Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	
man	1.7814 4.59	0.255 0.66	0.539 1.39	0.0049 0.01	2.2929 5.91	38.783
vrouw	0.982 3.97	0.0252 0.10	0.463 1.87	0.0028 0.01	1.4227 5.75	24.762

De grote verschillen in afgelegde kilometers tussen man en vrouw situeren zich op het niveau van het autogebruik: vrouwen leggen meer dan de helft minder kilometers af als bestuurder en bijna de helft meer als passagier. Het grootste aandeel van de in de vorige tabel vernoemde 14 km situeert zich trouwens ook in deze vervoersmodus (24,135 km + 5,5592 km) - (10,484 km + 9,1042 km) = ongeveer 10 km.

Tabel 124. Verdeling van het gaakppd volgens motief en geslacht

SEXE(geslacht)		MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))						
Frequency	Row Pct	werken	winkelen	zakelijk bezoek	iemand e en bezoe k brenge n	onderwij s volgen	wandelen /rondrij den	Total
man	12.28 31.66	3.3284 8.58	2.1919 5.65	4.2259 10.90	1.8004 4.64	1.611 4.15	38.783	
vrouw	4.3302 17.49	3.6913 14.91	0.4382 1.77	3.7468 15.13	1.8575 7.50	1.0349 4.18	24.762	

(Continued)

SEXE(geslacht)		MOTIEF11(Beperkt motief (huis -> vorig doel))					
Frequency	Row Pct	iemand b rengen/h alen	ontspann ing/spor t/cultuu r	diensten (dokter , bank)	andere	onbepaal d	Total
man	2.3682 6.11	6.8572 17.68	0.6604 1.70	2.4599 6.34	0.9992 2.58	38.783	
vrouw	2.1997 8.88	4.1329 16.69	0.8038 3.25	1.8043 7.29	0.7228 2.92	24.762	

Het traditioneel rolpatroon zoals dat tot uitdrukking werd gebracht in Tabel 109 vinden we ook hier terug.

Tabel 125. Gaakppd volgens hoogst behaald diploma (excl. studerenden)

	DIPLOMA	Frequency
geen		11.33496
lager onderwijs		16.21855
lager middelbaar onderwijs, algemeen vormend 3/4 jaar		19.17034
lager middelbaar onderwijs, technisch of beroeps 3/4 jaar		28.86528
hoger middelbaar onderwijs, algemeen vormend 6 jaar		35.45973
hoger middelbaar onderwijs, technisch of beroeps 6/7 jaar		35.01516
HOBU		49.65055
universitair onderwijs		58.77398

Niet alleen in het aantal verplaatsingen is er een spanning tussen de diploma's aanwezig, ook in het aantal afgelegde kilometers speelt dit verschil duidelijk en de spanning inzake het gaakppd is dubbel zo groot als de spanning inzake het gavppd: een universitair afgestudeerde legt meer dan het dubbele aantal verplaatsingen af als een respondent zonder diploma (zie Tabel 110) maar een universitair afgestudeerde legt ongeveer 5 keer zoveel kilometers af als een respondent zonder diploma. Een deel van deze extra kilometers zijn te verklaren door het hogere aantal verplaatsingen, maar zelfs wanneer we de gemiddelde afstand van een verplaatsing vergelijken over de categorieën vinden we opmerkelijke verschillen. De gemiddelde afstand van een verplaatsing van een respondent met een universitair diploma is dubbel zo hoog als diezelfde afstand bij respondenten zonder een diploma (7,7 tegenover 15 km). Het andere deel van de verklaring vloeit dus voort uit Tabel 112.

Tabel 126. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en hoogst behaald diploma (excl. studerenden)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma)		HFDVM					Total
Frequency Row Pct	(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser	bus	
geen	0 0.00	0.7464 6.58	6.4035 56.49	3.0218 26.66	0.0797 0.70	0.2251 1.99	11.335
lager onderwijs	0 0.00	2.7463 16.93	7.1384 44.01	3.5682 22.00	0.1389 0.86	1.0543 6.50	16.219
lager middelbaar onderwijs, alge meen vormend 3/4 jaar	0.0281 0.15	1.056 5.51	10.666 55.64	5.358 27.95	0.1597 0.83	0.5698 2.97	19.17
lager middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 3/4 jaar	0 0.00	2.8156 9.75	18.2 63.05	3.8956 13.50	0.0541 0.19	0.3798 1.32	28.865
hoger middelbaar onderwijs, alge meen vormend 6 j aar	0 0.00	1.9433 5.48	21.938 61.87	6.7516 19.04	0.1044 0.29	0.5588 1.58	35.46
hoger middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 6/7 jaar	0.0248 0.07	2.1874 6.25	23.18 66.20	5.6489 16.13	0.1428 0.41	0.6501 1.86	35.015
HOBU	0.0456 0.09	2.5896 5.22	33.603 67.68	7.5364 15.18	0.0139 0.03	0.6688 1.35	49.651
universitair ond erwijs	0 0.00	3.0754 5.23	39.746 67.62	6.8513 11.66	0 0.00	1.2226 2.08	58.774

(Continued)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma) HFDVM

Frequency Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	Total
geen	0.6301 5.56	0.0061 0.05	0.1948 1.72	0.0275 0.24	0 0.00	11.335
lager onderwijs	1.1005 6.79	0.0225 0.14	0.3124 1.93	0.0038 0.02	0.1333 0.82	16.219
lager middelbaar onderwijs, alge meen vormend 3/4 jaar	0.6747 3.52	0.0667 0.35	0.4376 2.28	0 0.00	0.1537 0.80	19.17
lager middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 3/4 jaar	1.4053 4.87	0.1021 0.35	0.3462 1.20	0 0.00	1.6662 5.77	28.865
hoger middelbaar onderwijs, alge meen vormend 6 j aar	0.8157 2.30	0.2252 0.64	0.6526 1.84	0 0.00	2.47 6.97	35.46
hoger middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 6/7 jaar	0.9162 2.62	0.5867 1.68	0.4866 1.39	0.0051 0.01	1.1865 3.39	35.015
HOBV	1.1665 2.35	0.0942 0.19	0.7928 1.60	0.0057 0.01	3.1343 6.31	49.651
universitair ond erwijs	1.9529 3.32	0.1559 0.27	0.5122 0.87	0.0169 0.03	5.2411 8.92	58.774

Voor alle diploma's geldt dat de auto verantwoordelijk is voor het overgrote deel van de geproduceerde kilometers. Het aandeel in het totaal aantal kilometers van de autobestuurder is, net als bij het gemiddelde aantal verplaatsingen, een goede graadmeter van de 'hoogte' van het diploma: de laagste kilometerproductie als autobestuurder vinden we terug bij de lagere categorieën, de hoogste bij de hoger geschoolden. Bij de autopassagiers is het net het omgekeerde. M.u.v. het hoger middelbaar onderwijs (technisch/beroeps) stijgt ook het treingebruik.

Tabel 127. Verdeling van het gaakppd volgens afstand en hoogst behaald diploma (excl. studerenden)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma)		ACAT					
Frequency							
Row Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	3.1 tot 5 km	Total
geen	0.0154 0.14	0.0245 0.22	0.0732 0.65	0.2521 2.22	0.3252 2.87	0.7938 7.00	11.335
lager onderwijs	0.0055 0.03	0.0442 0.27	0.1383 0.85	0.3633 2.24	0.327 2.02	1.0386 6.40	16.219
lager middelbaar onderwijs, alge meen vormend 3/4 jaar	0.0091 0.05	0.0533 0.28	0.2072 1.08	0.3908 2.04	0.6237 3.25	1.3293 6.93	19.17
lager middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 3/4 jaar	0.0074 0.03	0.0498 0.17	0.1622 0.56	0.4855 1.68	0.732 2.54	1.8595 6.44	28.865
hoger middelbaar onderwijs, alge meen vormend 6 j aar	0.0053 0.02	0.0652 0.18	0.2329 0.66	0.5633 1.59	0.8482 2.39	2.0336 5.74	35.46
hoger middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 6/7 jaar	0.009 0.03	0.07 0.20	0.2059 0.59	0.6293 1.80	0.9147 2.61	2.2558 6.44	35.015
HOBU	0.0108 0.02	0.0875 0.18	0.2758 0.56	0.6897 1.39	0.9739 1.96	2.2588 4.55	49.651
universitair ond erwijs	0.02 0.03	0.1021 0.17	0.2867 0.49	0.8569 1.46	1.0105 1.72	2.2902 3.90	58.774

(Continued)

