

1. Verplaatsingen

1.1 Aantal verplaatsingen

	Aantal OVG 3	Aantal OVG 4.1	Aantal OVG 4.2	Aantal OVG 4.3	Aantal OVG 4.4	Aantal OVG 4.5
algemeen gemiddelde	3,14	2,84	2,88	2,78	2,72	2,76

De frequentie waarop we ons verplaatsen, in deze studie uitgedrukt als het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag, is net zoals de meeste vorige jaren ook dit jaar (met 2,76 verplaatsingen per persoon per dag) niet significant verschillend ten opzichte van de vorige studieperiode. Het betreft hier een cijfer op respondentenniveau, wat betekent dat alle respondenten (vanaf 6 jaar) in de studie worden meegenomen, ook diegenen die zich op de aangegeven dag (waarop de verplaatsingen ingevuld moesten worden) niet verplaatsen (en die dus het algemene gemiddelde naar beneden halen). Het gemiddeld aantal verplaatsingen op participantenniveau (dat zijn enkel diegenen die zich op de vermelde aangegeven dag verplaatsten) bedraagt 3.63 in dit OVG (OVG4.5).

Wat we hier in feite in bovenstaande paragraaf net gedaan hebben, is ons algemeen cijfer (in dit geval het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag) gecorrigeerd voor een andere, op het eerste gezicht misschien "meer relevante" populatie (in dit geval enkel de verkeersdeelnemers). In de meeste hierna volgende andere tabellen en grafieken, hebben we deze correctie bewust niet gemaakt omdat alle ontwikkelingen in de ganse samenleving ons verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Dus is niet alleen de 'relevante' populatie van belang bij het bepalen van het mobiliteitscijfer, maar de totale populatie. Dat maakt dus dat de meeste van deze tabellen een cumulatieve verdeling vertegenwoordigen (die opsomt tot 100%), wat dus wil zeggen dat iedereen in de populatie wordt meegenomen en de grafiek/verdeling een totaal beeld geeft voor iedereen in de populatie.

Verder kunnen we stellen dat het aantal verplaatsingen (zie tabel hierboven) vrij stabiel te noemen is voor Vlaanderen. Dat is logisch, want dit is in heel wat wetenschappelijke literatuur te vinden waarin wordt gesteld dat niet alleen het aantal verplaatsingen maar ook de reistijd van een verplaatsing (samen maken ze dus de totale tijd gespendeerd aan verplaatsingen op een bepaalde dag), vrij stabiel is. Anno 2012-2013 bedraagt deze 22.74 minuten per verplaatsing, en in de voorbije jaren/studies (OVG3 t.e.m. OVG4.4) was dat respectievelijk 22.04; 20.96; 21.24; 21.96 en 22.94 minuten. Rekening houdende met 3.63 verplaatsingen op participantenniveau, loopt dit op tot een gemiddelde verplaatsingstijd per dag van 82.5 minuten (3.63 verplaatsingen * 22.74 minuten per verplaatsing).

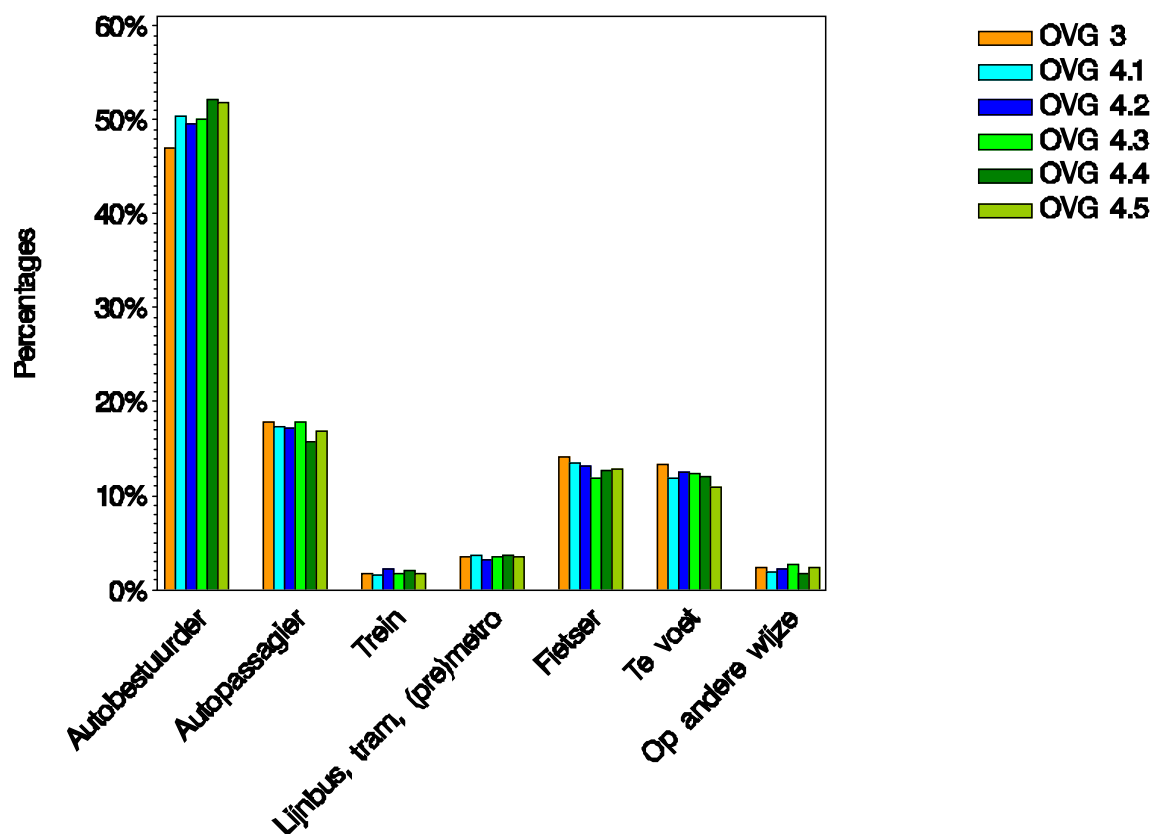
Vaak zien we dat het aantal verplaatsingen niet alleen voor een bepaalde regio redelijk stabiel blijft, maar we kunnen dit ook vaststellen over verschillende landen/regio's heen. Hierbij verwijzen we bijvoorbeeld naar de Shanti studie¹ waar we voor landen zoals Nederland, Groot-Brittannië, Duitsland en Frankrijk een gemiddeld aantal verplaatsingen zien van 3.62; 3.56; 3.68 en 3.64. Het algemene gemiddelde (op basis van een selectie van 14 surveys in Europa) zit ongeveer op 3.54 verplaatsingen per persoon per dag. De hierboven genoemde cijfers zijn op participantenniveau en zitten dus in dezelfde lijn als onze cijfers.

¹ Studie uitgevoerd in het kader van het SHANTI-project: "Survey HARmonisation with New Technologies Improvement". De vergelijking dient met de nodige omzichtigheid te gebeuren (d.w.z. cijfers enkel richtinggevend en niet absoluut te beschouwen) want er bestaat geen uniforme Europese methodologie inzake het opstellen van onderzoeken rond het verplaatsingsgedrag. Verschillende definities en methodologieën kunnen het wetenschappelijk correct vergelijken van cijfers in gevaar brengen.

Het cijfer over het gemiddeld aantal verplaatsingen is erg belangrijk omdat het ons een idee geeft over de *omvang van de mobiliteitsvraag*. Om een idee te krijgen van de omvang van de mobiliteitsvraag voor Vlaanderen kunnen we deze indicator (3,63 verplaatsingen) vermenigvuldigen met het aantal personen ouder dan 6 jaar in Vlaanderen en dan bekomen we ongeveer 17.5 miljoen verplaatsingen per dag; ofwel ongeveer 12.000 verplaatsingen per minuut in Vlaanderen of net iets minder dan 1 verplaatsing per minuut per km² oppervlakte in Vlaanderen. Als je er op deze manier over nadenkt, valt deze omvang nog mee, ware het niet dat de mobiliteitsvraag zeker geen “eenheidsworst” is: er zijn vaak vrij duidelijke verschillen op het niveau van geslacht, inkomen, opleidingsniveau, vertrektijdstip, dag van de week, periode (maand van verplaatsing), geografisch gebied, enz. Deze verschillen nuanceren vaak een bepaalde problematiek maar het zijn vooral de excessen (denk aan de ochtend- en avondspits) die natuurlijk in het “collectieve geheugen” blijven zitten. Deze bepalen namelijk onze perceptie en ons gevoel omtrent de omvang van de mobiliteitsvraag (oftewel “de drukte” in het verkeer).

1.2 Verplaatsingswijze

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Hoofdvervoerswijze (Aantal Verplaatsingen)



Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)² geeft aan hoe (op welke manier) we ons verplaatsen. De verhoudingen tussen de verschillende modi/verplaatsingswijzen geven hun respectievelijk marktaandeel in de mobiliteitsmarkt weer.

² De inhoud van de categorie ‘op een andere wijze’ komt hier niet overeen met de inhoud zoals gebruikt in het onderzoek en zoals weergegeven in het tabellenrapport. De categorie ‘op een andere wijze’ bevat hier de categorieën ‘op een andere wijze’ (zoals opgenomen in de vragenlijst) en de categorieën ‘motorfiets’, ‘brom- en snorfiets’ en ‘autocar’ (zoals opgenomen in de vragenlijst). We doen dit met het oog op een betere leesbaarheid.

In vergelijking met vorig jaar (OVG4.4) zijn er geen significante verschillen op te merken met uitzondering van de modus "te voet", dewelke zakt tot op het laagste niveau sinds we met deze cyclus van onderzoeken begonnen zijn in 2007 (OVG3). Verder is er nog een interessante evolutie op te merken in dit OVG omtrent het autobezit (zie bespreking ook verder in dit rapport). In de steekproef van deze studie (OVG4.5) hebben we wat minder autoloze gezinnen (15,69%) dan in OVG4.4 (18,83%). Aangezien het aandeel niet-autobezitters in de huidige steekproef is verlaagd, zou je verwachten dat dit ook een impact heeft op een aantal afgeleide gegevens omtrent het verplaatsingsgedrag. Want het betekent uiteraard dat in de huidige steekproef, proportioneel gezien, meer mensen, meer de mogelijkheid hebben om zich met de auto te verplaatsen dan in OVG4.4.

We vinden dit dus niet meteen in deze tabel terug maar wel verder in dit rapport (namelijk bij de bespreking van de persoonsvragenlijst, waar er gevraagd wordt hoe vaak men gebruik maakt van de wagen), waar we zullen zien dat vooral het wekelijkse autogebruik (maar overigens ook het wekelijks fietsgebruik) significant gestegen is (en de rest onveranderd is gebleven). Beide cijfers meten niet hetzelfde: zo wordt een autoverplaatsing hier 3 keer geteld als iemand 3 *verplaatsingen* met de auto maakt op 1 dag, terwijl bij de persoonsvragenlijst de verdeling van het *aantal personen* wordt weergegeven wanneer bijvoorbeeld wordt gevraagd naar de mate van dagelijks autogebruik. Stricto sensu betekent dagelijks gebruik in de persoonsvragenlijst bovendien ook inclusief weekenddagen, terwijl respondenten bij het invullen dit wel eens als weekdagen zouden kunnen interpreteren. Dit zou eventueel het verschil in resultaat kunnen verklaren.

Ondanks de niet-significantie t.o.v. vorig jaar blijft de auto dominant en wordt deze op ruime afstand gevolgd door respectievelijk de fiets, te voet, BTM en de trein. De grote opdeling die we ook al in vorige OVG's hebben vastgesteld, waarbij 2/3 van alle verplaatsingen met de auto gebeurt, 1/4 met fiets of te voet en iets minder dan 10% met "overige modi", blijft dus bestaan. In de vorige rapporten hebben we al eens melding gemaakt van een gedetailleerde methodiek waarin we het aantal benodigde minuten per hoofdvervoermiddel per afgelegde kilometer hebben berekend. Hieruit bleek toen reeds dat er voor vele afstanden (met uitzondering van de zeer korte (fiets) en zeer lange afstanden (trein)) geen echt "concurrentieel" vervoersalternatief bestaat. Dat is ook vrij eenvoudig vast te stellen als we de volgende andere alternatieve berekeningswijze hanteren.

Uit de cijfers van dit OVG weten we dat de gemiddelde afstand van een verplaatsing 14.4 km bedraagt (zie Tabellenrapport, Tabel 51). Deze gemiddelde afstand is te lang om te voet te gaan; en wellicht ook net te lang om (niet elektrisch) te fietsen, want stel dat je aan 20 km/u fietst dan zou je voor een gemiddelde verplaatsing ongeveer 43 minuten nodig hebben. Als je rekening houdt met de BREVER wet die stelt dat de gemiddelde verplaatsingstijd per dag vrij vast ligt (in dit OVG is dat 62.5 minuten) en in de vorige OVG's (zelfs in OVG2) varieert deze tussen de 60 en de 65 minuten), zie je vrij snel dat je met die reistijd van 43 minuten per verplaatsing – gemiddeld gesproken uiteraard - significant boven dat reistijdbudget van ongeveer 1 uur uit zou komen (als je gemiddeld een 3-tal verplaatsingen per dag doet). Het is dus vrij eenvoudig: tot het tegendeel bewezen is (en de BREVER wet dus ontkracht zou worden) zullen al onze verplaatsingen ongeveer binnen dat uur ingebed moeten kunnen worden. Ofwel kan men –nog steeds gemiddeld gesproken uiteraard- door evolutie in technologie op het niveau van het vervoermiddel tijd proberen te winnen (denk aan light rail of de elektrische fiets), ofwel zal men moeten inkrimpen op het niveau van de afgelegde afstand per verplaatsing om de hegemonie van de auto te doorbreken. Dat laatste zie je ook in een aantal stadscontexten, waar de afstanden kleiner/fietsbaarder zijn en ook het OV beter is uitgebouwd (m.a.w. in deze context dus minder tijdverlies inzake benodigde tijd per verplaatsing). Een analyse leert ons immers dat onze hypothese wordt bevestigd wanneer we een analyse doen op modale verdeling voor woonplaatsen die gelegen zijn in het grootstedelijk gebied centrumgemeenten (=Antwerpen en Gent) (zie Tabellenrapport, Tabel 91): zo wordt hier de modus autobestuurder slechts in 43.17% gebruikt en te voet in 20.38%.

Het feit dat mobiliteit geen "eenheidsworst" is en dus het meeste resultaat kan geboekt worden door zich te richten op specifieke doelgroepen/regio's enz. betekent ook meteen een incentive voor bijvoorbeeld OV maatschappijen om niet alleen perfectie na te streven in hun dienstverlening en de

kwaliteit van hun "product" maar ook om in te zetten op bepaalde types verplaatsingen (bv. afstand >25 km en tijdens bepaalde piekmomenten van de dag).

Uit een studie³ bleek dat de bezettingsgraad van de Lijn sinds 2005 schommelt tussen de 20 en de 21%. Dit betekent dat zo'n 20% van de aangeboden capaciteit aan zit- en staanplaatsen daadwerkelijk wordt benut door reizigers. Voor de trein hebben we geen specifiek onderzoek gedaan of gevonden maar er zijn wel deze richtcijfers: voor een NMBS trein bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad 118 passagiers⁴ terwijl een trein met een gemiddelde lengte 480 zitplaatsen heeft. Voor beide openbaar vervoermaatschappijen is dus nog duidelijk progressie mogelijk ter verbetering van de bezettingsgraad, ook al is die op bepaalde piekmomenten bijzonder hoog (te hoog).

Het kan dus een perfect logische keuze zijn om bepaalde herkomst-bestemmingsrelaties in deze totale vervoersvraag anders/beter/frequenter te bedienen. Op dat vlak kan het interessant zijn om te kijken naar Tabel 184 in het Tabellenrapport, dewelke een beeld geeft van het totaal aantal verplaatsingen (gemiddeld per dag) volgens type oorsprongsgebied en type bestemmingsgebied (geëxtrapoleerd naar het totale populatieniveau). De tabel maakt gebruik van een classificatie waarbij een gemeente uniek is onderverdeeld in één van de 8 types gebieden zoals gedefinieerd op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Voor de duidelijkheid hebben we deze gebieden ook even in Appendix 3 geografisch weergegeven. Uit Tabel 184 leren we dat het merendeel van de verplaatsingen uiteraard veel intrazonale verplaatsingen zijn (d.w.z. verplaatsingen die starten en eindigen in hetzelfde type gebied), en dat verplaatsingen van en naar het buitengebied het grootste marktaandeel hebben (33% van de verplaatsingen vertrekken en 32.9% van de verplaatsingen komen hier aan); gevolgd door het regionaalstedelijk gebied centrumgemeenten (15.8% aankomsten en 16% vertrekken van alle verplaatsingen); het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (14% vertrekken en aankomsten van alle verplaatsingen) en dan pas het grootstedelijk gebied centrumgemeenten (11.8% vertrekken en 11.19% aankomsten). Naast deze *prioritisering* van potentieel interessante gebieden is het ook belangrijk voor vervoersaanbieders om naar bepaalde herkomst-bestemmingsrelaties te kijken: zo zien we een duidelijke hoge (logische) correlatie tussen verplaatsingen die aankomen/vertrekken in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en verplaatsingen die aankomen/vertrekken in het Brussels hoofdstedelijk gewest. Ook zien we dat bijvoorbeeld 24% van alle verplaatsingen die vertrekken in het grootstedelijk gebied randgemeenten aankomen in het grootstedelijk gebied centrumgemeenten: of m.a.w. vanuit geen enkel ander oorsprongsgebied is de attractie van steden zoals Antwerpen en Gent zo groot dan vanuit het grootstedelijk gebied randgemeenten. Toch interessant om weten om het vervoersaanbod hierop af te stemmen⁵.

Uiteraard gaan deze herkomst-bestemmingsrelaties uit vanuit de bestaande mobiliteitsvraag (en aanbod) en zijn ze gebaseerd op de *huidige keuzes* en verplaatsingen die mensen vandaag de dag maken. Uiteraard kan het ook een (politieke) beleidskeuze zijn om te investeren in bepaalde missing links in het OV-net want als er geen volwaardig alternatief is, kan men zich uiteraard ook niet duurzaam verplaatsen. Vorig jaar hebben we bijvoorbeeld in de bespreking van het OVG rapport al aangehaald dat we inzake dienstverlening van het treinverkeer voor de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Vlaams-Brabant, Antwerpen en Limburg uitkomen op respectievelijk 0,5; 1,2; 1,7; 0,6 en 0,3 km dienstverlening per km² (provincie-)oppervlakte. Het aantal km dienstverlening werd berekend op basis van de werkelijke dienstverlening van de NMBS voor een dinsdagochtend piekmoment (8u-9u). Ook hebben we berekend dat op basis van het aantal georganiseerde busritten per provincie Limburg en West-Vlaanderen op de laatste en voorlaatste plaats komen. Wat men ook beleidsmatig verkiest: men moet er zich bewust van zijn dat mensen zich volgens bepaalde wetmatigheden zullen gedragen (zie bespreking hoger) en dat er dus duidelijke bovengrenzen zijn aan de te verwachten effecten van een bepaalde beleidsmaatregel.

³ <http://www.mobielvlaanderen.be/studies/ov-benchmarkstudie/eindrapport.pdf>

⁴ <http://www.b-rail.be/php/press/index.php?lang=N&task=view&id=1836>

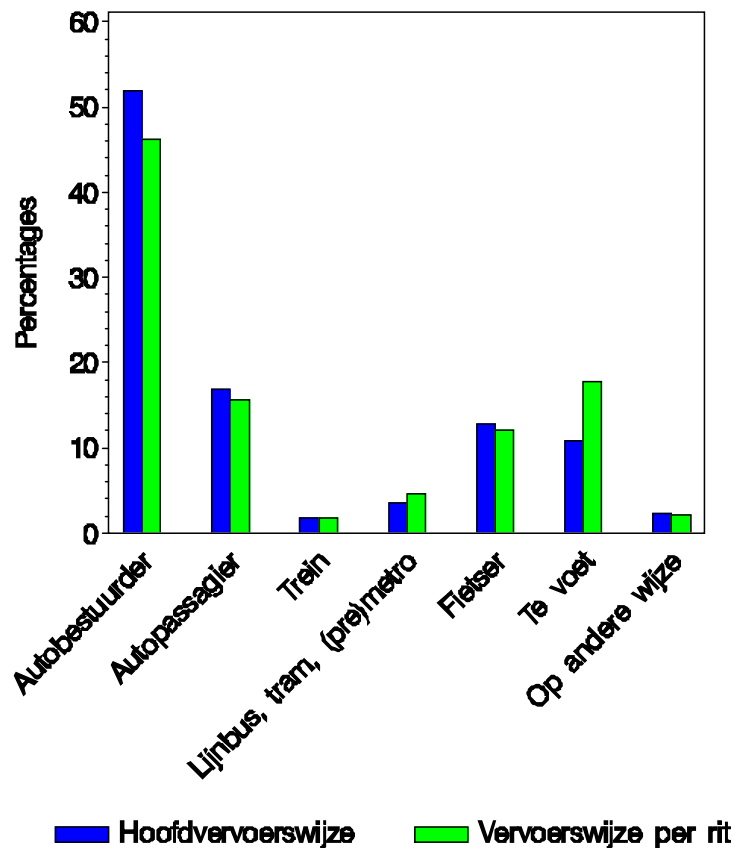
⁵ De OV-aanbieders voeren trouwens "potentieelonderzoeken" die exact dit als doel hebben, maar de bedoeling van de vergelijking is om de potentie van het OVG dienaangaande aan te tonen.

Naast een goed vervoersaanbod is het ook belangrijk om een goed inzicht te krijgen in de *drijvers* van het verplaatsingsgedrag. Interessant is in dit verband de USEmobility "Understanding Social behaviour for Ecofriendly multimodal mobility" studie van de Europese Unie. Na het verzamelen van gegevens uit relevante studies over multimodaal vervoer en reizigersgedrag werd in 2011 een uitgebreide enquête gehouden in Duitsland, België, Nederland, Oostenrijk, Hongarije en Kroatië om de echte redenen voor gedragsverandering op mobiliteitsvlak te ontdekken.

In het kader van het project werden 10.000 reizigers geïnterviewd. Zij zijn de afgelopen jaren overstapt van autogebruik op multimodaal vervoer of maken significant vaker gebruik van het openbaar vervoer. Ook werden mensen geïnterviewd die het openbaar vervoer de rug hebben toegekeerd. De 10.000 geïnterviewde reizigers kunnen dus als swing-users (= "overstappers") gedefinieerd worden. Ze hebben hun verplaatsingsgedrag in de laatste 5 jaar veranderd. Uit de enquête bleek dat de keuze voor een bepaalde modus (of een combinatie van modi) deels gebaseerd is op attitude, maar er zijn opvallend veel pragmatici. Niet helemaal onverwacht is bij de helft van de respondenten een nieuwe leefsituatie de belangrijkste reden voor de wijziging. De onderzoekers concludeerden hieruit dat mensen die verhuizen of een nieuwe job aanvaarden, na de verandering in hun levenssituatie stap voor stap hun verplaatsingsgedrag aanpassen. Het is op dat moment dat de vervoersbedrijven deze mensen moeten charmeren om naar het openbaar vervoer over te stappen. Verder stelt de studie dat Europese reizigers zich eerder negatief laten beïnvloeden door elementen waar ze niet tevreden over zijn dan dat ze zich laten lokken door positieve aspecten. Belangrijk om op te merken is nog dat de studie opmerkt dat de grootste impact van push-out (of negatieve) factoren in België te vinden is. In ons land grijpen de reizigers dus negatieve aspecten van het gebruik van het openbaar vervoer aan om de trein, tram of bus niet meer te nemen. Opnieuw hoopgevend in zekere zin want de conclusie van de studie is dat als de service erop verbetert, deze reizigers weer naar het openbaar vervoer zullen kijken om hun verplaatsingen te doen.⁶

⁶ Bron: <http://www.bttb.be/actueel/blog/1705-usemobility.html>

OVG 4.5: Hoofdvervoerswijze per verplaatsing versus vervoerswijze per rit (Aantal verplaatsingen/ritten)



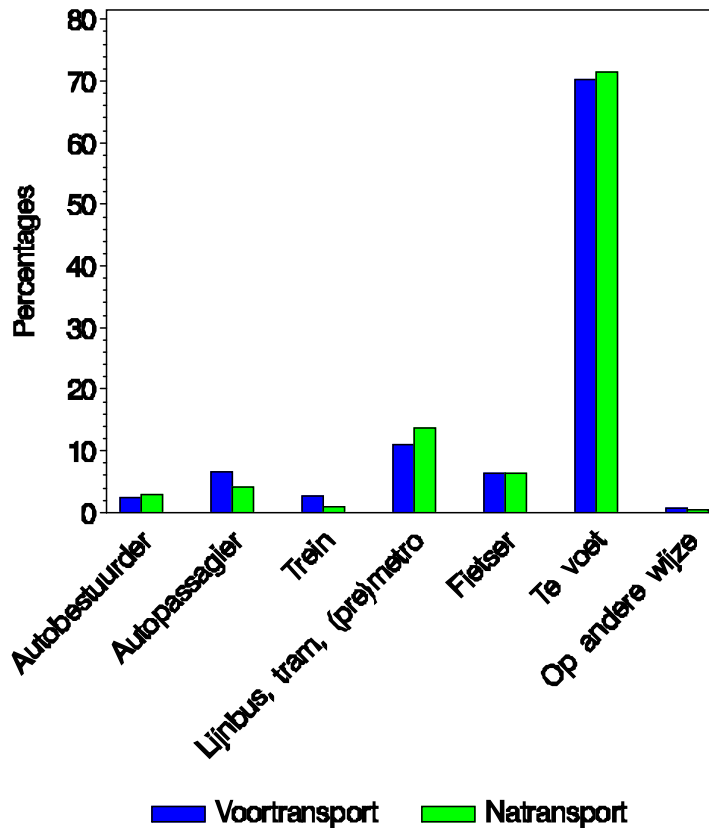
Laat ons even in herinnering brengen wat we exact bedoelen met het begrip “vervoerswijze per rit” (zie bovenstaande grafiek). In onze definitie (zie ook blz. 11) stelden we dat indien er geen deur tot deur verplaatsing plaatsvindt met één en dezelfde vervoerswijze; een verplaatsing kan worden opgedeeld in “ritten”. Deze komen overeen met de verschillende vervoerswijzen die een respondent gebruikt om de verplaatsing te doen: fiets - trein - te voet zijn 3 ritten van 1 verplaatsing (bv. van thuis naar het werk). Een overstap binnen eenzelfde openbaarvervoermiddel wordt ook als een rit beschouwd (bijvoorbeeld: te voet - BTM A - BTM B - te voet). Ritten doen zich voornamelijk voor bij openbaar vervoergebruik, doch niet uitsluitend (te voet - auto - te voet is uiteraard ook mogelijk).

Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)⁷ heeft tot doel om na te gaan of we een systematische vertekening/fout bekomen/maken wanneer we verplaatsingen die in werkelijkheid uit meerdere ritten bestaan, “negeren” en de analyse enkel op “hoofdvervoermiddel” uit te voeren. Het hoofdvervoerswijze is in deze de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de totale verplaatsing aflegt.

We kunnen uit de grafiek aflezen dat de benadering volgens hoofdvervoermiddel (die we consistent verder zullen gebruiken in het rapport en die we ook in al de vorige OVG's hebben toegepast) een vrij goede benadering geeft maar als nadeel heeft dat vooral de modus te voet onderschat wordt terwijl autobestuurder (en in minder mate fiets) overschat worden. Voor de overige modi benadert de analyse op hoofdvervoermiddel de analyse op ritniveau: dat betekent dus dat er voor al de andere modi geen vertekening is in de cijfers inzake keuze voor hoofdvervoermiddel als alternatief.

⁷ De inhoud van de categorie ‘op een andere wijze’ komt hier niet overeen met de inhoud zoals gebruikt in het onderzoek en zoals weergegeven in het tabellenrapport. De categorie ‘op een andere wijze’ bevat hier de categorieën ‘op een andere wijze’ (zoals opgenomen in de vragenlijst) en de categorieën ‘motorfiets’, ‘brom- en snorfiets’ en ‘autocar’ (zoals opgenomen in de vragenlijst). We doen dit met het oog op een betere leesbaarheid.

OVG 4.5: Vervoerswijze per rit: voortransport versus natransport (Aantal ritten)



Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)⁸, die het aandeel van de verschillende modi in het voor- en natransport weergeeft, toont aan dat te voet gaan duidelijk domineert. De aandelen van de modi als voor- en als natransport zijn voorts ongeveer gelijk: dat is wat we globaal gesproken mogen verwachten, want de modus die we 's morgens in de heenverplaatsing (eigenlijk in de heenrit) gebruiken als voortransport (bv. te voet naar het treinstation) gebruiken we wellicht 's avonds in de terugverplaatsing (terugrit) opnieuw als natransport. Uiteraard hoeft dit natuurlijk niet steeds zo te zijn want het kan uiteraard zijn dat er geen terugverplaatsing is op die dag. Vandaar dat er steeds slechts minimale verschillen in deze grafiek terug te vinden zullen zijn.

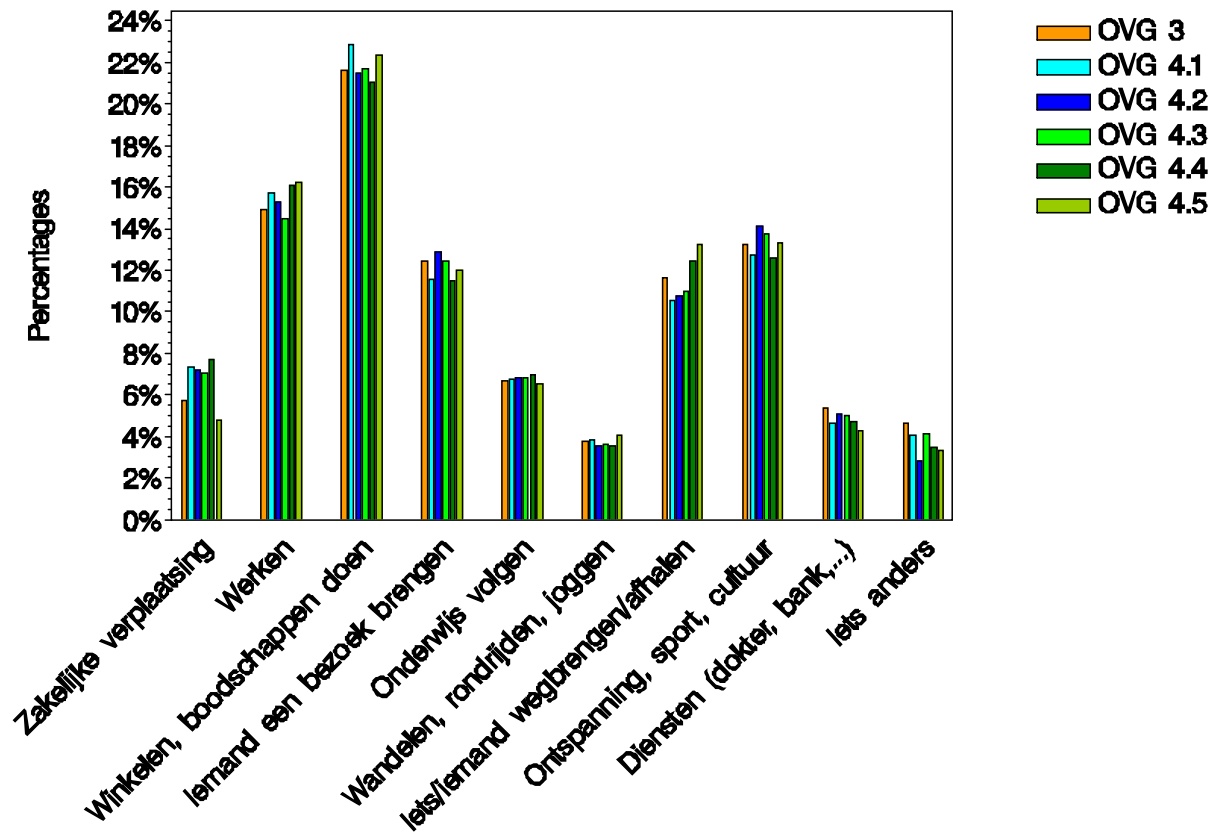
Verder is het aandeel autobestuurder in het voortransport *op het eerste zicht* misschien wat aan de lage kant, zeker wanneer we denken aan de soms overvolle parkings aan bv. treinstations. Maar wanneer we het "marktaandeel" van de trein in de *totale mobiliteitsmarkt* bekijken (i.e. 1,74% zie Appendix 2, Tabel 1) dan verandert het beeld natuurlijk wel. Dit is een typisch voorbeeld van een foutieve inductieve redenering, waarbij we op grond van een aantal specifieke waarnemingen (overvolle parking) komen tot een (in dit geval foutieve) algemene regel (auto wordt vaak gebruikt als voortransport). Dezelfde vaak gemaakte fout zien we bijvoorbeeld bij het fileprobleem: op basis hiervan zou je kunnen veronderstellen dat het steeds drukker wordt op onze wegen -en dat is zeker zo in bepaalde piekmomenten en op bepaalde locaties- maar dat wil daarom nog niet zeggen dat mensen meer verplaatsingen op een dag gaan doen of dat ze enkel verplaatsingen doen "om te gaan werken" (vermits iedereen in de ochtend-file staat) (zie ook volgende tabel).