DIPLOMA(Hoogst behaald diploma) ACAT

Frequency Row Pct	5.1 tot 7.5 km	7.5 tot 10 km	10.1 tot 15 km	15.1 tot 25 km	25.1 tot 40 km	meer dan 40 km	Total
geen	1.1495 10.14	1.1325 9.99	1.6774 14.80	1.6643 14.68	1.8933 16.70	2.3338 20.59	11.335
lager onderwijs	0.8241 5.08	1.2561 7.74	1.9334 11.92	2.7469 16.94	1.6842 10.38	5.8571 36.11	16.219
lager middelbaar onderwijs, alge meen vormend 3/4 jaar	1.3862 7.23	1.6485 8.60	2.4884 12.98	2.5623 13.37	2.7237 14.21	5.7477 29.98	19.17
lager middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 3/4 jaar	1.8192 6.30	2.0945 7.26	2.9678 10.28	3.4701 12.02	3.014 10.44	12.203 42.28	28.865
hoger middelbaar onderwijs, alge meen vormend 6 j aar	1.9124 5.39	2.2147 6.25	2.9933 8.44	4.8033 13.55	3.7548 10.59	16.033 45.21	35.46
hoger middelbaar onderwijs, tech nisch of beroeps 6/7 jaar	2.142 6.12	2.4316 6.94	3.7026 10.57	5.4538 15.58	4.2237 12.06	12.977 37.06	35.015
HOBU	2.3244 4.68	3.2093 6.46	3.927 7.91	6.8852 13.87	6.2803 12.65	22.728 45.78	49.651
universitair ond erwijs	2.1621 3.68	3.1848 5.42	4.0058 6.82	5.9889 10.19	6.5629 11.17	32.303 54.96	58.774

Uit al het voorafgaande moet resulteren dat het relatief aandeel van afgelegde kilometers van respondenten met hogere diploma's groter is in de hogere afstandscategorieën en omgekeerd: de afgelegde kilometers van respondenten zonder diploma zijn voor ongeveer 13% afkomstig van verplaatsingen < 5 km, deze van respondenten met een diploma nog slechts voor 7%.

Tabel 128. Gaakppd volgens statuut

	STAT12	Frequency
scholier, student		25.11187
werkzaam in het eigen huishouden		17.22772
werkloos		19.43024
gepensioneerd		18.12383
arbeidsongeschikt		15.54478
arbeider		36.59605
bediende		48.63666
kader		80.5267
vrij beroep		45.06908
zelfstandige		41.61323
andere, NIET beroepsactief		41.98136
andere, WEL beroepsactief		51.39168

Uit Tabel 113 bleek de spanning tussen het statuut en het aantal verplaatsingen (hoogste gavppd 4,2 en laagste 2,0). Dit is een spanning van 2,1. Uit deze tabel blijkt dat de spanning tussen statuut en aantal afgelegde kilometers (hoogste gaakppd 80,5 en laagste 15,5) nog groter is, namelijk 5,2.

Tabel 129. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en statuut

STAT12	HFDVM						
Frequency Row Pct	(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser	bus	Total
scholier, student	0.0862 0.34	1.3895 5.53	3.6201 14.42	12.988 51.72	0.2603 1.04	2.0786 8.28	25.112
werkzaam in het eigen huishouden	0 0.00	1.0035 5.82	6.0422 35.07	8.1559 47.34	0.0535 0.31	0.2497 1.45	17.228
werkloos	0 0.00	0.584 3.01	11.425 58.80	5.1655 26.58	0.0649 0.33	0.279 1.44	19.43
gepensioneerd	0 0.00	1.6687 9.21	9.9996 55.17	3.2482 17.92	0.0618 0.34	0.5956 3.29	18.124
arbeidsongeschikt	0 0.00	1.1283 7.26	9.0368 58.13	4.1674 26.81	0.0935 0.60	0.0613 0.39	15.545
arbeider	0 0.00	4.0749 11.13	23.739 64.87	5.4652 14.93	0.188 0.51	0.7596 2.08	36.596
bediende	0.0591 0.12	2.41 4.96	32.08 65.96	7.5695 15.56	0.0805 0.17	0.8649 1.78	48.637
kader	0 0.00	2.2815 2.83	59.015 73.29	5.3856 6.69	0.0083 0.01	0.3509 0.44	80.527
vrij beroep	0 0.00	1.7405 3.86	30.724 68.17	9.948 22.07	0 0.00	0 0.00	45.069
zelfstandige	0 0.00	2.6873 6.46	31.658 76.08	2.8693 6.90	0 0.00	1.2642 3.04	41.613
andere, NIET beroepsactief	0 0.00	14.051 33.47	18.436 43.92	6.4816 15.44	0 0.00	1.1293 2.69	41.981
andere, WEL beroepsactief	0 0.00	0.9117 1.77	36.123 70.29	5.6915 11.07	0 0.00	0.384 0.75	51.392

(Continued)

Frequency Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	Total
scholier, student	2.2825 9.09	0.0519 0.21	0.465 1.85	0 0.00	1.8899 7.53	25.112
werkzaam in het eigen huishouden	0.9882 5.74	0 0.00	0.4794 2.78	0.0005 0.00	0.2549 1.48	17.228
werkloos	0.6059 3.12	0.0601 0.31	0.5492 2.83	0.0019 0.01	0.6947 3.58	19.43
gepensioneerd	1.1844 6.54	0.0045 0.02	0.6023 3.32	0.0078 0.04	0.7509 4.14	18.124
arbeidsongeschikt	0.7716 4.96	0 0.00	0.2858 1.84	0 0.00	0 0.00	15.545
arbeider	0.8713 2.38	0.2795 0.76	0.2748 0.75	0.0034 0.01	0.9399 2.57	36.596
bediende	1.3785 2.83	0.2077 0.43	0.6588 1.35	0 0.00	3.3275 6.84	48.637
kader	1.9034 2.36	0.7729 0.96	0.536 0.67	0.0324 0.04	10.24 12.72	80.527
vrij beroep	1.1006 2.44	0 0.00	0.3823 0.85	0 0.00	1.174 2.60	45.069
zelfstandige	0.5583 1.34	0.0271 0.07	0.2556 0.61	0.0248 0.06	2.2687 5.45	41.613
andere, NIET beroepsactief	0.5121 1.22	0 0.00	0.9468 2.26	0 0.00	0.424 1.01	41.981
andere, WEL beroepsactief	0.3885 0.76	3.9899 7.76	1.1567 2.25	0 0.00	2.7463 5.34	51.392

Hoger vonden we dat het gemiddeld aantal verplaatsingen correleerde inzake hoofdvervoerswijze en statuut (zie Tabel 114). Voor het aantal kilometers per persoon per dag is dat niet anders. De relatie ligt bij dezelfde hoofdvervoermiddelen en in dezelfde richting: een hoger aantal kilometers als autobestuurder gaat samen met de meer 'actieve' statuten en het omgekeerde geldt voor het aantal kilometers als autopassagier. Ook bij te voet en de fiets vinden we grosso modo dezelfde relatie: hoe actiever het statuut hoe minder kilometers te voet en met de fiets. Wat de bus en de trein betreft is het plaatje iets ingewikkelder.

Tabel 130. Verdeling van het gaakppd volgens afstand en statuut

STAT12	ACAT						
Frequency							
Row Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	3.1 tot 5 km	Total
scholier, student	0.0118 0.05	0.0832 0.33	0.2605 1.04	0.6711 2.67	0.8154 3.25	1.9296 7.68	25.112
werkzaam in het eigen huishouden	0.0096 0.06	0.0736 0.43	0.2106 1.22	0.4917 2.85	0.5898 3.42	1.5376 8.93	17.228
werkloos	0.0162 0.08	0.0687 0.35	0.2029 1.04	0.6458 3.32	1.0195 5.25	1.5592 8.02	19.43
gepensioneerd	0.0098 0.05	0.0577 0.32	0.1598 0.88	0.4355 2.40	0.5279 2.91	1.2499 6.90	18.124
arbeidsongeschikt	0.013 0.08	0.0483 0.31	0.1768 1.14	0.406 2.61	0.6662 4.29	1.0608 6.82	15.545
arbeider	0.0073 0.02	0.0429 0.12	0.1705 0.47	0.4473 1.22	0.6958 1.90	1.9188 5.24	36.596
bediende	0.0078 0.02	0.0718 0.15	0.2738 0.56	0.6718 1.38	1.0738 2.21	2.52 5.18	48.637
kader	0.0057 0.01	0.0774 0.10	0.2816 0.35	0.8079 1.00	0.6654 0.83	1.6662 2.07	80.527
vrij beroep	0.02 0.04	0.1568 0.35	0.2724 0.60	0.7995 1.77	1.312 2.91	2.5954 5.76	45.069
zelfstandige	0.0066 0.02	0.098 0.24	0.1643 0.39	0.4676 1.12	0.5787 1.39	1.8298 4.40	41.613
andere, NIET beroepsactief	0.0346 0.08	0.039 0.09	0.1454 0.35	1.1348 2.70	1.0811 2.58	2.8756 6.85	41.981
andere, WEL beroepsactief	0.0119 0.02	0.0393 0.08	0.1105 0.22	0.7769 1.51	0.8797 1.71	2.393 4.66	51.392

(Continued)

Frequency Row Pct	5.1 tot 7.5 km	7.5 tot 10 km	10.1 tot 15 km	15.1 tot 25 km	25.1 tot 40 km	meer dan 40 km	Total
scholier, student	1.7106 6.81	2.0537 8.18	2.2666 9.03	2.6718 10.64	1.8084 7.20	10.829 43.12	25.112
werkzaam in het eigen huishouden	1.3612 7.90	1.3024 7.56	1.3506 7.84	2.1933 12.73	1.9117 11.10	6.1956 35.96	17.228
werkloos	1.3521 6.96	1.4521 7.47	1.695 8.72	2.4259 12.49	1.5552 8.00	7.4376 38.28	19.43
gepensioneerd	1.1547 6.37	1.2759 7.04	1.6845 9.29	2.9493 16.27	2.3491 12.96	6.2698 34.59	18.124
arbeidsongeschikt	1.4739 9.48	1.5525 9.99	2.0072 12.91	1.8794 12.09	2.2519 14.49	4.0087 25.79	15.545
arbeider	2.2817 6.23	2.8281 7.73	4.9048 13.40	5.1917 14.19	4.0242 11.00	14.083 38.48	36.596
bediende	2.3834 4.90	3.1365 6.45	3.9445 8.11	6.5648 13.50	6.1282 12.60	21.86 44.95	48.637
kader	2.5156 3.12	3.5331 4.39	5.0353 6.25	7.8983 9.81	7.5367 9.36	50.503 62.72	80.527
vrij beroep	2.3354 5.18	4.9911 11.07	3.6197 8.03	5.2427 11.63	5.0155 11.13	18.709 41.51	45.069
zelfstandige	1.3678 3.29	2.2599 5.43	3.2374 7.78	5.5507 13.34	5.4373 13.07	20.615 49.54	41.613
andere, NIET beroepsactief	1.0363 2.47	2.8953 6.90	3.508 8.36	3.025 7.21	3.651 8.70	22.555 53.73	41.981
andere, WEL beroepsactief	2.7263 5.30	1.7735 3.45	5.0582 9.84	9.8756 19.22	5.6452 10.98	22.102 43.01	51.392

Uit al het voorgaande moet resulteren dat het relatief aandeel van de geproduceerde kilometers van respondenten met "actieve" statuten hoger ligt in de hogere afstandscategorieën dan bij de groep 'niet-actieven'. Omgekeerd is het aandeel van geproduceerde kilometers bij de groep 'niet-actieven' lager bij de lange verplaatsingen (+ 15 km). Het relatief aantal afgelegde kilometers dat door kaders wordt afgelegd situeert zich relatief het minst in de korte en het meest in de lange afstandscategorieën.

Tabel 131. Gaakppd volgens netto- inkomen (persoonsniveau)

	INKCAT	Frequency
0 / 20.000 fr. per maand		18.35065
20.001/50.000 fr. per maand		30.7344
50.001/100.000 fr. per maand		51.29713
meer dan 100.000 fr. per maand		65.17409

De relatie is duidelijk: hoe hoger het inkomen, hoe hoger het gemiddeld aantal kilometers dat wordt afgelegd. Zo malen de respondenten die meer dan 100.000 fr. per maand verdienen ongeveer 3,5 keer zoveel kilometers af als de respondenten met het laagste inkomen. Opnieuw een spanning die groter is dan bij het gavppd (zie Tabel 116).

Tabel 132. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en netto-inkomen (persoonsniveau)

Frequency		INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)						HFDVM
Row Pct		(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser	bus	Total
0 / 20.000 fr. p er maand		0.0281 0.15	1.1377 6.20	7.8013 42.51	7.1101 38.75	0.095 0.52	0.8318 4.53	18.351
20.001/50.000 fr . per maand		0.0075 0.02	2.1556 7.01	19.438 63.25	5.1948 16.90	0.0997 0.32	0.4945 1.61	30.734
50.001/100.000 f r. per maand		0.0385 0.08	3.5682 6.96	35.309 68.83	5.5673 10.85	0.0837 0.16	1.1415 2.23	51.297
meer dan 100.000 fr. per maand		0 0.00	1.4562 2.23	48.078 73.77	5.1852 7.96	0 0.00	0.2714 0.42	65.174

(Continued)

Frequency		INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)					HFDVM
Row Pct		fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	Total
0 / 20.000 fr. p er maand		0.4928 2.69	0.0019 0.01	0.3535 1.93	0.0192 0.10	0.4792 2.61	18.351
20.001/50.000 fr . per maand		1.0503 3.42	0.1376 0.45	0.4536 1.48	0.0021 0.01	1.7002 5.53	30.734
50.001/100.000 f r. per maand		1.537 3.00	0.3553 0.69	0.7272 1.42	0.0046 0.01	2.9651 5.78	51.297
meer dan 100.000 fr. per maand		1.2277 1.88	0 0.00	0.3344 0.51	0.0561 0.09	8.5648 13.14	65.174

De verhoudingen zijn quasi gelijk aan deze zoals geformuleerd bij Tabel 117. Voor de fiets is dit iets minder duidelijk.

Tabel 133. Verdeling van het gaakppd volgens afstand en netto- inkomen (persoonsniveau)

INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)		ACAT						
Frequency		0.1 tot	0.3 tot	0.6 tot	1.1 tot	2.1 tot	3.1 tot	Total
Row Pct		0.2 km	0.5 km	1 km	2 km	3 km	5 km	
0 / 20.000 fr. p er maand	0.0124 0.07	0.0482 0.26	0.2272 1.24	0.6284 3.42	0.7384 4.02	1.5773 8.60	18.351	
20.001/50.000 fr. per maand	0.0097 0.03	0.061 0.20	0.1787 0.58	0.5032 1.64	0.7407 2.41	1.7784 5.79	30.734	
50.001/100.000 f r. per maand	0.0084 0.02	0.0734 0.14	0.2655 0.52	0.6566 1.28	0.9278 1.81	2.2404 4.37	51.297	
meer dan 100.000 fr. per maand	0.0132 0.02	0.1099 0.17	0.2454 0.38	0.6594 1.01	0.9806 1.50	2.279 3.50	65.174	

(Continued)

INKCAT(Gemiddeld maandelijks netto inkomen)		ACAT						
Frequency		5.1 tot	7.5 tot	10.1 tot	15.1 tot	25.1 tot	meer dan	Total
Row Pct		7.5 km	10 km	15 km	25 km	40 km	40 km	
0 / 20.000 fr. p er maand	1.2643 6.89	1.2648 6.89	2.0828 11.35	2.7467 14.97	2.0589 11.22	5.7015 31.07	18.351	
20.001/50.000 fr. per maand	1.8326 5.96	2.3513 7.65	3.3942 11.04	4.7586 15.48	3.6764 11.96	11.449 37.25	30.734	
50.001/100.000 f r. per maand	2.284 4.45	2.8967 5.65	3.9472 7.69	6.1145 11.92	6.2806 12.24	25.602 49.91	51.297	
meer dan 100.000 fr. per maand	2.1587 3.31	3.5288 5.41	4.0472 6.21	7.0239 10.78	6.0443 9.27	38.084 58.43	65.174	

Het aandeel van de kilometerproductie van de hoogste/laagste inkomensgroepen ligt hoger/lager in de hogere afstandscategorieën.

Tabel 134. Gaakppd volgens leeftijd

LFTKLPER	Frequency
06-12	22.37912
13-16	22.77088
17-24	33.22915
25-34	45.32203
35-44	42.19125
45-54	33.60578
55-64	26.71591
65+	14.51258

In Tabel 119 vonden we al dat het gemiddeld aantal verplaatsingen toeneemt met de leeftijd en een piek heeft in de leeftijdsklasse van 35-44 jaar. Inzake het aantal afgelegde kilometers zien we dat de leeftijdsklasse verlaagt tot 25-34 jaar (zij leggen dus per dag meer kilometers af met minder verplaatsingen: hun verplaatsingen zijn gemiddeld dus langer). Het laagste aantal kilometers vinden we bij de groep 65-plussers.