⁸ De inhoud van de categorie 'op een andere wijze' komt hier niet overeen met de inhoud zoals gebruikt in het onderzoek en zoals weergegeven in het tabellenrapport. De categorie 'op een andere wijze' bevat hier de categorieën 'op een andere wijze' (zoals opgenomen in de vragenlijst) en de categorieën 'motorfiets', 'brom- en snorfiets' en 'autocar' (zoals opgenomen in de vragenlijst). We doen dit met het oog op een betere leesbaarheid..

Deze foutieve inductieve redenering is een heel erg vaak voorkomende fout in mobiliteit. Dat komt omdat iedereen een bepaalde perceptie van de realiteit heeft (Vlaanderen telt 6 miljoen ervaringsexperts op het vlak van mobiliteit wordt wel eens gezegd) maar deze perceptie is slechts een zeer klein stukje van de totale/volledige “mobiliteitsfoto”.

1.3 Verplaatsingsmotief

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Motief (Aantal Verplaatsingen)



In bovenstaande grafiek zien we dat mensen zich voor een bepaald motief verplaatsen; dit triggert de veelheid aan verplaatsingen, en dus niet omgekeerd. Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**) verduidelijkt deze motieven. Als globale conclusie kunnen we zeggen dat ook dit jaar deze grafiek weer een grote driedeling toont van functionele verplaatsingen (nl. werken, zakelijk en schoolverkeer); winkelen/diensten en recreatieve verplaatsingen. Dit is uiteraard gemiddeld gesproken want wanneer we kijken naar vertrekuur van de dag, is het beeld totaal anders. Zo hebben diezelfde functionele verplaatsingen om 6u 's morgens een aandeel van wel 76% (versus 27.58% in bovenstaande grafiek). Voor winkelen/diensten is het aandeel 's morgens om 10u, 61% (versus 26.6% in bovenstaande grafiek) en voor recreatieve verplaatsingen is dat aandeel om 19u, 61% (versus 29.31% in bovenstaande grafiek).

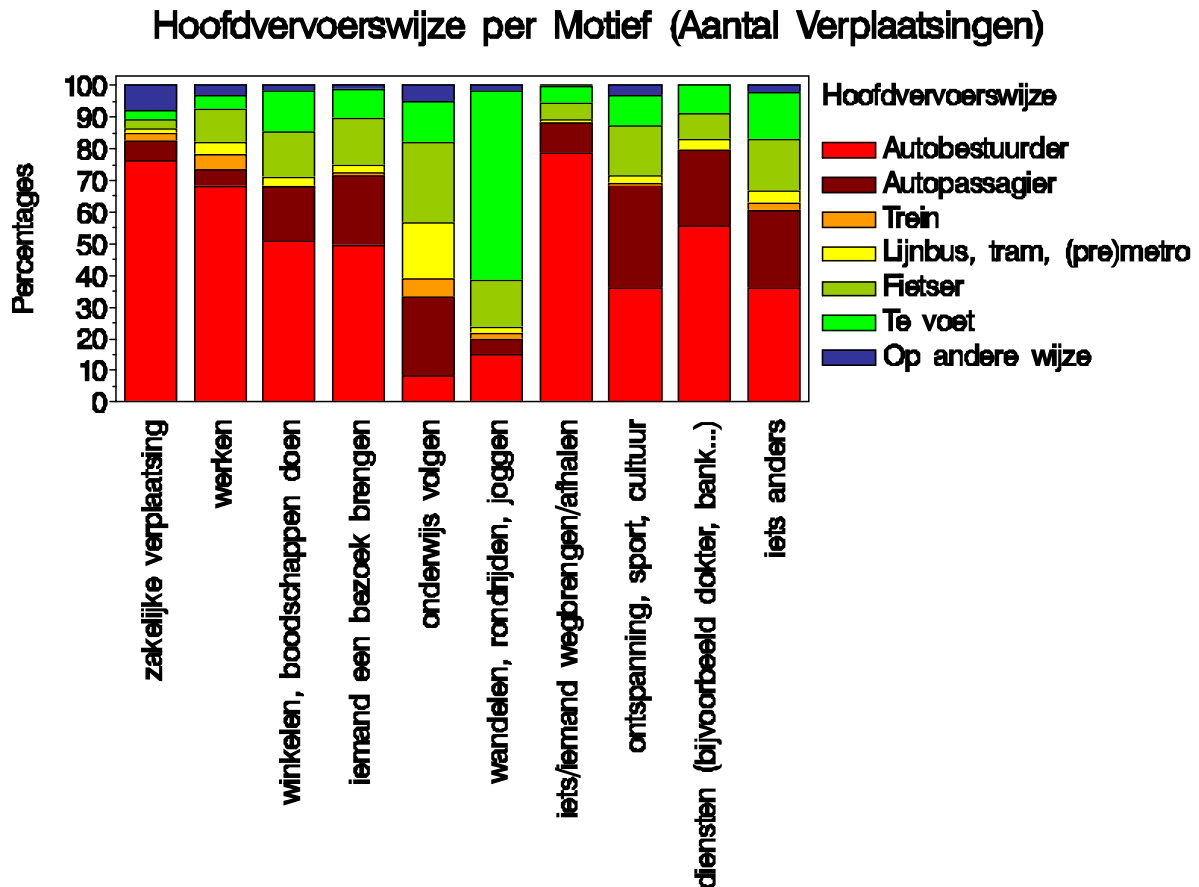
Vorig jaar hebben we bij de bespreking van deze grafiek reeds de bemerking gemaakt dat we in deze cijfers het algemene beeld dat we hebben over onze maatschappij bevestigd zien wanneer we hier verder op inzoomen. Zo zien we ook dit jaar dat de zondag een gelijkwaardig aandeel heeft inzake winkelactiviteiten dan *andere dagen van de week*. Activiteiten zoals brengen/halen komen ook dit jaar vaker voor op die woensdagen (en ook op vrijdagen) – ongetwijfeld het effect van de school (en de vrije woensdagnamiddag). Ook zien we opnieuw dat het weekend eigenlijk al op vrijdag(avond) begint want het aandeel ontspanning/sport/cultuur is hier ook groter dan op andere dagen van de week. Inzake *leeftijd* zien we dan weer duidelijk dat jongeren (6-12 en 13-17) en ouderen (55-64 en 65+) een minder breed gamma hebben van diverse activiteiten die ze

dagdagelijks uitvoeren. Het "druktegevoel" bij de werkende bevolking is dus wellicht eerder het gevolg van de complexiteit en de hoeveelheid aan activiteiten die (moeten) worden uitgevoerd.

1.4 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

Verplaatsingsmotief

De koppeling tussen motief en modus geeft een beeld over resp. het waarom en hoe van ons verplaatsingspatroon. Gegeven een verplaatsingsmotief, wordt hier bekeken welke modus we daarvoor gebruiken. Dit is – met andere woorden – een analyse vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief.

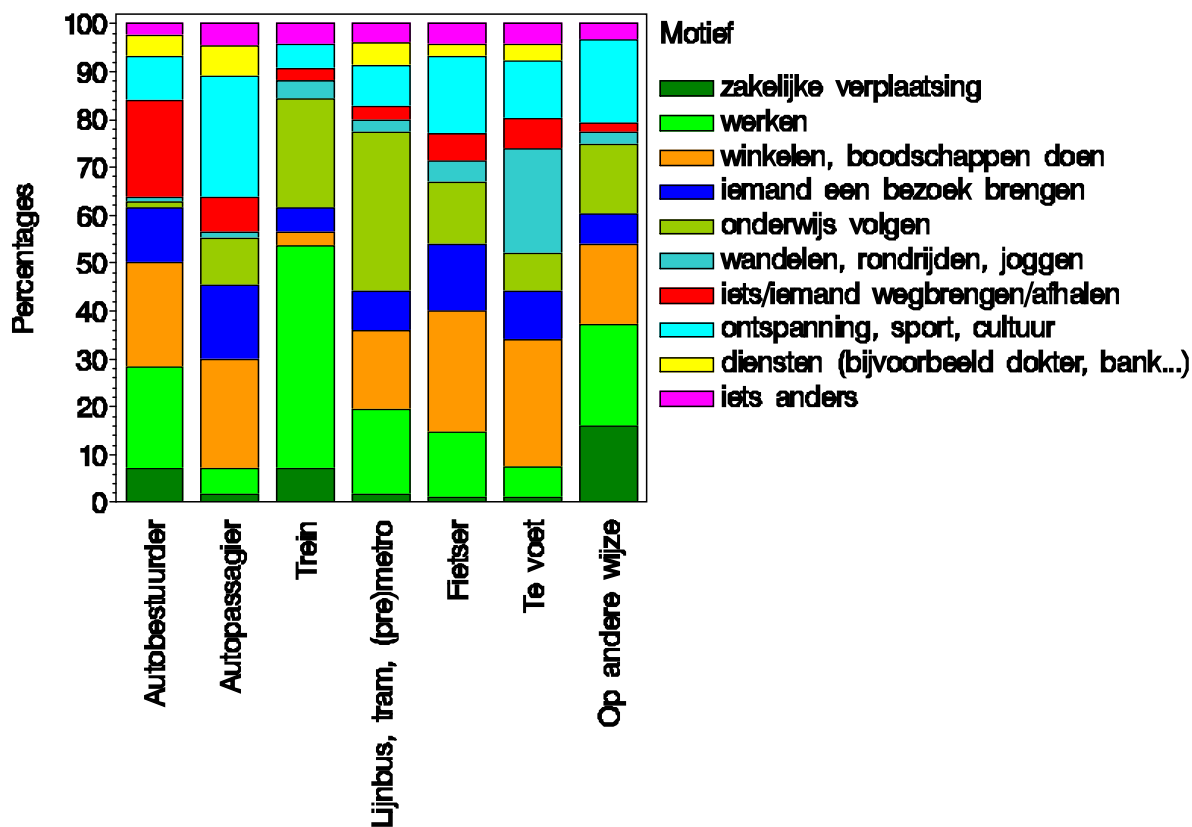


Het beeld in bovenstaande grafiek zagen we ook al een aantal keer terugkomen in de voorbije OVG's. Voor alle motieven, met uitzondering van "onderwijs volgen" en "wandelen, rondrijden, joggen" heeft de wagen (als autobestuurder/-passagier) een aandeel van meer dan 50%. Dat is niet zo verwonderlijk in onze huidige "automaatschappij" maar er zijn toch wel heel grote verschillen met een land zoals bijvoorbeeld Nederland. Het aandeel van de "auto" voor het motief "winkelen, boodschappen doen" zit daar op 43.8% (bij ons 68.09%), en dan zwijgen we nog over het motief "onderwijs volgen". Daar is het fietsgebruik voor dat motief goed voor maar liefst 48%, (bij ons 25%) terwijl te voet met 20% het ook bijzonder goed doet (12.8% bij ons). Vooral dat laatste is ook een gevolg uiteraard van onze verschillende ruimtelijke structuur want de gemiddelde woon-schoolafstand is wat groter in Vlaanderen wat we ook zien in het aandeel BTM gebruik (17.44% in Vlaanderen versus slechts 3.45% in Nederland) voor het motief onderwijs volgen. Maar ook voor het motief werken zien we een meer duurzame verplaatsingswijze bij onze noorderburen, met een aandeel fiets van 25.5% (versus 10.7% bij ons). Al de genoemde Nederlandse cijfers zijn van 2012: dus ze zijn vrij goed vergelijkbaar met ons OVG.

Verplaatsingswijze

Gegeven een (hoofdvervoers)modus, wordt hier bekeken voor welke motieven we deze modus gebruiken. Dit is – met andere woorden – een analyse vanuit het standpunt van de verplaatsingswijze.⁹

Motief per Hoofdvervoerswijze (Aantal Verplaatsingen)

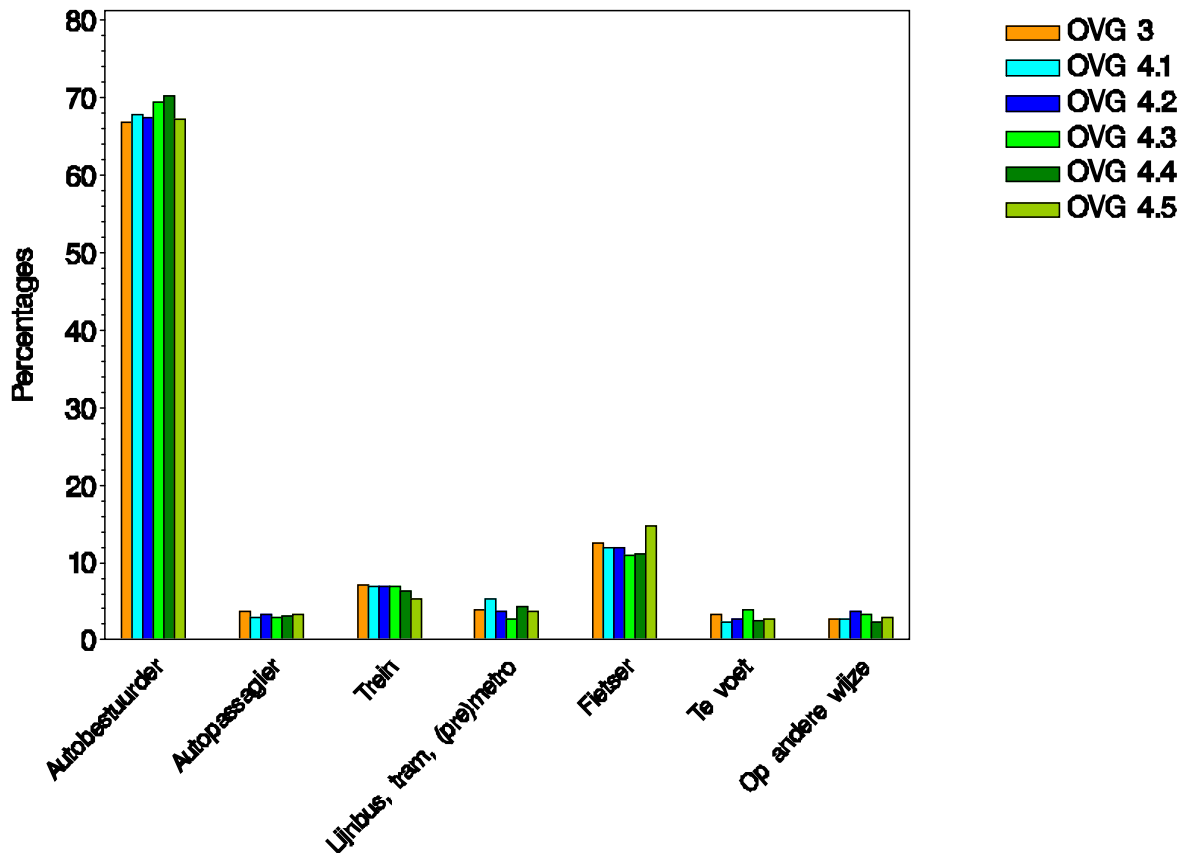


De auto (als bestuurder) en ook wel de fiets gebruiken we voor alle motieven (zie ook Appendix 2, Tabel 6, rijpercentages). De trein gebruiken we hoofdzakelijk om te gaan werken; BTM voor onderwijs en te voet vooral om te winkelen/boodschappen te doen. Het beeld is ook heel analoog aan dat van de voorbije jaren.

⁹ De inhoud van de categorie 'op een andere wijze' komt hier niet overeen met de inhoud zoals gebruikt in het onderzoek en zoals weergegeven in het tabellenrapport. De categorie 'op een andere wijze' bevat hier de categorieën 'op een andere wijze' (zoals opgenomen in de vragenlijst) en de categorieën 'motorfiets', 'brom- en snorfiets' en 'autocar' (zoals opgenomen in de vragenlijst). We doen dit met het oog op een betere leesbaarheid.

1.5 Inzoomen op het woon-werk- en woon-schoolverkeer

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Hoofdvervoerswijze Woon–Werk



De bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)¹⁰ is –in tegenstelling tot de vorige grafieken dewelke gemaakt zijn op basis van het verplaatsingsboekje, waarbij mensen hun reëel ingevulde verplaatsingen invullen- gemaakt op basis van de persoonsvragenlijst. In deze persoonsvragenlijst werd op basis van een eenvoudige vraag: “Op welke wijze gaat u het vaakst naar uw werk”, naar het hoofdvervoermiddel gepeild voor deze motieven (en dus niet op basis van dagboek-informatie). De vraag werd enkel gesteld aan respondenten die beroepsactief of scholier/student zijn, in tegenstelling tot de analyses bij het verplaatsingsboekje, waarbij het gedrag van alle respondenten werd geanalyseerd. Beide cijfers zijn dus verschillend maar kunnen wel aanvullend werken en kunnen dus dienen als een soort van controle omtrent interne consistentie binnen de survey.

In bovenstaande grafiek omtrent het hoofdvervoermiddel zien we, op basis van de persoonsvragenlijst dus, ten opzichte van vorig jaar, een significante daling van de modus autobestuurder in de modale verdeling en een significante stijging van de modus fiets. Interessant om zien is dat beide significante stijgingen en dalingen van respectievelijk de fiets en autobestuurder worden bevestigd op basis van het verplaatsingsboekje (met als selectie enkel de beroepsactieven) (zie Tabellenrapport, Tabel 136 bis) waar het aandeel “werken” met als modus fiets/autobestuurder stijgt/daalt van 10.13%/70.86% in OVG4.4 naar 12.51%/66.91% in OVG4.5.

Interessant is nog om op te merken dat op basis van een vraag uit de persoonsvragenlijst ongeveer hetzelfde kan worden vastgesteld inzake fietsgebruik (maar niet inzake autogebruik). Op

¹⁰ De categorie ‘op een andere wijze’ komt binnen deze onderzoekcontext niet voor en is dus ook niet opgenomen in het tabellenrapport. De categorie ‘op een andere wijze’ bevat hier de categorieën ‘motorfiets’, ‘brom- en snorfiets’ en ‘bedrijfs- of schoolvervoer’ (zoals opgenomen in de vragenlijst). We doen dit met het oog op een betere leesbaarheid.

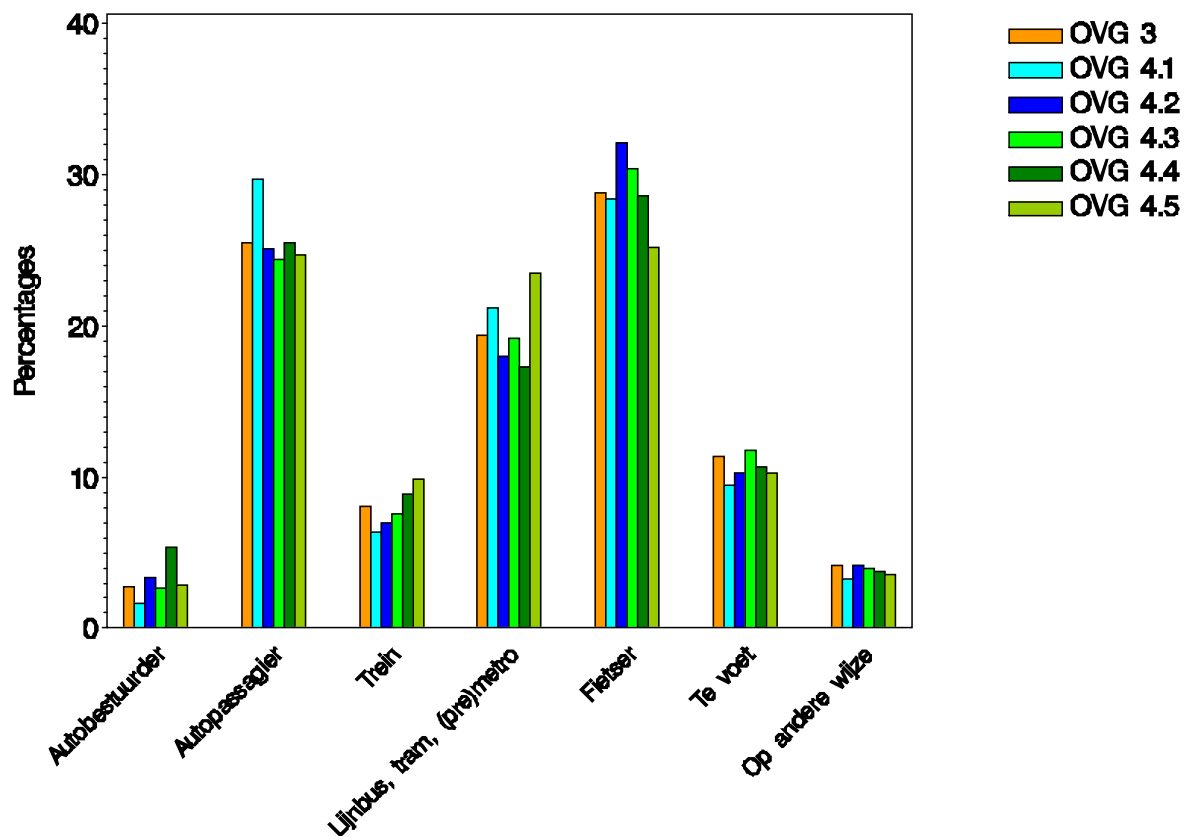
basis van de vraag "hoe vaak maakt u gebruik van de fiets?" zien we een significante stijging voor de categorie "één tot enkele keren per week" inzake fietsgebruik.

Maar impliceert deze interessante vaststelling ook dat we op dit moment een ommekeer zien naar een meer duurzame modale verdeling in Vlaanderen inzake woon-werkverkeer? Dat is nog te vroeg om zeggen (laat ons de volgende jaarlijkse OVG studies afwachten); maar wij denken van niet. Want op basis van de persoonsvragenlijst zien we dat het niveau "autobestuurder" (zie bovenstaande grafiek) zich op hetzelfde niveau situeert als in 2008, 2009 en 2010 en ook op basis van het verplaatsingsboekje (Tabel 136bis) zien we een wat schommelend verloop in de respectievelijke (OVG3 t.e.m. OVG4.5) OVG's (65,57%; 68,56%; 64,23%; 64,73%; 70,86% en nu dus 66.91%). Ook voor de fiets geldt dit want ook al is het fietsgebruik inzake woon-werkverkeer (op basis van de persoonsvragenlijst) het hoogst sinds 2007-2008 (en dat is hoopgevend!), toch zien we dezelfde evolutie niet op basis van het verplaatsingsboekje (Tabel 136bis, Tabellenrapport) in de respectievelijke (OVG3 t.e.m. OVG4.5) OVG's (12,86%; 11,21%; 12,71%; 12,17%; 10,13% en nu dus 12.51%). Op basis van datzelfde dagboekje zien we eveneens wat beperkte schommelingen inzake woon-werkverplaatsingstijd met 25.83, 23.93, 23.64, 25.02, 27.59 en 24.47 minuten per woon-werkverplaatsing. Opgepast voor iets te voorbarige conclusies dus!

Eén van de vaakst genoemde onderliggende redenen om de auto wat vaker thuis te laten staan is het "ontbreken van een concurrentieel vervoersalternatief". Vorig jaar hebben we dit in detail berekend en geobjectiveerd aan de hand van de verplaatsingstijd, berekend op basis van het hoofdvervoermiddel en uitgedrukt in minuten per afgelegde km, voor een aantal vervoersalternatieven en voor verschillende afstandsklassen. Globaal gesproken willen we hier herhalen dat (logischerwijze) voor de kleinste afstandsklassen (0 tot 1 km) de fiets snel genoeg is om in concurrentie te kunnen treden met de auto voor het woon-werkverkeer en dat voor verplaatsingen met de trein over lange afstand (>25 km) dat ook zo is. Maar voor de andere afstanden geldt dat niet en is de superioriteit van de auto duidelijk inzake snelheid. Maar mensen houden ook rekening met andere factoren dan enkel de objectieve reistijd: zo is er een risico-perceptie/onzekerheid t.a.v. het OV want ondanks de genoemde objectieve gunstige reistijd op lange afstand (>25 km) kiezen duidelijk veel meer mensen voor de wagen dan voor de trein op deze afstand. De factor efficiëntie speelt ook duidelijk in de categorie 1-5 km want hier heeft fiets (en in mindere mate ook te voet) een groter marktaandeel dan BTM, ook al is de objectieve reistijd per km niet zoveel groter voor BTM. Het verlies aan comfort via voor- en natransport staat hier duidelijk tegenover het gebruiksgemak van een meer flexibele modus zoals de fiets (en in minder mate ook te voet).

Dezelfde factor "flexibiliteit" zie we ook heel duidelijk bij gezinnen die *wel/geen kinderen* hebben. Want een verdere analyse leert ons dat gezinnen zonder kinderen inzake woon-werkverkeer significant vaker de trein gebruiken dan gezinnen met kinderen: de vaste vertrek- & aankomsttijden van het OV zijn duidelijk niet zo compatibel met de sluitingstijden van scholen en voorzieningen inzake opvang.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Hoofdvervoerswijze Woon–School



Voor de bespreking van het woonschoolverkeer hebben we een onderscheid gemaakt tussen een basisanalyse en een gedetailleerde verklarende analyse.

a) Basisanalyse

De bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)¹¹ is net zoals deze van het woon-werkverkeer gemaakt op basis van de persoonsvragenlijst. Naar analogie bij het woon-werkverkeer wordt hier gepeild naar het hoofdvervoermiddel via de vraag: “Op welke wijze gaat u het vaakst naar uw school” (en dus niet op basis van dagboek-informatie). De vraag werd dus enkel gesteld aan scholieren en studenten.

In bovenstaande grafiek omtrent het hoofdvervoermiddel zien we, op basis van de persoonsvragenlijst dus, ten opzichte van vorig jaar, een significante daling van de modus fiets in de modale verdeling en een significante stijging van de modus BTM. Inzake BTM komen we uit het op het hoogste niveau van de afgelopen jaren. Vooral het aandeel lijnbus stijgt significant (van 15,78% in OVG4.4 tot 20,62% in dit OVG). We zien dit zowel op korte afstand (woon-schoolverplaatsingen <5 km) waar het aandeel BTM stijgt van 6.89% in OVG4.4 naar 11.86% in OVG4.5 als op lange afstand (woon-schoolverplaatsingen >=5 km) waar BTM een aandeel heeft van 29.63% in OVG4.4 naar maar liefst 38.5% in OVG4.5. Deze bevindingen zien we niet in dezelfde mate bevestigd op basis van het verplaatsingsboekje, waar het aandeel “onderwijs volgen” met als modus BTM “slechts” stijgt van 16.5% naar 17.5%; terwijl fietsgebruik zelfs stijgt (i.p.v. daalt zoals hier bij de persoonsvragenlijst) van 23.43% naar 27.46%. Hou er opnieuw rekening mee dat deze benadering (op basis van het verplaatsingsboekje) anders is (zie leeswijzer/begrippen/motief, derde lid op blz.10). Wel zien we ook op basis van het dagboekje dat

¹¹ De categorie ‘op een andere wijze’ komt binnen deze onderzoekcontext niet voor en is dus ook niet opgenomen in het tabellenrapport. De categorie ‘op een andere wijze’ bevat hier de categorieën ‘motorfiets’, ‘brom- en snorfiets’ en ‘bedrijfs-of schoolvervoer’ (zoals opgenomen in de vragenlijst). We doen dit met het oog op een betere leesbaarheid.

de modus BTM zich op één van de hoogste niveaus bevindt sinds we met OVG3 zijn gestart in 2007.

Ook op basis van het dagboekje zien we beperkte schommelingen inzake woon-schoolverplaatsingstijd met 19.79, 19.23, 21.86, 19.74, 21.82 en 22.42 minuten per woon-schoolverplaatsing. Dat is helemaal niet zoveel lager dan het woon-werkverkeer. Dat laatste heeft te maken met het toch wel substantieel groter aandeel OV (dan bij het woon-werkverkeer), waardoor de verplaatsingstijd per km gemiddeld gesproken wellicht wat langer zal zijn. Anderzijds is de gemiddelde afstand tot de school nu ook weer niet zo groot: gemiddeld is dat 10,4 km (zie Tabellenrapport, Tabel 165), waardoor het logisch is dat de verplaatsingstijd sowieso wel lager is dan bij het woon-werkverkeer.

Meer genuanceerd krijg je het volgende beeld (zie Tabellenrapport, Tabel 164). 34% woont op minder dan 2,5 km van de school. 55% vind je binnen de 5 km-klasse. En zelfs 71% binnen de 10 km. In feite betekenen deze cijfers dat vooral het fietsaandeel maar ook het aandeel te voet hier toch wel potentie heeft. Dat zien we ook als we kijken naar Tabel 167 (zie Tabellenrapport) waar we kunnen vaststellen dat 55% van de woon-schoolverplaatsingen van maximaal 5 km per fiets of te voet gebeuren. Verder leren we uit deze tabel dat 28% van de woon-schoolverplaatsingen van maximaal 5 km worden uitgevoerd per auto: dat lijkt op het eerste zicht weinig duurzaam maar de erg jonge leeftijd van een deel van de scholieren speelt hierin wellicht een belangrijke rol. Dat laatste zullen we bevestigd zien in de volgende paragraaf (gedetailleerde analyse).

b) Gedetailleerde analyse op basis van enkele andere kenmerken¹²

Om aan te sluiten met waar we daarnet waren geëindigd inzake woon-schoolverkeer met de auto valt (op het eerste zicht) iets heel opvallend op. Uit onze gedetailleerde analyse blijkt dat bijna bij elk OVG de modus "autopassagier" vaker gebruikt wordt als modus bij woon-schoolverplaatsingen die <5 km dan bij verplaatsingen >=5 km. Hier zijn de cijfers: voor de respectievelijke OVG's (OVG3 t.e.m. OVG4.5) en voor woon-schoolverplaatsingen <5 km is dat voor deze modus 28.74%; 27.91%; 30.53%; 26.83%; 29.15% en 28.31% versus voor woon-schoolverplaatsingen >=5 km respectievelijk 21.54%; 31.93%; 18.34%; 21.99%; 21.17% en 20.56%. Dat is op het eerste zicht vrij merkwaardig, want je zou denken dat kinderen -proportioneel gezien en globaal gesproken- vaker met de auto naar school worden gebracht naarmate die school verder van thuis is gelegen. De verklaring ligt in de leeftijdsverdeling van deze schoolgaande kinderen. Voor woon-schoolverplaatsingen <5 km, krijgen we een vrij (links) scheve verdeling met het merendeel van de kinderen dat tussen 9 en 12 jaar is. De relatief jonge leeftijd van de kinderen maakt dat ouders er wellicht voor kiezen om hun kinderen nog op school af te zetten want bij woon-schoolverplaatsingen >=5 km, zien we dat de leeftijdsverdeling veel meer evenredig gespreid is met vaak pieken boven de 12 jaar.