Tabel 135. Verdeling van het gaakppd volgens hoofdvervoerswijze en leeftijd

LFTKLPER		HFDVM					Total	
Frequency	Row Pct	(pre)met ro	andere/o nbep.	autobest uurder	autopass agier	brom/sno rfietser		bus
06-12		0.003 0.01	2.0405 9.12	0 0.00	16.955 75.76	0.0018 0.01	1.874 8.37	22.379
13-16		0 0.00	1.5713 6.90	0 0.00	13.252 58.20	0.1038 0.46	2.4895 10.93	22.771
17-24		0.1796 0.54	2.0919 6.30	14.56 43.82	7.9573 23.95	0.5437 1.64	1.7904 5.39	33.229
25-34		0.0163 0.04	2.0377 4.50	31.064 68.54	5.881 12.98	0.0531 0.12	0.7588 1.67	45.322
35-44		0.0004 0.00	3.0157 7.15	26.526 62.87	7.9391 18.82	0.1429 0.34	0.5781 1.37	42.191
45-54		0.066 0.20	2.0013 5.96	22.531 67.04	5.0996 15.17	0.0755 0.22	0.6063 1.80	33.606
55-64		0 0.00	3.1898 11.94	14.393 53.87	4.9376 18.48	0.0095 0.04	0.4782 1.79	26.716
65+		0 0.00	1.4266 9.83	7.5563 52.07	3.141 21.64	0.0725 0.50	0.5701 3.93	14.513

(Continued)

LFTKLPER HFDVM

Frequency						
Row Pct	fietser	motorrij der	te voet	tram	trein	Total
06-12	1.0146 4.53	0 0.00	0.3886 1.74	0 0.00	0.1021 0.46	22.379
13-16	4.2281 18.57	0 0.00	0.2419 1.06	0 0.00	0.8846 3.88	22.771
17-24	1.7976 5.41	0.1178 0.35	0.5467 1.65	0.0007 0.00	3.6433 10.96	33.229
25-34	0.7294 1.61	0.2434 0.54	0.6381 1.41	0.0029 0.01	3.8973 8.60	45.322
35-44	1.265 3.00	0.2869 0.68	0.4635 1.10	0.0053 0.01	1.968 4.66	42.191
45-54	1.1973 3.56	0.1605 0.48	0.4337 1.29	0.0066 0.02	1.4282 4.25	33.606
55-64	1.5709 5.88	0.1256 0.47	0.6933 2.60	0.0029 0.01	1.3156 4.92	26.716
65+	0.871 6.00	0.001 0.01	0.4551 3.14	0.0077 0.05	0.4113 2.83	14.513

Wat het gemiddeld aantal kilometer volgens hoofdvervoermiddel en leeftijd betreft valt allereerst weer duidelijk op dat de auto in alle leeftijdsklassen meer dan de helft van de geproduceerde kilometers voor zijn rekening neemt. De 2 klokvormen inzake autogebruik waarover sprake in Tabel 120 doen zich ook hier voor.

De fiets scoort ook nu weer het hoogst in de leeftijdsklasse 13-16 (zie ook Tabel 120), daalt verder en stijgt opnieuw wat bij de ouderen. Ook het te voet gaan volgt dezelfde structuur als bij Tabel 120 (omgekeerde klokform) maar iets minder uitgesproken.

De knik in het busgebruik bij de overgang van de leeftijdsgroepen 13-16 (waar het aantal kilometers trouwens het hoogst is) naar 17-24 jaar en van deze laatste naar 25-34 valt ook hier weer op.

Tabel 136. Verdeling van het gaakppd volgens afstand en leeftijd

LFTKLPER		ACAT					Total
Frequency	Row Pct	0.1 tot 0.2 km	0.3 tot 0.5 km	0.6 tot 1 km	1.1 tot 2 km	2.1 tot 3 km	
06-12	0.0108 0.05	0.1005 0.45	0.2653 1.19	0.7665 3.42	0.9511 4.25	1.8077 8.08	22.379
13-16	0.0114 0.05	0.0602 0.26	0.2048 0.90	0.6019 2.64	0.7097 3.12	2.0534 9.02	22.771
17-24	0.0107 0.03	0.0722 0.22	0.2466 0.74	0.5653 1.70	0.7122 2.14	2.0388 6.14	33.229
25-34	0.0097 0.02	0.0755 0.17	0.2179 0.48	0.585 1.29	0.7915 1.75	1.909 4.21	45.322
35-44	0.0107 0.03	0.0718 0.17	0.2501 0.59	0.7165 1.70	1.0167 2.41	2.1722 5.15	42.191
45-54	0.0079 0.02	0.0587 0.17	0.2372 0.71	0.5263 1.57	0.8049 2.40	2.2415 6.67	33.606
55-64	0.0092 0.03	0.0555 0.21	0.1682 0.63	0.5378 2.01	0.6534 2.45	1.7051 6.38	26.716
65+	0.0097 0.07	0.0559 0.39	0.1496 1.03	0.3485 2.40	0.4651 3.20	0.928 6.39	14.513

(Continued)

LFTKLPER ACAT

Frequency Row Pct	5.1 tot 7.5 km	7.5 tot 10 km	10.1 tot 15 km	15.1 tot 25 km	25.1 tot 40 km	meer dan 40 km	Total
06-12	1.5559 6.95	1.8905 8.45	1.7158 7.67	2.356 10.53	1.657 7.40	9.302 41.57	22.379
13-16	1.7222 7.56	2.0201 8.87	2.4339 10.69	2.7232 11.96	1.6545 7.27	8.5755 37.66	22.771
17-24	1.9448 5.85	2.5274 7.61	3.2898 9.90	4.171 12.55	2.9098 8.76	14.74 44.36	33.229
25-34	1.8056 3.98	2.8428 6.27	3.9361 8.68	6.1622 13.60	5.5104 12.16	21.476 47.39	45.322
35-44	2.3769 5.63	2.7404 6.50	4.0076 9.50	5.1587 12.23	4.3134 10.22	19.356 45.88	42.191
45-54	2.191 6.52	2.5334 7.54	3.1897 9.49	4.432 13.19	4.6411 13.81	12.742 37.92	33.606
55-64	1.4907 5.58	1.8321 6.86	2.2761 8.52	4.0793 15.27	3.0247 11.32	10.884 40.74	26.716
65+	0.9361 6.45	0.9162 6.31	1.217 8.39	2.087 14.38	1.7758 12.24	5.6237 38.75	14.513

Uit al het voorgaande moet resulteren dat het relatieve aandeel afgelegde kilometers van respondenten in middelbare leeftijdsklassen hoger ligt in de hogere afstandscategorieën dan bij de andere leeftijdscategorieën en omgekeerd.

7.8 Verplaatsingen met de wagen en beschikbaarheid, bezettingsgraad en parkeerzoektijd

De tabellen i.v.m. de bezettingsgraad van wagens (m.u.v. de woon-schoolverplaatsingen) en de parkeerzoektijden zijn gebaseerd op de analyse van de gegevens van de autobestuurders. Deze berekening is erg praktisch en geeft weliswaar geen exacte doch wel een zeer goede benadering.

Tabel 137. Verdeling van alle verplaatsingen zonder wagen volgens beschikbaarheid wagen

BESCH	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
ja	4684.57	39.0	4684.57	39.0
neen	7336.125	61.0	12020.69	100.0

Van alle verplaatsingen die niet met de auto werden gemaakt had slechts 39 % de keuze tussen de effectief gebruikte hoofdvervoerswijze en een auto. Voor een kleine 2/3 van deze verplaatsingen was er geen auto ter beschikking om deze verplaatsing te maken. Deze respondenten zijn wat in het openbaar vervoer de "niet-keuzereizigers" genoemd worden. In functie van duurzame mobiliteit was de verhouding beter anders geweest¹⁵. Vraag is hier in hoeverre "beschikbaarheid" door een aantal respondenten niet met "eigendom" wordt verward.

Tabel 138. Verdeling van alle verplaatsingen met de wagen volgens bezettingsgraad

apersbst	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	8559.407	61.03	8559.407	61.03
2	3480.017	24.81	12039.42	85.84
3	1164.968	8.31	13204.39	94.15
4	601.033	4.29	13805.43	98.43
5	175.6665	1.25	13981.09	99.69
6	18.83622	0.13	13999.93	99.82
7	13.74702	0.10	14013.68	99.92
8	3.270239	0.02	14016.95	99.94
9	4.552065	0.03	14021.5	99.97
11	2.698938	0.02	14024.2	99.99
12	0.90945	0.01	14025.11	100.00

Frequency Missing = 11161.720329

Het aantal personen dat een verplaatsing alleen in de wagen maakt is niet gering: 61% van alle autoverplaatsingen gebeurt alleen in de wagen. De gemiddelde bezettingsgraad bedraagt ongeveer 1,6.

¹⁵ Vraag blijft of deze respondenten deze verplaatsing ook zonder auto hadden gemaakt indien er eentje ter beschikking was!

Tabel 139. Verdeling van de woon-werkverplaatsingen (met de wagen) volgens aantal inzittenden en gemiddelde bezettingsgraad

apersbst	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	2509.922	87.90	2509.922	87.90
2	241.2351	8.45	2751.157	96.35
3	69.16188	2.42	2820.319	98.77
4	19.90689	0.70	2840.226	99.47
5	9.498321	0.33	2849.724	99.80
7	1.46941	0.05	2851.194	99.85
8	1.206791	0.04	2852.401	99.90
9	1.206791	0.04	2853.607	99.94
11	1.789488	0.06	2855.397	100.00

Frequency Missing = 2682.2382487

Variable	Label	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
apersbst		2935	1.1828418	0.6183331	1.0000000	11.0000000

Wanneer we enkel de woon-werk en de werk-woonverplaatsingen met de wagen uit het geheel halen, stijgt het aandeel autosolisten drastisch: 88% van de autoverplaatsingen naar of van het werk gebeurt alleen in de wagen.

Het gemiddeld aantal inzittenden van een wagen bij een woon-werkverplaatsing ligt bijgevolg vrij laag: net geen 1,2 personen.