Ook wanneer we dit van een andere kant bekijken, namelijk vanuit de *gemiddelde afstand* tot de school volgens leeftijdscategorie, zien we dat deze 3.6 km bedraagt in de leeftijdscategorie 6-12; en al 8.4km in de leeftijdscategorie 13-17, en 18.2 km (15.09 km volgens het dagboekje) in de leeftijdscategorie 18-24. Dat dit laatste cijfer hoger is voor deze leeftijdscategorie, heeft uiteraard te maken met het aanbod aan hogescholen/universiteiten dat duidelijk minder groot is dan bij het secundair onderwijs. Toch lijkt dit cijfer ons aan de vrij hoge kant, maar er zijn wellicht ook een aantal studenten die niet op kot zitten; en ook is het denkbaar dat een aantal van de studenten die wel op kot zitten eventueel de afstand van bij hun thuis (en dus niet van op hun kot) tot de school hebben ingegeven in de bevraging. Voor deze cijfers in deze paragraaf en alle hierna volgende cijfers inzake woon-schoolverkeer, hebben we (omwille van de kleine aantallen), de verschillende OVG's in zijn geheel (OVG3 t.e.m. OVG4.5) geanalyseerd.

Een andere belangrijke bevinding is de *locatie van de type gemeente van woonplaats*. Zoals ook al eerder in dit rapport aangehaald, is de typologie van de woonplaatsgemeenten gebaseerd op de gebiedsgerichte opdeling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Uit onze extra analyses die we hierop hebben uitgevoerd, zien we dat scholieren en studenten die in een grootstedelijk gebied centrumgemeente (=Antwerpen of Gent) wonen een gemiddelde woon-schoolafstand hebben van

¹²Al deze cijfers in deze paragraaf zijn op basis van de persoonsvragenlijst. De cijfers op basis van het verplaatsingsboekje zijn verschillend maar de algemene conclusies wijzen in dezelfde richting.

5,0km op basis van persoonsvragenlijst (4,22 km volgens verplaatsingsboekje); terwijl bij steden die behoren tot het regionaal stedelijk gebied centrumgemeenten (steden zoals Mechelen, Leuven, Brugge, Oostende enz.) de gemiddelde woon-schoolafstand 8.5 km bedraagt (6.5 km op basis van dagboekje). Nog kleinere steden, zoals deze die bijvoorbeeld behoren tot het regionaal stedelijk gebied randgemeenten hebben een nog grotere gemiddelde woon-schoolafstand (i.e. 12,2 km volgens persoonsvragenlijst en 8.7 km volgens dagboekje). Vorig jaar vonden we bij de detailbespreking van het woon-werkverkeer nog een effect inzake woon-werkafstand volgens woonplaats volgens provincie, maar hetzelfde zien we niet bevestigd voor het woonschoolverkeer. Dat is logisch want de meeste scholieren lopen school in de provincie waar ze wonen, en dat is uiteraard in mindere mate het geval voor het woon-werkverkeer.

Opmerkelijk genoeg zien we het *provinciale effect (of het effect van de woonplaats volgens provincie)* wel heel erg duidelijk terugkomen *in de modale keuze*. Een extra analyse leert ons dat op korte afstand (woon-schoolverplaatsingen <5 km), scholieren en studenten uit Vlaams-Brabant het vaakst met de auto naar school worden gebracht (42.3%); terwijl scholieren en studenten uit Antwerpen het minst vaak als autopassagier naar school worden vervoerd (18.2%). Dat zien we uiteraard ook terug inzake fietsgebruik; hier geldt het omgekeerde met een aandeel van 28% in Vlaams-Brabant versus 47.8% in Antwerpen (cijfers op korte afstand <5 km). 23% verplaatst zich hier te voet naar school; meteen het hoogste cijfer van alle provincies (vergelijk bv. met 14.3% in Limburg). Toch opmerkelijke resultaten.

Terwijl we bij de bespreking van het woon-werkverkeer vorig jaar nog ontdekten dat Limburgers zich het minst duurzaam verplaatsen (namelijk met de wagen), zien we dat helemaal niet bevestigd bij het woon-schoolverkeer. Hier komt de modus BTM uit op een opmerkelijke 48%, erg goed is dat (14% meer dan de tweede grootste provincie, nl. Antwerpen). Dit is dan toch wellicht het politieke effect wat hier toch vrij duidelijk speelt. De trein kent in deze provincie echter een veel minder groot marktaandeel dan in andere provincies (nl. 8.7% voor woon-school op lange afstand versus bv. 21% in Oost-Vlaanderen). Ook al zijn er duidelijke verschillen met het woon-werkverkeer, toch speelt dus ook op woon-schoolverkeer de ruimtelijke context en ook de intensiteit van het aanbod van OV (zie bv. bij trein en BTM in Limburg) als erg belangrijke verklarende factor.

Ook het woonschoolverkeer bevestigt tot op zekere hoogte ons beeld dat we hebben van de maatschappij: zo is er een duidelijk effect van *geslacht*. Zo zien we dat meisjes vaker BTM gebruiken, ook vaker te voet gaan en vaker naar school gebracht worden dan jongens. Jongens gebruiken dan weer vaker de fiets voor hun woon-schoolverplaatsingen.

Ook interessant om te analyseren is het *netto inkomen van het gezin* waartoe de kinderen behoren. Scholieren en studenten uit gezinnen met hogere inkomens worden vaker naar school gebracht (met uitzondering van de categorie >5.000 euro): in de categorie 1.000-2.000 euro bedraagt dit aandeel 20.8%(<5 km)/23.82%(>=5 km); terwijl in de inkomenscategorie 4.000-5.000 euro dit al 45%(<5 km)/54.96% (>=5 km) van het modale aandeel bedraagt. Op korte afstand (<5 km) fietsen kinderen uit gezinnen met lagere inkomens (1.000-2.000 euro) minder vaak (33.4%) dan de gezinnen met een hoog inkomen (50.4%), maar hier gaat het om een (enigszins logische) substitutie met verplaatsingen te voet (24% in categorie 1.000-2.000 euro en 17.4% in categorie >5.000 euro). Interessant voor die verplaatsingen te voet is nog op te merken dat voor korte verplaatsingen het aandeel te voet monotoon daalt (56%, 29%, 24%, 20%, 19.4%) naarmate het inkomen stijgt. Het effect stopt bij de gezinnen met de hoogste inkomens (modaal aandeel te voet 29%). Mogelijk speelt hier de weinig beschikbare tijd die deze ouders kunnen spenderen aan woon-schoolverplaatsingen van hun kinderen. Dat zagen we ook al bij de bespreking van de modus autopassagier. Ook bij BTM zien we hetzelfde dalende verloop (41% in categorie 1.000-2.000 euro tot 19% in de categorie >5.000 euro).

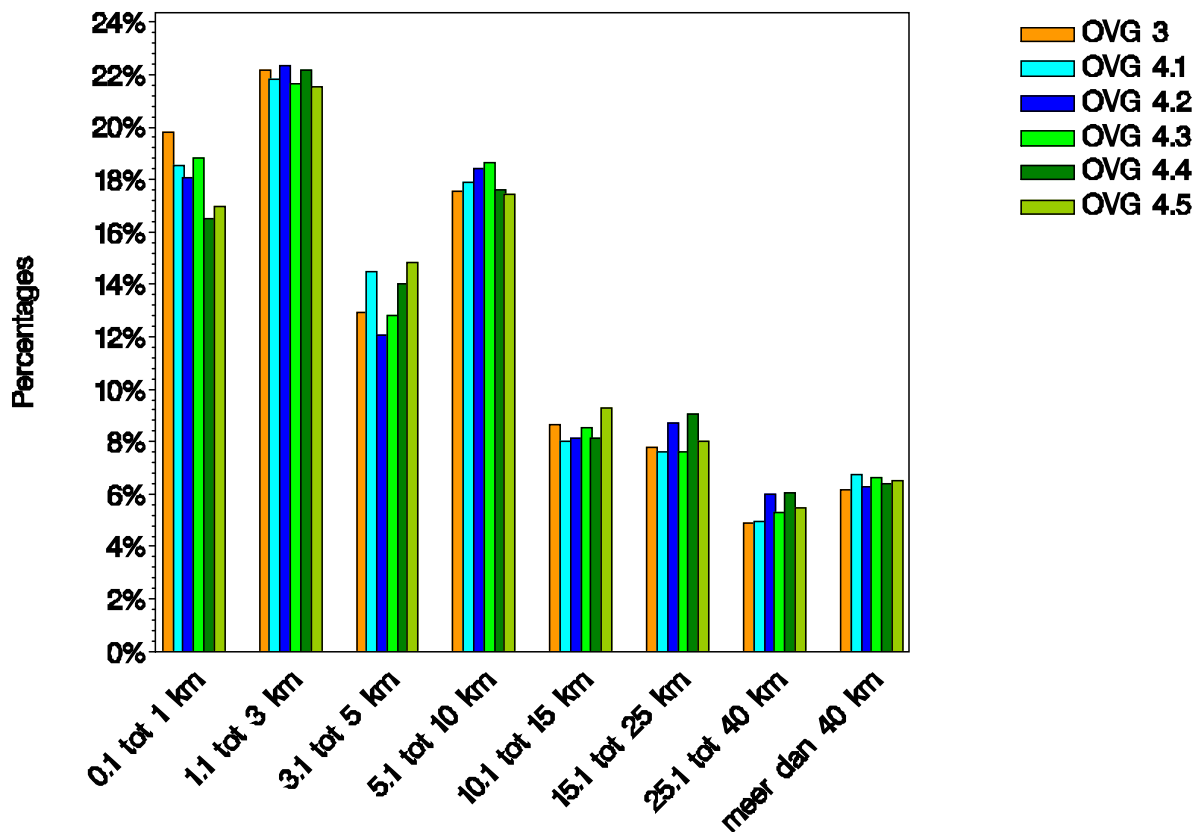
Gerelateerd met de vorige analyse speelt ook het *diploma van het gezinshoofd* een zeer belangrijke rol bij de modale keuze van hun kinderen. Erg opvallend/interessant is het monotoon stijgende verloop van het fietsgebruik (<5 km) met respectievelijk 26.9%; 31.7%; 33.2%, 37.1%; 40.8%; 47.9% en 48.05%; gerangschikt volgens oplopend diploma gezinshoofd. Quasi het perfecte spiegelbeeld zien we voor verplaatsingen te voet, gerangschikt volgens oplopend diploma

gezinshoofd met aandelen van 31%, 26.5%, 25.2%, 20.6%, 16.10%, 14.8% en 15.8%. Op lange afstand zien we dit effect bijvoorbeeld ook voor BTM gebruik met een modaal aandeel van 45% voor kinderen die een gezinshoofd hebben dat een lager onderwijs diploma heeft versus slechts 19.6% voor kinderen die uit gezinnen komen waarbij het gezinshoofd universitair geschoold is.

Samenvattend kunnen we stellen dat op basis van deze diepgaande analyse naar voor is gekomen dat niet alleen de persoonlijke kenmerken van de reiziger zelf, maar ook ruimtelijke structuur en zelfs complexere variabelen/effecten zoals de context van het gezin waartoe een kind behoort een duidelijke invloed kunnen hebben op de modale keuze van de scholieren en studenten. De verklaring van ons verplaatsingsgedrag is dus vaak complexer dan je op het eerste zicht zou denken. En dan houden we in deze analyse nog geen rekening met andere mogelijke belangrijke beïnvloedende factoren zoals bijvoorbeeld de omvang van het sociale netwerk.

1.6 Verplaatsingsafstanden

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Afstandsklasse (Aantal Verplaatsingen)



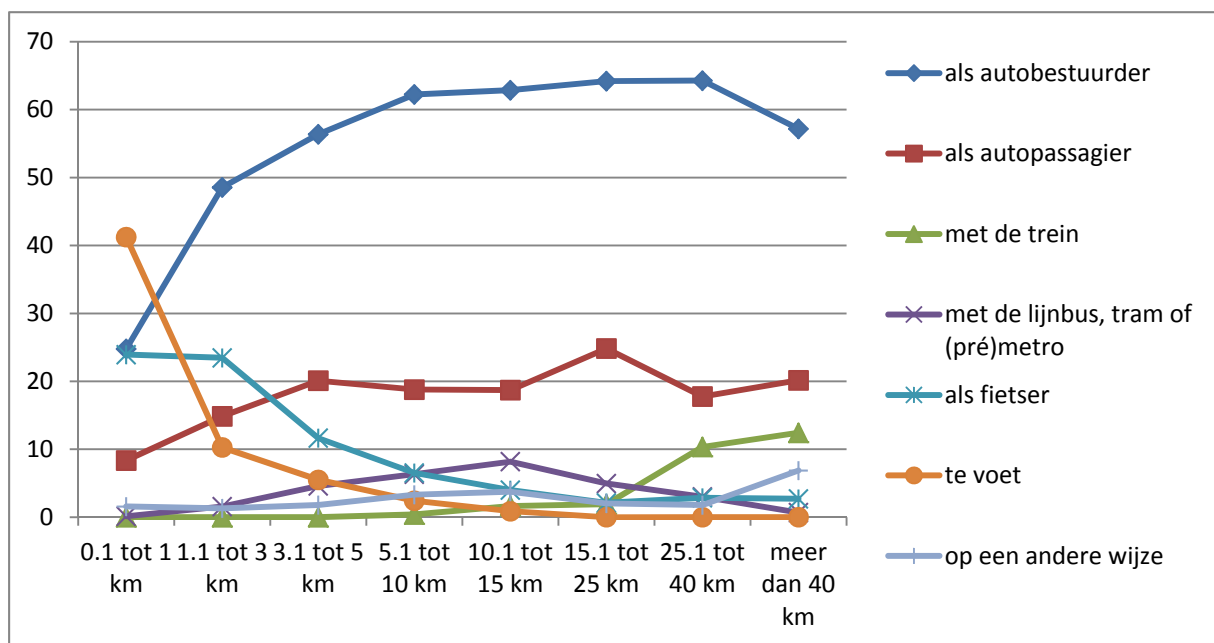
Met bovenstaande grafiek zitten we terug bij het verplaatsingsboekje (zie ook Appendix 2, Tabel 9). Deze grafiek is in het vakjargon ook wel bekend als de “triplengteverdeling”. Deze verdeling (soms ook wel uitgedrukt in aantal minuten reistijd op de X-as, of opgesplitst per vervoersmodus (zie hiervoor volgende grafiek)), geeft aan hoeveel verplaatsingen in een bepaalde afstandscategorie worden uitgevoerd. Met andere woorden leert dit ons dus “hoe ver” deze verplaatsingen zijn; verwar het dus niet met dat andere belangrijke richtcijfer: het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag (zie verder in dit rapport op blz. 48).

Net zoals vorige jaren moeten we vaststellen dat onze verplaatsingen erg kort zijn: meer dan de helft (53%) van onze verplaatsingen zijn korter dan 5 km. Slechts 12% is verder dan 25 km. Als je erover nadenkt is dat logisch: vermits het hier om aantallen verplaatsingen gaat, weegt een verre

verplaatsing niet “zwaarder” door dan verplaatsingen dichtbij; en als je onze totale dagindeling bekijkt, maken we ook best heel wat korte trips.

Wanneer we deze cijfers wat meer in detail bekijken, zien we, globaal gesproken, wat we op basis van common sense zouden verwachten van een dergelijke triplengteverdeling. De belangrijkste vaststellingen zijn dat jongeren verhoudingsgewijs meer korte verplaatsingen maken dan de andere leeftijdsklassen (zie Tabellenrapport, Tabel 76) –de kortere afstand tot school zal hier zeker voor iets tussen zitten-; mensen met een hoger diploma vaker langere verplaatsingen maken dan mensen met geen of lager diploma (zie Tabellenrapport, Tabel 80) –gespecialiseerde jobs zijn geografisch geclusterd - en hiermee gerelateerd: mensen met een hoger inkomen zullen zich ook – steeds globaal gesproken- (zie Tabellenrapport, Tabel 84) wat vaker verder verplaatsen dan de laagste inkomens.