Tabel 140. Verdeling van de woon-winkelverplaatsingen (met de wagen) volgens aantal inzittenden en gemiddelde bezettingsgraad

apersbst	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	1071.91	57.38	1071.91	57.38
2	577.1816	30.90	1649.091	88.27
3	141.095	7.55	1790.186	95.82
4	58.91509	3.15	1849.101	98.98
5	12.76729	0.68	1861.869	99.66
6	0.875445	0.05	1862.744	99.71
7	4.538694	0.24	1867.283	99.95
11	0.90945	0.05	1868.192	100.00

Frequency Missing = 3318.9217244

Variable	Label	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
apersbst		2040	1.6037334	0.8494736	1.0000000	11.0000000

De verdeling volgens het aantal inzittenden in de auto voor een woon-winkelverplaatsing toont het spiegelbeeld van Tabel 99 (hoog aandeel autopassagiers): een kleine helft van deze verplaatsingen gebeurt met meerdere personen.

Het gemiddeld aantal inzittenden van een woon-winkelverplaatsing ligt dan ook hoger dan dat van een woon-werkverplaatsing (1,6).

Tabel 141. Verdeling van de woon-schoolverplaatsingen (met de wagen) volgens aantal inzittenden en gemiddelde bezettingsgraad

Zoals reeds gesteld (zie bladzijde 156), deze tabel is niet uitsluitend gebaseerd op de autobestuurders (slechts weinigen met het motief "studeren" kunnen/zullen autobestuurder zijn). Door de toegepaste methodiek zal de bezettingsgraad in de realiteit wat lager zijn en is deze tabel niet vergelijkbaar met de overige, gelijksoortige tabellen die onder dit hoofdstuk vermeld zijn.

APERS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	137.8325	15.2	137.8325	15.2
2	243.4445	26.8	381.277	42.0
3	287.6876	31.7	668.9646	73.7
4	169.2586	18.7	838.2232	92.4
5	57.53605	6.3	895.7592	98.7
6	6.232503	0.7	901.9917	99.4
7	2.226347	0.2	904.2181	99.7
9	2.268881	0.3	906.487	99.9
23	0.860415	0.1	907.3474	100.0

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
857	2.8056374	1.3998750	1.0000000	23.0000000

De verdeling volgens het aantal inzittenden in de auto (en de gemiddelde bezettingsgraad) voor een woon-schoolverplaatsing toont het spiegelbeeld van Tabel 60 (hoog aandeel autopassagiers): slechts 15% gebeurt alleen in de auto.

Tabel 142. Verdeling van de woon-visiteverplaatsingen (met de wagen) volgens aantal inzittenden en gemiddelde bezettingsgraad

apersbst	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
1	614.9465	51.36	614.9465	51.36
2	335.0465	27.98	949.993	79.35
3	132.4066	11.06	1082.4	90.41
4	91.04851	7.60	1173.448	98.01
5	21.41496	1.79	1194.863	99.80
6	2.395212	0.20	1197.258	100.00

Frequency Missing = 2232.5300235

Variable	Label	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
apersbst		1239	1.8107200	1.0246206	1.0000000	6.0000000

Uit deze tabel blijkt duidelijk het sociale aspect van het afleggen van bezoeken.

Tabel 143. Verdeling van alle verplaatsingen met de wagen volgens parkeerzoektijd

parkbest	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	10467.7	83.60	10467.7	83.60
1	946.9297	7.56	11414.63	91.16
2	372.8902	2.98	11787.52	94.14
3	135.3152	1.08	11922.84	95.22
4	45.04078	0.36	11967.88	95.58
5	351.4853	2.81	12319.36	98.39
6	10.19305	0.08	12329.56	98.47
7	10.32101	0.08	12339.88	98.55
8	13.14198	0.10	12353.02	98.66
9	1.631431	0.01	12354.65	98.67
10	115.0805	0.92	12469.73	99.59
11	1.782776	0.01	12471.51	99.60
12	2.089789	0.02	12473.6	99.62
15	25.0606	0.20	12498.66	99.82
20	9.232746	0.07	12507.9	99.89
22	1.261657	0.01	12509.16	99.90
25	0.975617	0.01	12510.13	99.91
30	5.686869	0.05	12515.82	99.96
45	1.910513	0.02	12517.73	99.97
52	2.559068	0.02	12520.29	99.99
60	0.769677	0.01	12521.06	100.00

Frequency Missing = 12665.767105

Het aantal minuten parkeerzoektijd valt al bij al nog mee. 83,6 % geeft aan onmiddellijk een parkeerplaats te hebben gevonden. 98,4 % heeft binnen de 5 minuten een parkeerplaats gevonden.

Je zou zelfs afvragen of er nog parkeerproblemen zijn. Toch mogen we de psychologische impact van het zoeken naar een parkeerplaats niet onderschatten: men wil hoogstens 1 minuut zoeken naar een parkeerplaats. Wanneer men 5 minuten 'lang' op zoek moet gaan naar een plaatsje om de auto te zetten is er voor heel wat mensen al sprake van een parkeerprobleem. Indien we de verplaatsingen naar huis uit de analyse halen dan wijzigen de cijfers, maar niet zo heel veel: iets meer dan 79% vindt onmiddellijk een parkeerplaats en een kleine 98% vindt een parkeerplaats binnen de 5 minuten.

7.9 De bewegingen

Een beweging definiëren we als de verzamelnaam voor alle verplaatsingen die gebeuren tussen thuis als begin- en thuis als eindbestemming, ongeacht het aantal verplaatsingen dat er tussenin gebeurt. Ketenbewegingen zijn die bewegingen die meer dan één tussenbestemming hebben tussen 'thuis' als begin- en eindpunt. Ketenbewegingen bestaan dus uit minstens drie verplaatsingen. De verplaatsingen in deze ketenbewegingen noemen we dan ook ketenverplaatsingen.

We vermoeden dat vele respondenten hun formulieren thuis invullen, ofwel op het einde van elke beweging, ofwel op het einde van de dag. Hoe ingewikkelder de ketenbeweging, hoe moeilijker het is om deze nadien te 'reconstrueren' in het verplaatsingendeel, en hoe gemakkelijker een deel van de ketenbeweging vergeten wordt. We vermoeden dus dat de resultaten van deel 7.9 een (lichte) onderschatting geven van de werkelijkheid.

7.9.1 Algemeen

Tabel 144. Verdeling van de bewegingen volgens het aantal verplaatsingen binnen de bewegingen (alle bewegingen)

KETAANT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
2	9146.298	72.0	9146.298	72.0
3	2087.26	16.4	11233.56	88.4
4	919.2626	7.2	12152.82	95.6
5	291.6319	2.3	12444.45	97.9
6	143.5497	1.1	12588	99.0
7	48.67547	0.4	12636.68	99.4
8	35.11023	0.3	12671.79	99.7
9	18.48884	0.1	12690.28	99.8
10	20.82939	0.2	12711.11	100.0

De cijfers in Tabel 144 onder de variabelenaam KETAANT duidt het aantal verplaatsingen binnen een beweging aan. 2 betekent dan dat er twee verplaatsingen zijn gebeurd, bijvoorbeeld één van thuis naar het werk en één van het werk naar huis. Logischerwijze betekent 3 dan 3 verplaatsingen, maar belangrijk is steeds voor ogen te houden dat een beweging stopt wanneer er terug naar huis wordt gegaan.

Van het totaal aantal bewegingen (12.711 geregistreerde bewegingen) zijn er 3.565 (12.711 - 9.146) bewegingen die ketenbewegingen zijn. Dit komt neer op 28 % van alle bewegingen.

Tabel 145. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen (alle bewegingen)

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
12044	27.1357550	51.8024313	0.2000000	1028.00

De gemiddelde afstand van een beweging bedraagt 27 kilometer.

Tabel 146. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen, volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging (alle bewegingen)

KETAANT	N Obs	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2	9335	8832	21.6161661	45.3872331	0.2000000	909.3000000
3	2158	1940	35.8947875	59.6587045	0.3000000	1028.00
4	944	806	45.8444423	62.7107175	0.4000000	458.0000000
5	299	253	53.4559382	61.3855391	0.9000000	376.0000000
6	149	128	66.9364225	71.4533162	4.8000000	407.0000000
7	48	36	92.4968510	145.8607310	8.6000000	836.5000000
8	34	24	79.0144081	79.8425228	6.4000000	320.0000000
9	18	12	102.4685718	103.0150126	4.1000000	270.1000000
10	23	13	86.9389723	76.3966383	13.8000000	272.0000000

Het is niet meer dan logisch dat de gemiddelde afstand van een beweging stijgt naarmate er meer verplaatsingen komen. De reikwijdte gaat van een gemiddelde van 21 km per beweging met 2 verplaatsingen tot een gemiddelde van 66 km voor een beweging met 6 verplaatsingen. Merk op dat hoe meer verplaatsingen in een ketenbeweging, hoe kleiner de absolute aantallen worden waarop het gemiddelde gebaseerd wordt: de resultaten hiervan worden dus onbetrouwbaar.