1.7 Verplaatsingsafstand en hoofdvervoerswijze



Deze grafiek (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. bis** en **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**, kolompercentages) geeft een verdere detaillering van de hierboven besproken triplengteverdeling en is opgesplitst volgens gebruikt hoofdvervoermiddel. De grafiek toont de “systeemgrenzen” van de vervoersmodi. De grenzen zijn relatief stabiel te noemen over landen en regio’s heen. Analyses van cijfers uit Nederland bijvoorbeeld tonen een gelijkaardig patroon voor het gebruik van de verschillende modi voor de respectievelijke afstandsklassen. De reden hiervoor is dat mensen een redelijk vast “tijds-ruimte prisma” hebben: namelijk gemiddeld gesproken ongeveer 38 km die moet worden afgelegd in een tijdsperiode van ongeveer één uur. Eenvoudig gesteld: wanneer mensen zich om de één of andere reden verder (dan dit gemiddelde) dienen te verplaatsen, wensen ze modi te gebruiken die voldoende snel zijn om een minimaal aan “tijdsverlies” te hebben om op deze manier binnen het tijdsbudget van 1 uur te blijven. Hierdoor krijgt bijvoorbeeld de auto bij heel lange verplaatsingen (i.e. meer dan 40 km) concurrentie van de trein (met een marktaandeel van bijna 12% voor de trein). Langs de andere kant van het spectrum is er ook duidelijk een heel opportunistische (noem het eventueel een gemakzuchtige) reflex: ook al gaat de Vlaming voor verplaatsingen in de categorie 0,1 t.e.m. 1 km het meest te voet (dit jaar slechts 41,25%; vorig jaar was dat nog 48,5%); toch is de auto(bestuurder) ook in deze categorie nog een vrij frequent gebruikt vervoermiddel met een aandeel van 24,77%.

1.8 Variaties in aantal verplaatsingen

Geslacht

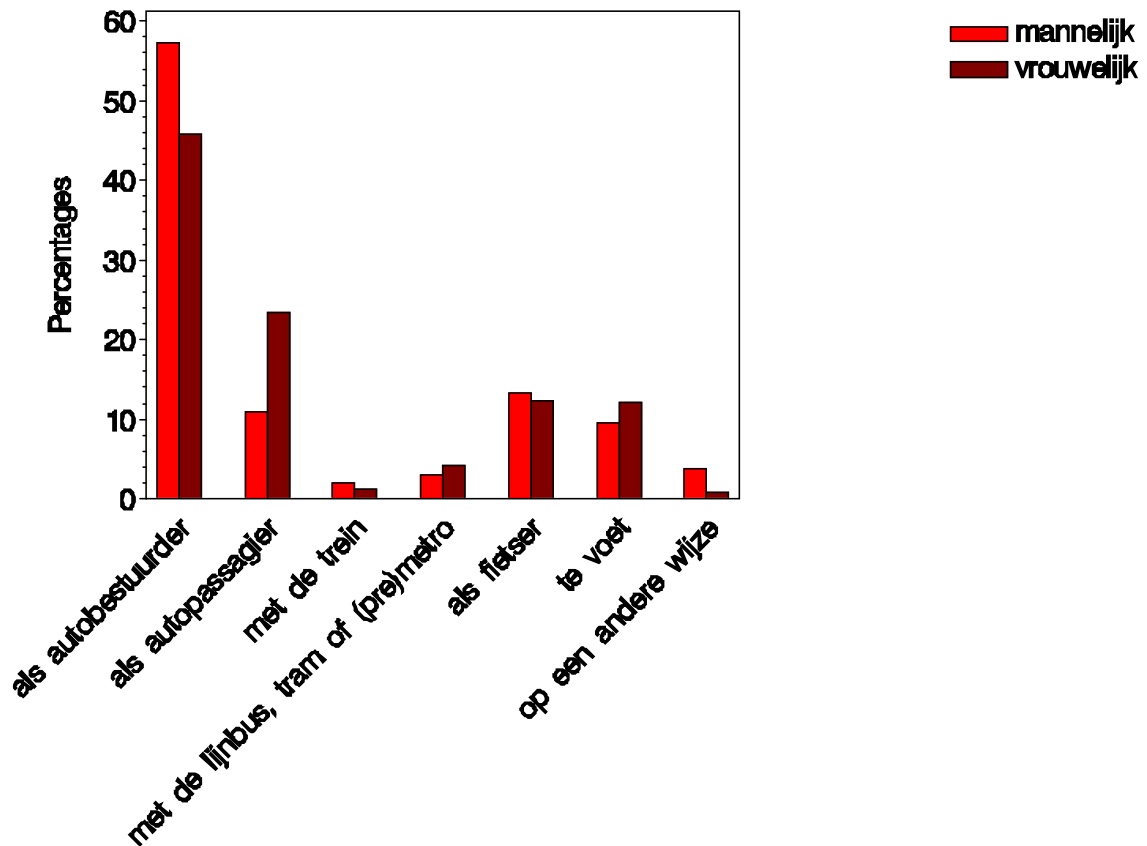
Deelgroep	Aantal OVG 3	Aantal OVG 4.1	Aantal OVG 4.2	Aantal OVG 4.3	Aantal OVG 4.4	Aantal OVG 4.5
algemeen gemiddelde	3,14	2,84	2,88	2,78	2,72	2,76
mannelijk	3,27	2,99	2,96	3,01	2,77	2,93
Vrouwelijk	3,02	2,71	2,81	2,59	2,72	2,63

Net zoals bij al de vorige OVG's (tot en met het eerste OVG in 1994 toe), verplaatsen Vlaamse mannen zich vaker dan de Vlaamse vrouwen. Dat lijkt eigen aan de Vlaamse maatschappelijke context: want bijvoorbeeld in Nederland verplaatsen vrouwen zich vaker dan mannen (2.77 versus 2.58 volgens cijfers van 2012) en ook in Engeland is dat het geval.

De consistentie van deze bevindingen, niet alleen in de tijd (sinds het eerste OVG t.e.m. nu) maar ook geografisch (zoals in Vlaanderen en Nederland maar ook in andere landen) geeft aan dat de sociale en culturele context een belangrijke determinerende factor is voor de verklaring van ons gedrag. Context/cultuur en maatschappij zijn natuurlijk vrij moeilijk te beïnvloeden (op korte termijn). Anderzijds willen we hier ook niet te fatalistisch klinken: denk aan een stad zoals Kopenhagen, waarbij het modale aandeel van de fiets "slechts" rond de 10% zat in de jaren 70; en waarbij een externe factor zoals de energiecrisis de regering in Denemarken ertoe aangezet heeft om autovrije zondagen te introduceren om oliereserves te besparen. Deze externe omstandigheid lag aan de basis (uiteraard gevolgd door politiek optreden en milieu- en fietsbewegingen die de nodige impulsen gaven) van het beeld dat we tot op vandaag hebben van Kopenhagen als "de meest fietsvriendelijke stad ter wereld". Uiteraard heeft het decennia geduurd, maar het voorbeeld toont wel aan dat een ommekeer mogelijk is en een volgehouden beleidsinspanning wel degelijk tot resultaat kan leiden.

Naast geslacht en opleidingsniveau (zie verder in dit rapport) zijn er uiteraard nog andere belangrijke socio-demografische factoren die variaties in aantal verplaatsingen en/of modale keuze voor deze verplaatsingen kunnen verklaren. Denk aan een variabele zoals *leeftijd*. Het zal de lezer wellicht niet verbazen maar ook uit dit OVG zien we duidelijk dat bepaalde modi vooral gebruikt worden door bepaalde doelgroepen. Het duidelijkste voorbeeld is het lijnbus-gebruik: hier zien we dat ongeveer 12% van de 13-17 jarigen en 7% van de 18-24-jarigen (zie Tabellenrapport, Tabel 75) de bus gebruiken. Bij de andere leeftijdscategorieën ligt dit aandeel duidelijk lager. Hetzelfde fenomeen zien we bij een variabele zoals *inkomen*. Globaal gesproken kunnen we op basis van deze gegevens (zie Tabellenrapport, Tabel 87) stellen dat naarmate het inkomen groter is, er wat meer kans is dat mensen zich minder duurzaam gaan verplaatsen.

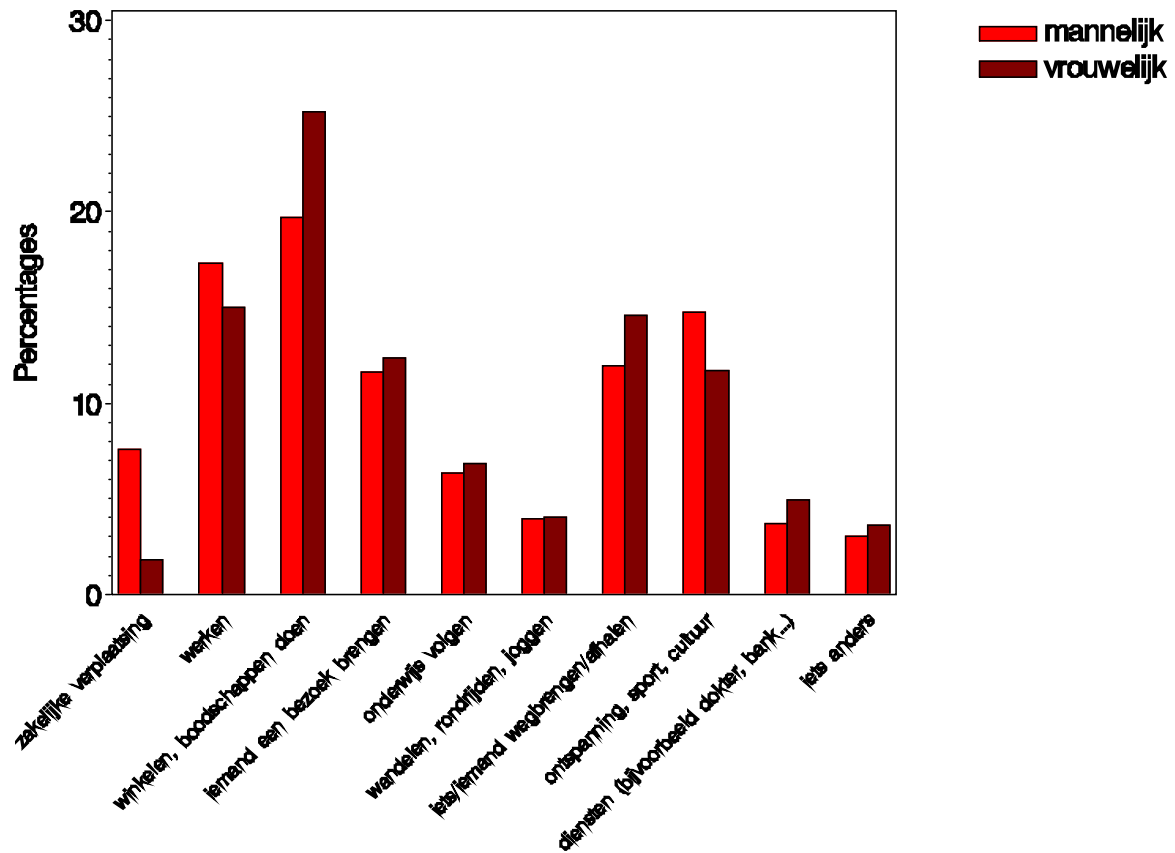
Hoofdvervoerswijze per geslacht (Aantal Verplaatsingen)



Het gebruik van hoofdvervoermiddelen volgens geslacht (zie ook Appendix 2, **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**)¹³ kwam daarnet al even aan bod in de vorige bespreking. Net zoals in al de vorige OVG's vinden we ook dit jaar opnieuw dat vrouwen meer verplaatsingen met de lijnbus, te voet en als autopassagier afleggen. Ook in andere landen (Nederland, Engeland) zien we dezelfde patronen voor deze modi, dus kunnen we met grote zekerheid spreken van een stabiele observatie voor wat betreft de relatie geslacht-hoofdvervoermiddel. Opnieuw een voorbeeld van een sterk maatschappij-gebonden maar ook wel van een demografisch en historisch patroon.

¹³ De inhoud van de categorie 'op een andere wijze' komt hier niet overeen met de inhoud zoals gebruikt in het onderzoek en zoals weergegeven in het tabellenrapport. De categorie 'op een andere wijze' bevat hier de categorieën 'op een andere wijze' (zoals opgenomen in de vragenlijst) en de categorieën 'motorfiets', 'brom- en snorfiets' en 'autocar' (zoals opgenomen in de vragenlijst). We doen dit met het oog op een betere leesbaarheid.

Motief per geslacht (Aantal Verplaatsingen)



Ook deze grafiek (zie ook Appendix 2, *Tabel 12*) hoeft ons niet te verbazen en is dus opnieuw een bevestiging van het genoemde traditionele rollenpatroon: mannen doen meer verplaatsingen met als motief zakelijke verplaatsingen, werken en ontspanning/sport/cultuur terwijl vrouwen zich voor heel wat meer activiteiten (o.a. winkelen/boodschappen doen, iemand een bezoek brengen, onderwijs, iets/iemand brengen/halen en diensten) vaker dan mannen verplaatsen. Ook deze observatie zagen we al in quasi elk ander OVG op deze manier terugkomen, wat opnieuw logisch is. Onze activiteiten hangen samen met bv. afspraken binnen het gezin of met kwantificeerbare factoren zoals onze arbeidsmarkt die bv. bepaalt dat mannen zich verder verplaatsen om te gaan werken waardoor er voor mannen sowieso ook wat minder tijd overblijft om andere activiteiten op te nemen.

Opleidingsniveau

Deelgroep	Aantal OVG3	Aantal OVG4.1	Aantal OVG4.2	Aantal OVG4.3	Aantal OVG4.4	Aantal OVG4.5	Vershil
geen diploma	1,35	1,14	1,76	1,41	1,48	1,28	-0,2
lager onderwijs	2,10	1,69	1,49	1,57	1,46	1,37	-0,09
middelbaar ASO niet afgewerkt	2,80	2,39	2,54	2,37	1,88	2,12	0,24
middelbaar niet-ASO niet afgewerkt	3,04	2,77	2,57	2,62	2,70	2,47	-0,23
middelbaar ASO volledig afgewerkt	3,26	2,93	3,37	2,99	3,07	2,88	-0,19
middelbaar niet-ASO volledig afgewerkt	3,21	2,88	2,94	2,87	2,82	2,82	0
hoger niet-universitair onderwijs	3,88	3,63	3,56	3,49	3,57	3,59	0,02
universitair onderwijs	3,86	3,54	3,93	3,45	3,21	3,90	0,69

Eerder hebben we al gezegd dat een Vlaming zich gemiddeld 2,76 keer per dag verplaatst. Uit de tabel zien we toch wel heel duidelijk dat mensen met een opleiding (ASO diploma, hoger onderwijs, universitair onderwijs en ook niet-ASO volledig afgewerkt) meer verplaatsingen doen dan dit algemeen gemiddelde; terwijl mensen met een duidelijke lagere of geen opleiding (geen diploma, lager onderwijs diploma en niet afgewerkte studies) minder verplaatsingen doen. Het verschil loopt op tot een factor 3 aan beide kanten van het spectrum. Quasi exact hetzelfde patroon zien we voor (de gerelateerde variabele) inkomen (zie Tabellenrapport, Tabel 86).

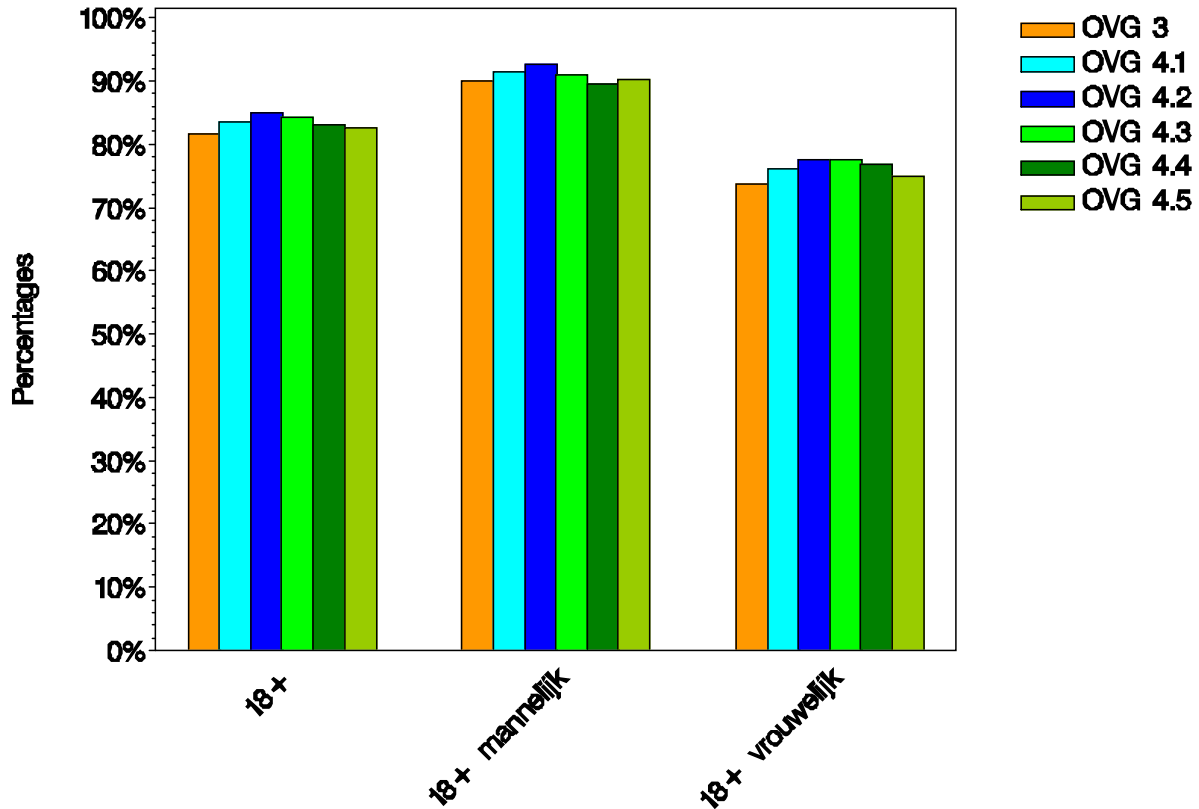
Na al de verschillende OVG studies kunnen we dan met een vrij grote zekerheid stellen dat opleidingsniveau en inkomen veruit de belangrijkste verklarende socio-economische factoren zijn om de variabiliteit inzake verplaatsingsgedrag van mensen te verklaren (veel meer dan bv. geslacht). Vooral aan de extremen van het spectrum, bv. mensen zonder diploma en zonder job, zijn de verschillen uiteraard het meest duidelijk. Dat is perfect logisch: iemand zonder werk heeft per definitie gemiddeld gesproken al 2 verplaatsingen per dag minder.

Dat laatste maakt dus ook dat wanneer we individuele reizigers aggregeren tot alle "verkeersdeelnemers", een macroscopische indicator zoals het BNP/BBP in een regio samenvalt met mobiliteit/transport. Als er veel werklozen zijn, zal het BNP/BBP lager zijn en zal de "omvang van mobiliteit" kleiner/lager zijn. We zien dit vooral bevestigd op het niveau van het totaal aantal afgelegde personenkilometers in een land. Een macroscopische indicator zoals BNP is dan ook niet voor niets één van de meest belangrijke variabelen in macroscopische transportmodellen.

1.9 Rijbewijsbezit en bezit/gebruik van vervoermiddelen

Onderstaande tabellen zijn opnieuw gegenereerd op basis van afzonderlijke specifieke vragen uit de persoonsvragenlijst en niet op basis van het verplaatsingsboekje.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Rijbewijsbezit

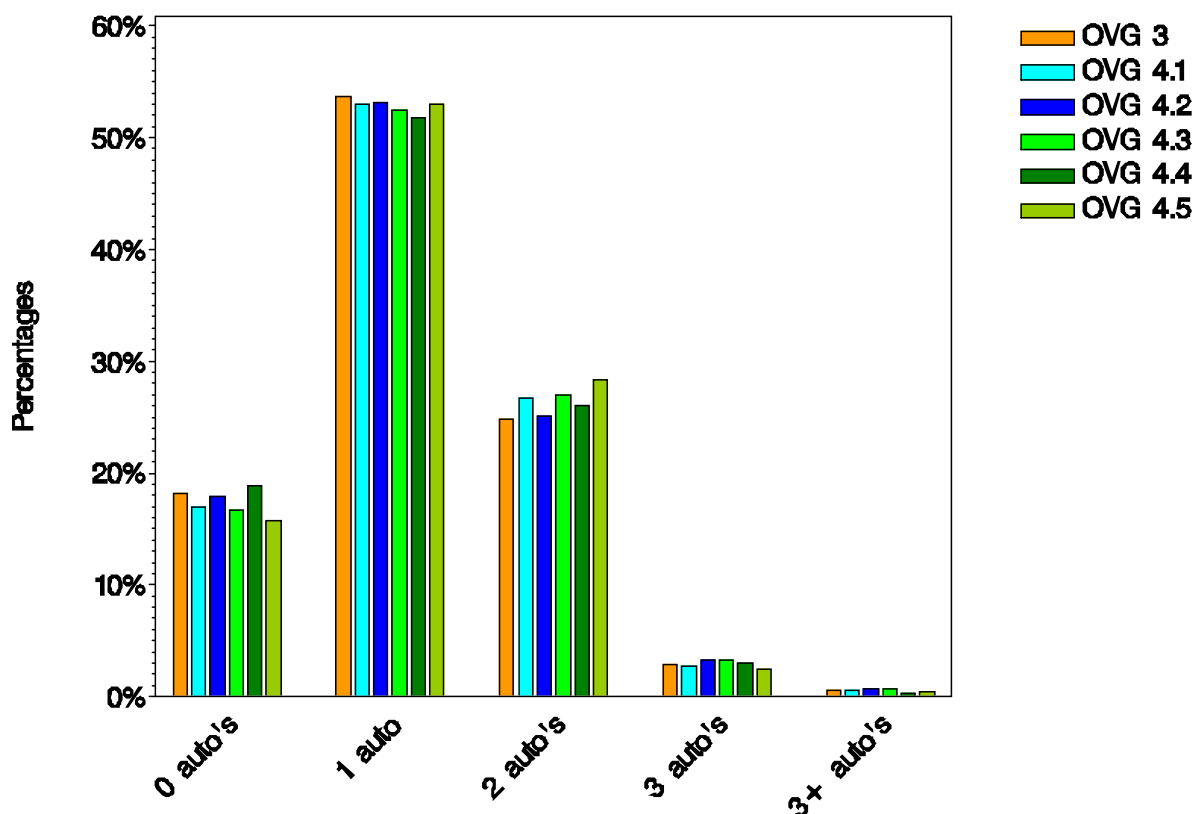


Het rijbewijsbezit in Vlaanderen (zie ook Appendix 2, Tabel 13) bedraagt anno 2013 82.58%. We zien geen significante verschillen tussen de vorige OVG's (OVG4.4 en OVG3). Zonder hiervoor een echt cijfermatig en wetenschappelijk bewijs te hebben, kunnen we een aantal hypothesen naar voren schuiven die dit eventueel *gedeeltelijk* zouden kunnen verklaren. Zo kan e.e.a. misschien te maken hebben met de huidige context waarin jongeren leven: een eigen laptop, smartphone en gestegen huurprijzen van studentenkoten maken dat een eigen auto voor meer en meer jongeren onbetaalbaar begint te worden. En dat rijbewijs wordt dan misschien wat uitgesteld, want ook bij mannen zien we geen verdere lineaire monotone stijging (maar hier was het rijbewijsbezit ook al vrij hoog uiteraard).

In tegenstelling tot wat we misschien zouden verwachten op basis van de emancipatie van de vrouw, en de daarmee samenhangende participatie aan mobiliteit gedurende de voorbije decennia in de Westerse maatschappij, zien we geen jaarlijkse, volgehouden stijging (ook geen daling want de verschillen zijn niet significant) van het rijbewijsbezit bij vrouwen in onze studie. Daarom is een andere belangrijke conclusie/verklaring, en dat zeggen we dus niet alleen op basis van deze grafiek maar ook op basis van de hierboven beschreven analyses inzake geslacht, dat het traditionele rollenpatroon (ook inzake mobiliteit) nog steeds sterk aanwezig is in de maatschappij. Wellicht vergt het meerdere decennia om een echte impact/verandering te kunnen zien in cijfers. Dat zien we bevestigd wanneer we de cijfers van OVG1 (1994) bekijken: toen had "slechts" 67% van de vrouwen (+18 jaar) een rijbewijs.

De cijfers omtrent rijbewijsbezit kunnen we vergelijken met gegevens die op populatieniveau beschikbaar zijn bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: hier bekomen we voor Vlaanderen bij benadering¹⁴ anno 2014 een rijbewijsbezit van 91%. De man/vrouw verhouding inzake rijbewijsbezit bedraagt volgens de populatiecijfers van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer 54.36% versus 45.64¹⁵. In het OVG komen we uit op (zie Appendix 2, Tabel 13) respectievelijk 54.29% en 45.71%. Met andere woorden: het OVG benadert zowel de absolute populatiecijfers als de man/vrouw verhouding vrij goed.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Aantal auto's



Uit de verdeling van het **autobezit** (zie ook Appendix 2, *Tabel 14*) komt een gemiddelde van 1.19 auto's per gezin naar voren. Dat is een vrij stabiel gemiddelde – enerzijds vonden we in de vorige OVG's een vrij gelijkaardig cijfer -, en ook op basis van populatiegegevens komen we ongeveer op hetzelfde aantal uit.

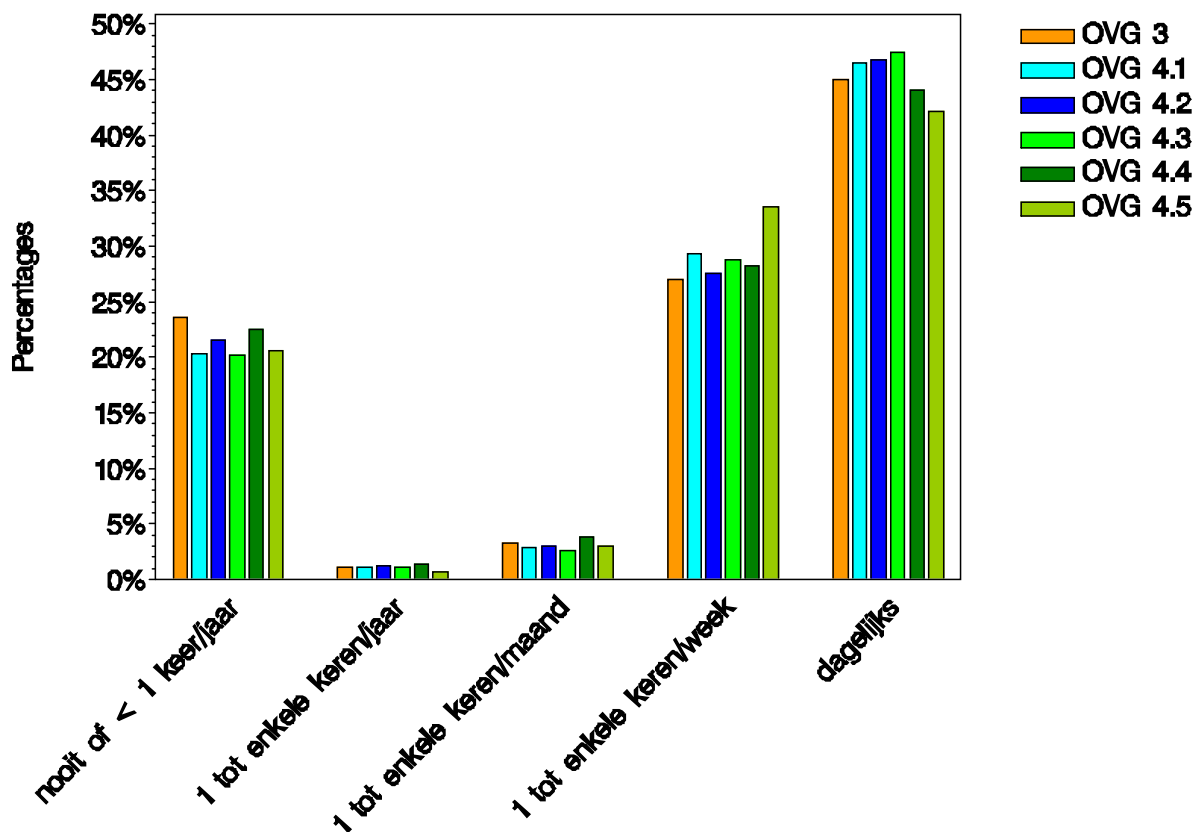
Dit jaar zien we echter wel een belangrijk verschil in de hierboven getoonde verdeling. We hebben het reeds eerder in dit rapport aangehaald maar deze studieperiode hebben we minder autoloze gezinnen in de huidige steekproef (18,2%) dan in de vorige OVG's. Aangezien het aandeel niet-autobezitters in de huidige steekproef is verlaagd, kan dit een impact hebben op een aantal afgeleide tabellen omtrent het verplaatsingsgedrag. Want het betekent dat in de huidige steekproef, proportioneel gezien, meer mensen in de mogelijkheid zijn (of minder mensen niet in

¹⁴ Niet alle overlijdens of buitenomloop stellingen worden geregistreerd in de populatie-database, waardoor de reële cijfers lager zullen liggen naarmate de leeftijd stijgt. De cijfers inzake rijbewijsbezit zijn dd. juni 2014 (4686778) maar de bevolking in het Vlaamse gewest ouder dan 18 jaar is enkel bekend dd. januari 2013 (5139069). Bijgevolg kan het reële populatiecijfer afwijken.

¹⁵ Zelfde opmerking als bij voetnoot 24.

de mogelijkheid zijn) om zich met de auto te verplaatsen dan in de vorige OVG's. Minder autoloze gezinnen, zou theoretisch en proportioneel gezien moeten leiden tot meer verplaatsingen als autobestuurder. We vinden dat niet meteen terug in de grafiek op pagina 20, maar het is niet zo eenvoudig om hier conclusies aan te koppelen want enerzijds kan je stellen dat eventuele cijfermatige verschillen in autogebruik niet uitsluitend aan een wijzigend gedrag kunnen worden toegeschreven omdat één van de onderliggende determinerende variabelen gewijzigd is. Anderzijds moeten we opmerken dat qua werkwijze net zoals in de vorige OVG's, de steekproeftrekking puur at random is gebeurd (zie Appendix 1) en er bij de statistische representativiteit is gecontroleerd op een aantal basisvariabelen. Merk op dat het aantal auto's binnen het gezin hier niet bij is omdat we niet over populatiecijfers hieromtrent beschikken, en hier dus ook (op het niveau van de populatie) niet op kunnen controleren bij de steekproeftrekking. Met andere woorden kan het dus zijn dat een verschil in cijfers te maken heeft met gedrag, maar het kan ook zijn dat door de variatie in de steekproeftrekking, de factor autobezit een factor is die we in het achterhoofd moeten houden bij het maken van vergelijkingen.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Gebruik van de auto (bestuurder 18+)

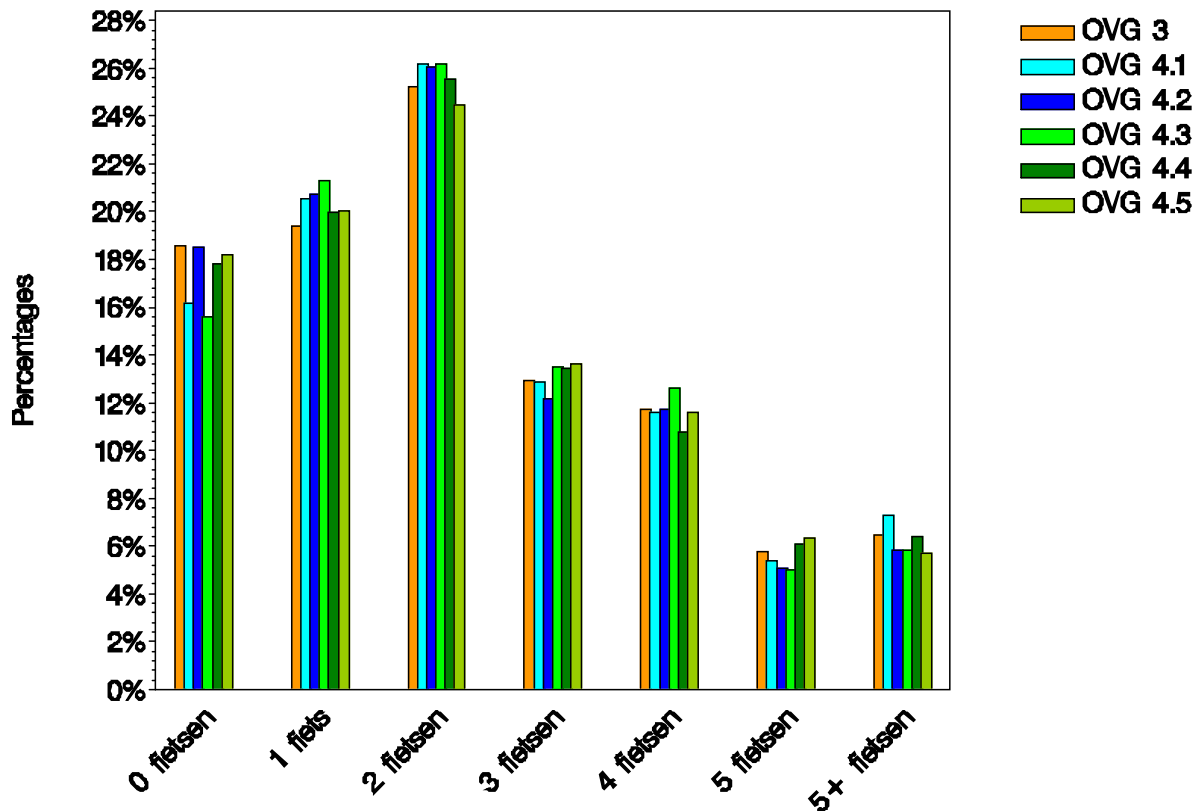


Opvallend in deze grafiek is dat het wekelijkse autogebruik significant gestegen is ten opzichte van vorig jaar terwijl we inzake dagelijks autogebruik geen significante wijziging kunnen waarnemen. Op basis van deze observatie is het moeilijk/gevaarlijk om uitspraken te doen inzake de modale verschuivingen: verder in dit rapport zullen we bijvoorbeeld ook zien dat het wekelijkse fietsgebruik gestegen is; maar om hieruit te concluderen dat op basis van deze vraag een shift van dagelijks gebruik naar wekelijks gebruik heeft plaatsgevonden of er een substitutie heeft plaatsgevonden van auto naar fiets, is zeker een brug te ver. Anderzijds zie je dit laatste wel bevestigd bij het woon-werkverkeer (zie bespreking op blz. 29-30) maar puur wetenschappelijk gezien kan je dit dus niet concluderen op basis van deze grafiek.