Tabel 147. Verdeling van de bewegingen volgens het aantal verplaatsingen binnen een beweging en waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde

KETAANT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
2	6225.558	67.5	6225.558	67.5
3	1723.599	18.7	7949.157	86.2
4	775.6399	8.4	8724.797	94.6
5	256.8682	2.8	8981.665	97.3
6	133.948	1.5	9115.613	98.8
7	44.81135	0.5	9160.425	99.3
8	32.51112	0.4	9192.936	99.6
9	16.74556	0.2	9209.681	99.8
10	17.12069	0.2	9226.802	100.0

In deze tabel verschuift de verdeling volgens het aantal verplaatsingen lichtjes: zo daalt het aandeel bewegingen met twee verplaatsingen in de groep van bewegingen van 72% (Tabel 144) naar 67,5% en stijgt dus het aandeel met meerdere verplaatsingen (ketenbewegingen). Ook het aandeel van de bewegingen waarbij er minstens bij één verplaatsing gebruik werd gemaakt van de auto stijgt naarmate er meer verplaatsingen in de keten zitten (van 68% voor 3 verplaatsingen tot 93% voor 6 verplaatsingen). De auto wordt dus meer gebruikt naarmate het aantal verplaatsingen in ketenbewegingen stijgt. Deze percentages bekomen we door de frequenties per soort van beweging uit Tabel 147 te delen door de frequenties van deze uit Tabel 144.

Tabel 148. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
8918	32.3576902	55.6958015	0.2000000	1028.00

De gemiddelde lengte van een beweging waarbij er voor minstens één verplaatsing de auto werd gebruikt, is groter dan de gemiddelde lengte voor alle bewegingen (zie Tabel 145). Vermits de auto meer wordt gebruikt voor ketenbewegingen (zie vorige tabel) en omdat de auto relatief meer gebruikt wordt voor lange afstandsverplaatsingen is dit gegeven logisch.

Tabel 149. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging

KETAANT	N Obs	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2	6420	6160	26.2867489	48.8024842	0.2000000	909.3000000
3	1790	1634	39.4924459	63.1797050	0.6000000	1028.00
4	799	693	49.2548724	65.2976136	1.4000000	458.0000000
5	265	230	55.0531075	62.0807334	1.9000000	376.0000000
6	140	122	67.3524292	69.1620976	4.8000000	407.0000000
7	44	34	91.7977065	149.8282505	8.6000000	836.5000000
8	32	23	80.9029679	80.9011350	6.4000000	320.0000000
9	16	11	93.0448817	100.7326786	4.1000000	270.1000000
10	19	11	90.4730710	82.6766637	13.8000000	272.0000000

De gemiddelde afstanden van de bewegingen met minstens één autoverplaatsing zijn uiteraard hoger dan de overeenkomstige gemiddelden van alle bewegingen (cf. Tabel 146).

7.9.2 Bewegingen met werken als één van de tussenbestemmingen

Bedoeling van dit onderdeel is na te gaan hoe de bewegingen eruit zien waarbij er minstens één verplaatsing naar het werk gebeurde.

Tabel 150. Verdeling van het aantal bewegingen volgens het aantal verplaatsingen binnen een beweging waarin een verplaatsing naar het werk gebeurde

KETAANT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
2	2068.657	67.9	2068.657	67.9
3	485.1713	15.9	2553.828	83.8
4	269.7997	8.9	2823.628	92.6
5	102.3877	3.4	2926.016	96.0
6	61.17939	2.0	2987.195	98.0
7	18.23128	0.6	3005.426	98.6
8	17.89684	0.6	3023.323	99.2
9	11.06585	0.4	3034.389	99.6
10	13.42676	0.4	3047.816	100.0

Bij het merendeel van de bewegingen wordt er niets bijkomend gedaan. Toch wordt naar het werk gaan in bijna 35% van de gevallen wél gecombineerd, in 16% van de bewegingen met één extra tussenbestemming, in 9 % van de bewegingen met twee extra tussenbestemmingen.

Tabel 151. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen waarin een verplaatsing naar het werk gebeurde

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2976	41.1995681	63.6380519	0.2000000	1028.00

De gemiddelde afstand van een beweging met een verplaatsing naar het werk bedraagt 41,1 km. Deze gemiddelde afstand is groter dan de gemiddelde afstanden voor alle bewegingen (zie Tabel 145) en voor de bewegingen met minstens één autoverplaatsing (zie Tabel 148).

Tabel 152. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen waarin een verplaatsing naar het werk gebeurde, volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging

KETAANT	N Obs	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2	2127	2042	34.1627117	53.4051911	0.2000000	831.2000000
3	505	473	51.9287686	82.4001211	0.5000000	1028.00
4	280	259	55.6746978	70.6089975	0.4000000	458.0000000
5	104	98	64.2684591	62.0959774	6.3000000	325.0000000
6	62	57	55.1999720	56.6366920	4.8000000	305.7000000
7	18	15	109.5791775	197.9855414	14.9000000	836.5000000
8	18	14	55.7297322	55.1279043	6.4000000	248.0000000
9	10	8	126.5575731	117.5792000	4.1000000	270.1000000
10	15	10	95.5058685	85.8428976	13.8000000	272.0000000

De reikwijdte tussen de bewegingen met 2 verplaatsingen en de bewegingen met 5 verplaatsingen is gelegen tussen 34 km en 64 km.

Tabel 153. Verdeling van de bewegingen volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging en volgens de plaats in de beweging waar de bijkomende verplaatsing zich bevindt

KETAANT(Aantal verplaatsingen van beweging)		TSSPLTS(Plaats tussenbestemmingen tov woon-werk)							
Frequency	Percent	1:voor w	2:na wer	3:tussen	4:voor e	5:voor e	6:tussen	7:voor,	Total
Row Pct	Col Pct	erk	k	werk	n tussen	n na wer	en na w	tussen e	
					werk	k	erk	n na wer	
								k	
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	111.23	278.79	0	0	0	0	0	0	390.02
	13.63	34.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	47.80
	28.52	71.48	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	71.78	66.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4	33.088	95.413	59.039	0	42.965	0	0	0	230.5
	4.06	11.69	7.24	0.00	5.27	0.00	0.00	0.00	28.25
	14.35	41.39	25.61	0.00	18.64	0.00	0.00	0.00	0.00
	21.35	22.73	64.41	0.00	46.91	0.00	0.00	0.00	0.00
5	4.1824	27.855	8.7453	11.009	28.179	14.051	0	0	94.021
	0.51	3.41	1.07	1.35	3.45	1.72	0.00	0.00	11.52
	4.45	29.63	9.30	11.71	29.97	14.94	0.00	0.00	0.00
	2.70	6.64	9.54	60.13	30.77	47.21	0.00	0.00	0.00
6	4.7741	11.075	18.604	2.5244	11.351	3.9805	3.4266	0	55.736
	0.59	1.36	2.28	0.31	1.39	0.49	0.42	0.42	6.83
	8.57	19.87	33.38	4.53	20.37	7.14	6.15	6.15	0.00
	3.08	2.64	20.30	13.79	12.39	13.37	34.54	34.54	0.00
7	1.6938	3.0573	0.7928	0.8433	2.0776	6.0404	0.8528	0	15.358
	0.21	0.37	0.10	0.10	0.25	0.74	0.10	0.10	1.88
	11.03	19.91	5.16	5.49	13.53	39.33	5.55	5.55	0.00
	1.09	0.73	0.86	4.61	2.27	20.29	8.60	8.60	0.00
8	0	0	1.8996	1.1822	2.2637	1.921	4.9391	0	12.206
	0.00	0.00	0.23	0.14	0.28	0.24	0.61	0.61	1.50
	0.00	0.00	15.56	9.69	18.55	15.74	40.47	40.47	0.00
	0.00	0.00	2.07	6.46	2.47	6.45	49.79	49.79	0.00
9	0	0.889	0.8543	1.1194	4.7474	2.5434	0	0	10.153
	0.00	0.11	0.10	0.14	0.58	0.31	0.00	0.00	1.24
	0.00	8.76	8.41	11.02	46.76	25.05	0.00	0.00	0.00
	0.00	0.21	0.93	6.11	5.18	8.54	0.00	0.00	0.00
10	0	2.6861	1.7269	1.629	0	1.2284	0.7016	0	7.9719
	0.00	0.33	0.21	0.20	0.00	0.15	0.09	0.09	0.98
	0.00	33.69	21.66	20.43	0.00	15.41	8.80	8.80	0.00
	0.00	0.64	1.88	8.90	0.00	4.13	7.07	7.07	0.00
Total	154.971	419.761	91.6619	18.3069	91.5835	29.7649	9.92015	815.97	
	18.99	51.44	11.23	2.24	11.22	3.65	1.22	100.00	

Frequency Missing = 11895.135914

We vinden dat er meer verplaatsingen worden ingelast in het werk-woongedeelte (51,44 % - marginale verdeling van de kolommen) dan in het woon-werkgedeelte (18,99 %). Bij 11,21 % van alle bewegingen met een werkverplaatsing wordt zowel op weg naar als op weg van het werk een tussenbestemming ingelast. Bemerkt de kolommen in de eerste rij: deze tabel is hierop niet van toepassing, daarom staan hier overal nullen.

Tabel 154. Verdeling van de bewegingen volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging waarin een verplaatsing naar het werk gebeurde en waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde

KETAANT	Frequency	Percent	Cumulative	Cumulative
			Frequency	Percent
2	1532.847	64.1	1532.847	64.1
3	417.5479	17.5	1950.395	81.6
4	232.539	9.7	2182.934	91.4
5	99.03655	4.1	2281.97	95.5
6	54.79364	2.3	2336.764	97.8
7	16.12626	0.7	2352.89	98.5
8	17.06527	0.7	2369.955	99.2
9	9.322573	0.4	2379.278	99.6
10	10.2982	0.4	2389.576	100.0

De combinatie van minstens een autoverplaatsing en een werkverplaatsing levert Tabel 154 op. 35,9% van deze bewegingen zijn ketenbewegingen. We zien dus dat het aandeel van de bewegingen met 2 verplaatsingen (geen tussenbestemmingen dus) daalt t.o.v. het gemiddelde naarmate naarmate er een verplaatsing met de auto tussen zit (zie Tabel 147), naarmate er een werkverplaatsing tussen zit (zie Tabel 150), en dus ook de combinatie van deze twee¹⁶.

Tabel 155. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen waarin een verplaatsing naar het werk gebeurde en waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2340	46.0530546	64.9122280	0.4000000	1028.00

Het gemiddeld aantal kilometer voor een beweging die zowel een autoverplaatsing als een werkverplaatsing combineert bedraagt 46 km en is langer dan in tabel 148 en tabel 151.

¹⁶ Vraag is hier wat kip en/of ei is !

Tabel 156. Gemiddelde afstand (in km) van de bewegingen waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde en waarin een verplaatsing naar het werk gebeurde volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging

KETAANT	N Obs	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2	1569	1520	38.6737840	51.5749757	0.4000000	707.0000000
3	434	413	54.6412555	85.9977184	1.9000000	1028.00
4	238	217	60.6031029	73.8657032	2.4000000	458.0000000
5	100	94	64.6865041	62.0635178	6.3000000	325.0000000
6	57	53	58.3643347	57.5483631	4.8000000	305.7000000
7	16	14	112.4143538	205.0700364	14.9000000	836.5000000
8	17	13	57.7529320	56.7164901	6.4000000	248.0000000
9	8	7	115.5135290	119.9829877	4.1000000	270.1000000
10	12	9	101.1158283	89.3206485	13.8000000	272.0000000

De reikwijdte situeert zich hier van 38 tot 64 km.

7.9.3 De diffuse ketenbeweging

In 7.9.1 hebben we de (keten)bewegingen besproken los van het soort van bestemming. In 7.9.2 hebben we de (keten)bewegingen besproken waarbij de werkbestemming alleszins opgenomen is en waarbij bijkomende tussenbestemmingen gelijk welke bestemming konden zijn maar de facto zal de schoolbestemming hier zo goed als niet aan bod gekomen zijn).

In 7.9.3 bespreken we dan de (keten)bewegingen waarbij een diffuse bestemming alleszins opgenomen is, maar waarbij van de bijkomende tussenbestemmingen het werken uitgesloten is.

Onder de "diffuse" bestemmingen werden de volgende bestemmingen opgenomen: winkelen/boodschappen doen, visite/logeren, diensten/zorgen, iemand wegbrengen of gaan halen, ontspanning, sport en cultuur.

Tabel 157. Verdeling van het aantal diffuse bewegingen volgens het aantal verplaatsingen binnen een beweging

KETAANT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
2	5279.751	76.0	5279.751	76.0
3	1106.759	15.9	6386.51	91.9
4	384.8546	5.5	6771.365	97.5
5	107.149	1.5	6878.514	99.0
6	46.78217	0.7	6925.296	99.7
7	13.45257	0.2	6938.749	99.9
8	5.913097	0.1	6944.662	100.0
9	1.127014	0.0	6945.789	100.0
10	2.019812	0.0	6947.809	100.0

24 % van alle bewegingen zijn diffuse ketenbewegingen. Het merendeel van deze ketenbewegingen bestaat uit 3 verplaatsingen. Er zijn hier dus iets minder ketenbewegingen dan het algemeen gemiddelde (zie Tabel 144) en duidelijk minder dan deze met een werkverplaatsing (zie Tabel 150).

Tabel 158. Gemiddelde afstand (in km) van diffuse bewegingen

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
6839	21.7661717	43.0837081	0.2000000	722.0000000

De gemiddelde afstand van een diffuse beweging ligt een stuk onder het algemene gemiddelde (zie Tabel 145): een aanduiding dat er voor de geselecteerde verplaatsingsdoelen vooral in de eigen buurt wordt gebleven.

Tabel 159. Gemiddelde afstand (in km) van diffuse bewegingen volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging

KETAANT	N Obs	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2	5442	5220	17.8713622	40.0239250	0.2000000	722.0000000
3	1144	1077	29.1703204	43.9364141	0.3000000	416.5000000
4	399	372	41.3271596	55.5039047	1.7000000	392.0000000
5	112	104	43.0677818	52.8919260	0.9000000	371.8000000
6	49	47	63.8373872	72.8751714	5.9000000	407.0000000
7	14	12	73.0345760	103.3640468	8.6000000	350.0000000
8	5	5	83.3779913	56.5996374	41.9000000	186.0000000
9	1	1	50.6000000	.	50.6000000	50.6000000
10	2	1	42.5000000	.	42.5000000	42.5000000

De afstanden reiken hier van 17 km voor 2 verplaatsingen tot 43 km voor 5 verplaatsingen, duidelijk lager dan in de vorige tabellen.

Tabel 160. Verdeling van het aantal verplaatsingen binnen een diffuse beweging waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde

KETAANT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
2	3806.602	72.6	3806.602	72.6
3	935.3643	17.8	4741.966	90.4
4	345.0581	6.6	5087.025	97.0
5	92.65613	1.8	5179.681	98.7
6	45.10144	0.9	5224.782	99.6
7	12.60292	0.2	5237.385	99.8
8	5.913097	0.1	5243.298	99.9
9	1.127014	0.0	5244.425	100.0
10	2.019812	0.0	5246.445	100.0

Zoals voor bewegingen waarin minstens de bestemming 'werken' opgenomen is (zie Tabel 150 en Tabel 154), blijkt ook hier dat het aantal bewegingen met slechts 2 verplaatsingen daalt wanneer minstens een verplaatsing met de auto gebeurt. De vraag van de kip en/of het ei blijft (zie pagina 166), maar het lijkt erop dat het autogebruik dus niet zò irrationeel is.

Het aandeel van deze verplaatsingen ten opzichte van het totaal aantal diffuse verplaatsingen stijgt naarmate er meer verplaatsingen in een beweging zitten.

Tabel 161. Gemiddelde afstand (in km) van diffuse bewegingen waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
5262	25.8036053	46.5868052	0.2000000	722.0000000

Het gemiddeld aantal kilometer van een diffuse beweging met minstens één autoverplaatsing ligt hoger dan het gemiddelde aantal kilometer voor de diffuse bewegingen in het algemeen (zie Tabel 158).

Tabel 162. Gemiddelde afstand (in km) van diffuse bewegingen waarin minstens één autoverplaatsing gebeurde volgens het aantal verplaatsingen binnen de beweging

KETAANT	N Obs	N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
2	3969	3854	21.6969695	44.0685496	0.2000000	722.0000000
3	973	919	32.3444941	46.2889826	0.6000000	416.5000000
4	359	336	42.9123111	57.2135829	1.7000000	392.0000000
5	98	90	44.4882311	53.0062804	1.9000000	371.8000000
6	47	45	59.8908851	64.7190457	5.9000000	407.0000000
7	13	11	66.6367787	105.7346215	8.6000000	350.0000000
8	5	5	83.3779913	56.5996374	41.9000000	186.0000000
9	1	1	50.6000000	.	50.6000000	50.6000000
10	2	1	42.5000000	.	42.5000000	42.5000000

De reikwijdte situeert zich hier van 21 km voor 2 verplaatsingen tot 42 km voor 4 verplaatsingen.

7.9.4 De temporele beweging

Een temporele beweging is een beweging waarbij het tijdsaspect van de tussenbestemmingen een rol speelt. We beperken ons in dit deel tot de temporele bewegingen die geen ketenbewegingen zijn: enkel de bewegingen met 2 verplaatsingen (thuis – bestemming X – thuis) komen dus aan bod in deze analyse. De vertoevingstijd op bestemming X noemen we verderop ook nog verblijfstijd¹⁷. Een temporele beweging definiëren we dan als een beweging waarbij de verblijfstijd op de tussenbestemming beperkt is.

We hebben de tijdséénheid die als beperkt kan worden beschouwd vastgesteld op 15 minuten. Dit is uiteraard arbitrair maar het is waarschijnlijk toch wel aannemelijk dat deze tijd voldoende kort is opdat de 2 verplaatsingen nog als 1 verplaatsing zou worden gepercipieerd door de respondent. Dit zou misschien zelfs het geval kunnen zijn voor 30 minuten, maar ook dit is uiteraard arbitrair.

Tabel 163. Verdeling van bewegingen volgens verblijfstijd

STOPTIJD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0 -15 min	1027.678	14.0	1027.678	14.0
15-30 min	493.1807	6.7	1520.859	20.7
30 min +	5831.793	79.3	7352.652	100.0

In 14 % van alle bewegingen (met 2 verplaatsingen en dus 1 tussenbestemming) is de tijd dat men verblijft ter bestemming kleiner dan 15 minuten. In 6,7 % van deze bewegingen is de verblijfstijd tussen de 15 en 30 minuten. In totaal dus iets meer dan 1/5 zijn temporele bewegingen. Voor het merendeel van de bewegingen is evenwel de verblijfstijd groter dan 30 minuten.

Tabel 164. Verdeling van de temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 15 min volgens afstand

AFSTCAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0- 1 km	139.5123	13.9	139.5123	13.9
1.1-2.5km	163.325	16.2	302.8373	30.1
2.6-5km	240.4681	23.9	543.3055	54.0
5- 7.5km	115.628	11.5	658.9334	65.5
7.6-10km	138.2231	13.7	797.1566	79.3
10.1-15km	83.13009	8.3	880.2867	87.5
15.1-20km	47.75281	4.7	928.0395	92.3
20.1-30km	42.47472	4.2	970.5142	96.5
30.1-50km	23.85906	2.4	994.3733	98.9
50+ km	11.13295	1.1	1005.506	100.0

De temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 15 minuten situeren zich vooral in de korte afstandsklassen. Men legt meestal niet een grote afstand af om uiteindelijk minder dan 15 minuten ter plekke te blijven. Voor afstandsklassen tot 5 km bedraagt het percentage 54 %.

¹⁷ Voor een uitgebreidere beschrijving van de temporele beweging verwijzen we naar het onderzoeksrapport 'Bijkomende analyses OVG 94-95 (Zwerts 2000).

Tabel 165. Gemiddelde afstand (in km) van temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 15 min

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
1085	8.3993263	17.2035160	0.2000000	420.0000000

De gemiddelde afstand van een temporele beweging bedraagt 8,3 km.

Tabel 166. Verdeling van temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 15 min volgens motief

	KETSOORT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
werken		8.135432	0.8	8.135432	0.8
winkelen		355.2941	34.8	363.4295	35.6
zakelijk bezoek		9.675486	0.9	373.105	36.5
iemand een bezoek brengen		28.08055	2.8	401.1856	39.3
onderwijs volgen		5.083551	0.5	406.2691	39.8
wandelen/rondrijden		25.30149	2.5	431.5706	42.3
iemand brengen/halen		475.4508	46.6	907.0214	88.8
ontspanning/sport/cultuur		33.0949	3.2	940.1163	92.1
diensten (dokter, bank)		69.80183	6.8	1009.918	98.9
andere		11.01469	1.1	1020.933	100.0

Het motief van de temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 15 minuten ligt in hoofdzaak bij de diffuse verplaatsingen. Vooral het gaan winkelen (34,8 %) en iemand brengen of halen (46,6 %) zijn de uitschieters in deze tabel.

Tabel 167. Verdeling van temporele bewegingen met de auto met een verblijfstijd kleiner dan 15 min volgens afstand

AFSTCAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0- 1 km	27.77138	4.0	27.77138	4.0
1.1-2.5km	84.52693	12.3	112.2983	16.3
2.6-5km	164.0316	23.8	276.3299	40.1
5- 7.5km	93.7452	13.6	370.0751	53.6
7.6-10km	125.9375	18.3	496.0126	71.9
10.1-15km	79.53336	11.5	575.546	83.4
15.1-20km	42.16308	6.1	617.7091	89.5
20.1-30km	38.19656	5.5	655.9056	95.1
30.1-50km	22.78692	3.3	678.6926	98.4
50+ km	11.13295	1.6	689.8255	100.0

Uit de groep van temporele bewegingen met een verblijfstijd van minder dan 15 minuten richten we ons in het bijzonder naar die bewegingen die met de auto gebeuren. De kleinere afstandsklassen boeten aan belang in (vergelijk met Tabel 164), maar dit betekent niet dat de hoge afstandsklassen daarvan profiteren. Bijna drie op vier bewegingen zijn nog korter dan 10 kilometer (verplaatsingen dus maximaal 5 km!).

Tabel 168. Verdeling van temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 30 min volgens afstand

AFSTCAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0- 1 km	196.5226	13.2	196.5226	13.2
1.1-2.5km	234.0553	15.7	430.5779	28.9
2.6-5km	344.2143	23.1	774.7922	52.1
5- 7.5km	165.4699	11.1	940.262	63.2
7.6-10km	205.7817	13.8	1146.044	77.0
10.1-15km	129.5519	8.7	1275.596	85.8
15.1-20km	82.98599	5.6	1358.582	91.3
20.1-30km	64.38665	4.3	1422.968	95.7
30.1-50km	33.04095	2.2	1456.009	97.9
50+ km	31.46032	2.1	1487.47	100.0

Wanneer we de grens van 15 minuten verblijfstijd op de bestemming optrekken naar 30 minuten is er bijna geen sprake van een verschuiving in de verdeling naar afstandscategorie. De kleine verschuivingen die er te vinden zijn in vergelijking met Tabel 164 zijn zeker niet significant om van een verschuiving te spreken.

Tabel 169. Gemiddelde afstand (in km) van temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 30 min

N	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum
1592	9.8963872	24.6718631	0.2000000	420.0000000

De gemiddelde afstand van een temporele beweging met een verblijfstijd van minder dan 30 minuten ligt anderhalve kilometer hoger dan de gemiddelde afstand voor temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 15 minuten: 9,8 km tegenover 8,3 km. Een duidelijke rationaliteit is hier dus merkbaar: naarmate men langer blijft, is men bereid een langere afstand te overbruggen (weliswaar niet lineair).

Tabel 170. Verdeling van temporele bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 30 min volgens motief

KETS00RT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
werken	20.54335	1.4	20.54335	1.4
winkelen	598.4146	39.6	618.958	41.0
zakelijk bezoek	30.26868	2.0	649.2266	43.0
iemand een bezoek brengen	79.08798	5.2	728.3146	48.2
onderwijs volgen	5.917814	0.4	734.2324	48.6
wandelen/rondrijden	34.60945	2.3	768.8419	50.9
iemand brengen/halen	527.2128	34.9	1296.055	85.8
ontspanning/sport/cultuur	60.58661	4.0	1356.641	89.8
diensten (dokter, bank)	136.3025	9.0	1492.944	98.9
andere	17.19438	1.1	1510.138	100.0

Ook het motief van de bewegingen met een verblijfstijd kleiner dan 30 minuten wijzigt niet fundamenteel. 'Winkelen' en 'iemand brengen/halen' zijn nog steeds de twee belangrijkste bewegingsmotieven maar in Tabel 166 heeft het motief 'iemand brengen/halen' het hoogste percentage (46,6%) en 'winkelen' het kleinste (34,8%) van de twee motieven terwijl hier de verhoudingen omgekeerd zijn.

Tabel 171. Verdeling van temporele bewegingen met de auto met een verblijfstijd kleiner dan 30 min volgens afstand

AFSTCAT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0- 1 km	40.71698	4.0	40.71698	4.0
1.1-2.5km	118.0138	11.5	158.7308	15.5
2.6-5km	233.8307	22.8	392.5615	38.3
5- 7.5km	133.3293	13.0	525.8908	51.4
7.6-10km	184.2888	18.0	710.1796	69.4
10.1-15km	123.8235	12.1	834.0031	81.5
15.1-20km	72.62388	7.1	906.627	88.6
20.1-30km	57.71	5.6	964.337	94.2
30.1-50km	31.08487	3.0	995.4218	97.2
50+ km	28.29417	2.8	1023.716	100.0

In vergelijking met Tabel 168 is er een grote verschuiving analoog aan de vergelijking die we gedaan hebben tussen Tabel 164 en Tabel 167.

De geringe verschillen tussen de tabellen Tabel 171 en Tabel 167 vinden we ook terug in de vergelijking tussen de tabellen Tabel 164 en Tabel 168. De cijfers zijn logisch: hoe langer de verblijfstijd, hoe langer de afstand (Tabel 164 en Tabel 168) en, hoe meer met de wagen, hoe langer de afstand (of omgekeerd) (Tabel 167 en Tabel 171). Tabel 171 cumuleert dus het effect van langere verblijfstijd en wagengebruik waardoor het aandeel van de korte verplaatsingen hier het kleinst is.