Ook dit jaar zien we anderzijds wel een bevestiging van de ondergrens (nooit of minder dan 1x per jaar) van 20%; dat is enerzijds logisch: iemand die geen auto heeft, kan er uiteraard ook geen

gebruik van maken, maar anderzijds ook een mooi voorbeeld van de samenhang van verschillende variabelen (en consistentie in resultaten) in de studie.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Aantal fietsen

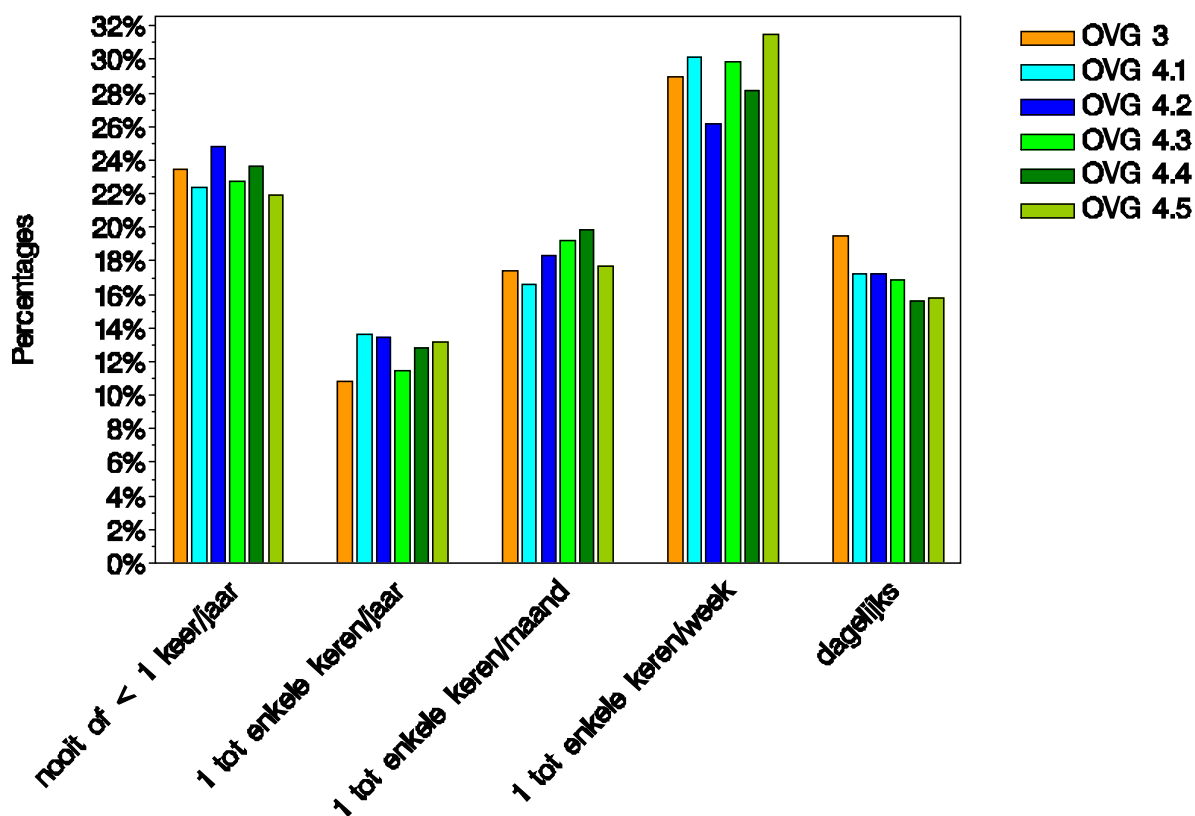


Het gemiddeld aantal fietsen bedraagt in Vlaanderen 2,27. Dit kan worden gecorreleerd met de gemiddelde gezinsgrootte, die 2,33 bedraagt (in 2009; recentere cijfers niet beschikbaar). Gemiddeld gesproken beschikt dus ongeveer elke Vlaming over een fiets.

Net zoals autobezit, is het fietsbezit gerelateerd met het gezinsinkomen (meer fietsen bij hoger inkomen) en ook een (niet perfecte) relatie met de gezinssamenstelling, met duidelijk meer fietsen dan leden van het gezin op het einde van de distributie (bijvoorbeeld duidelijk meer dan 5+ fietsen dan 5+ gezinsleden: de wat comfortabelere/duurdere (koers)fiets of mountainbike als recreatiemiddel of oude fietsen die we misschien nog wel bezitten maar niet langer gebruiken).

We zien verder geen statistische significanties tussen dit OVG en het vorige OVG (OVG4.4).

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Gebruik van de fiets

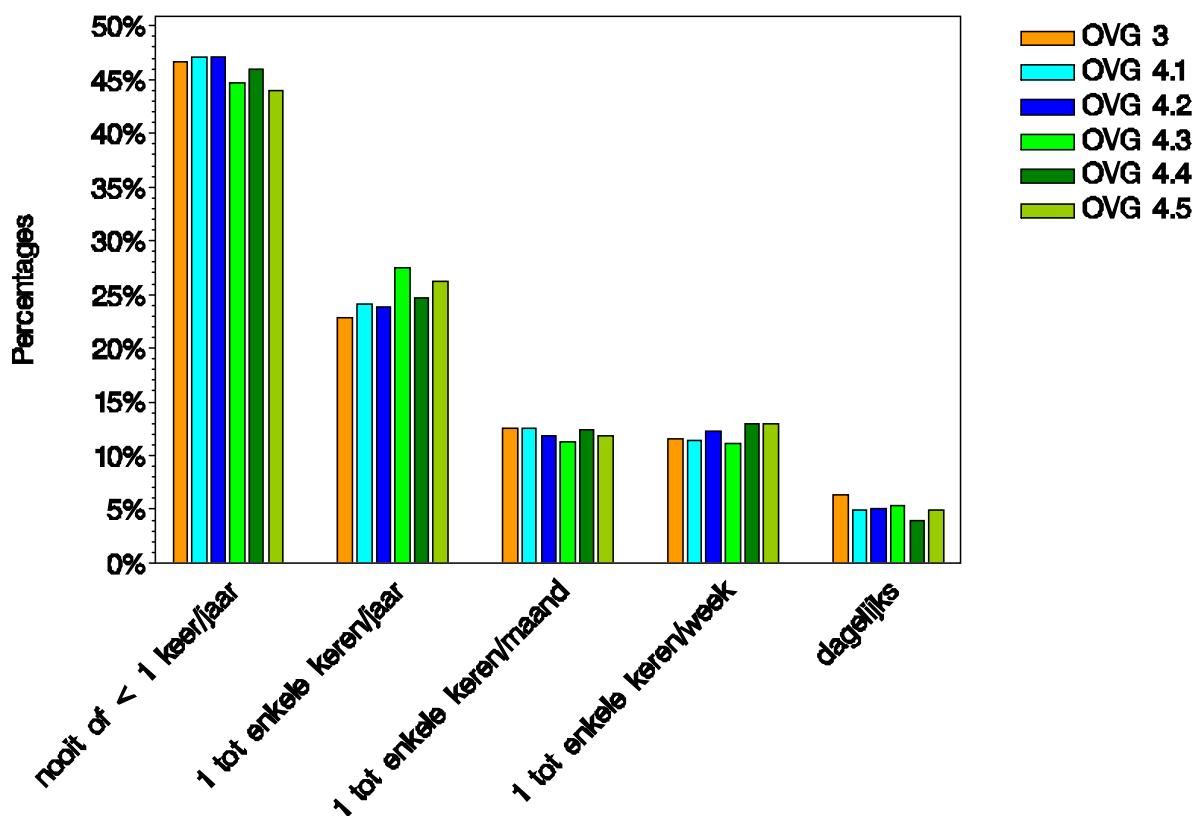


Uit bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, Tabel 17) zien we ook dit jaar dat ruim 1/3 zelden of nooit met de fiets rijdt. Bijna 18% maakt occasioneel (1 tot enkele keren per maand) gebruik van de fiets. Meer dan 45% zijn regelmatig fietsers die de fiets dagelijks of wekelijks gebruiken.

Ten opzichte van het vorige OVG4.4 zien we een statistisch significant verschil in de categorie "1 tot enkele keren per week". De andere categorieën zijn niet significant (de categorie '1 tot enkele keren per maand' echter maar *net* niet). Voor het eerst sinds onze monitoring komt de categorie '1 tot enkele keren per week' goed boven de 30% uit. Ook bij het woon-werkverkeer zagen we eerder al in dit rapport een stijging van het fietsgebruik en dit zowel in het verplaatsingsboekje (van 10.13% in OVG4.4 naar 12.51%, zie bespreking op blz. 29-30 in dit rapport) als bij de persoonsvragenlijst (11.18% in OVG4.4 naar 14.73%,). Hetzelfde zagen we bij het woon-schoolverkeer, bij het verplaatsingsboekje (23.25% in OVG4.4 naar 27.43%, zie bespreking op blz. 31-34 in dit rapport) maar niet bij de persoonsvragenlijst want hier daalde het aandeel fietsgebruik voor het woon-schoolverkeer (van 28.6% in OVG4.4 naar 25.25%).

Merk hierbij wel op dat we vorig jaar een redelijk dieptepunt kenden inzake fietsgebruik bij woon-werk en woonschoolverkeer en dat de modale aandelen van de fiets bv. in OVG3, 4.1 en 4.2 nog een stukje hoger waren dan in dit OVG (bv. tussen de 28% en de 30% voor het woon-schoolverkeer). Ook is in de grafiek duidelijk te zien dat ook het dagelijks fietsgebruik zich op een vrij laag niveau bevindt anno 2013.

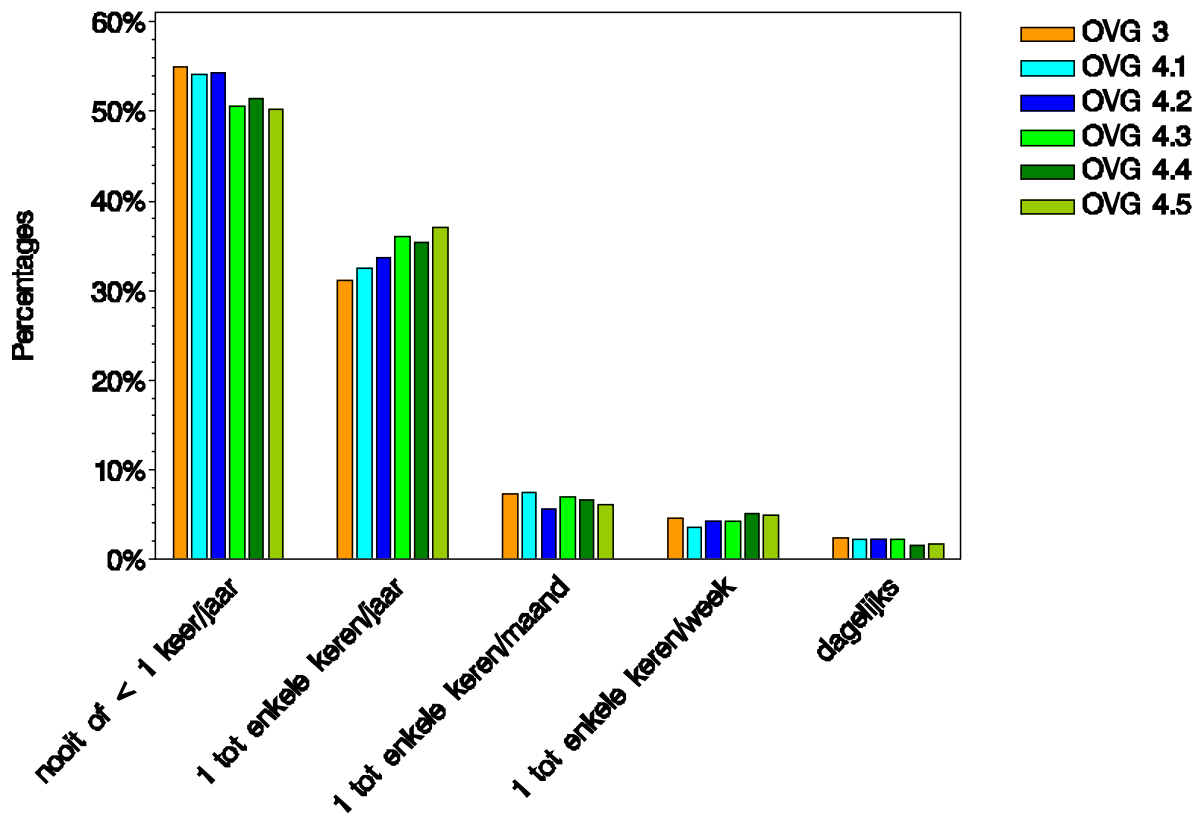
OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Gebruik van BTM



Ongeveer 17% van de respondenten zegt dagelijks of enkele keren per week gebruik te maken van bus, tram of metro (zie ook Appendix 2, *Tabel 18*). Opgesplitst naar bus is dat aandeel 15.4%, tram is goed voor 6.72% en metro voor 3.83% (zie ook Tabellenrapport, Tabellen 18, 19a en 19b). Er zijn geen significante verschillen ten opzichte van het vorige OVG (OVG4.4).

Net zoals de voorbije jaren zien we dus ook dit jaar dat ongeveer 55% nooit de bus neemt, 65% nooit de tram en bijna 80% van de Vlamingen nooit de metro als verplaatsingsmiddel kiest (zie ook Tabellenrapport, Tabellen 18 en 19). Het lage busgebruik heeft uiteraard te maken met het feit dat de bus nagenoeg uitsluitend voor woon-schoolverkeer (door jongeren dus) en door ouderen wordt gebruikt (82% van het busgebruik ligt in de leeftijdscategorie 6-24 en 65+; zie Tabel 75, Tabellenrapport; zie ook de bespreking op blz. 31). Dit zijn slechts subgroepen in de populatie, waardoor het algemeen busgebruik sowieso lager zal zijn. Het lage tram- en metrogebruik heeft uiteraard ook te maken met het vrij geclusterde aanbod van tram en metro in enkele centrumsteden en kuststeden waardoor het niet vaak gebruikte vervoermiddelen zijn voor het grootste deel van de Vlamingen.

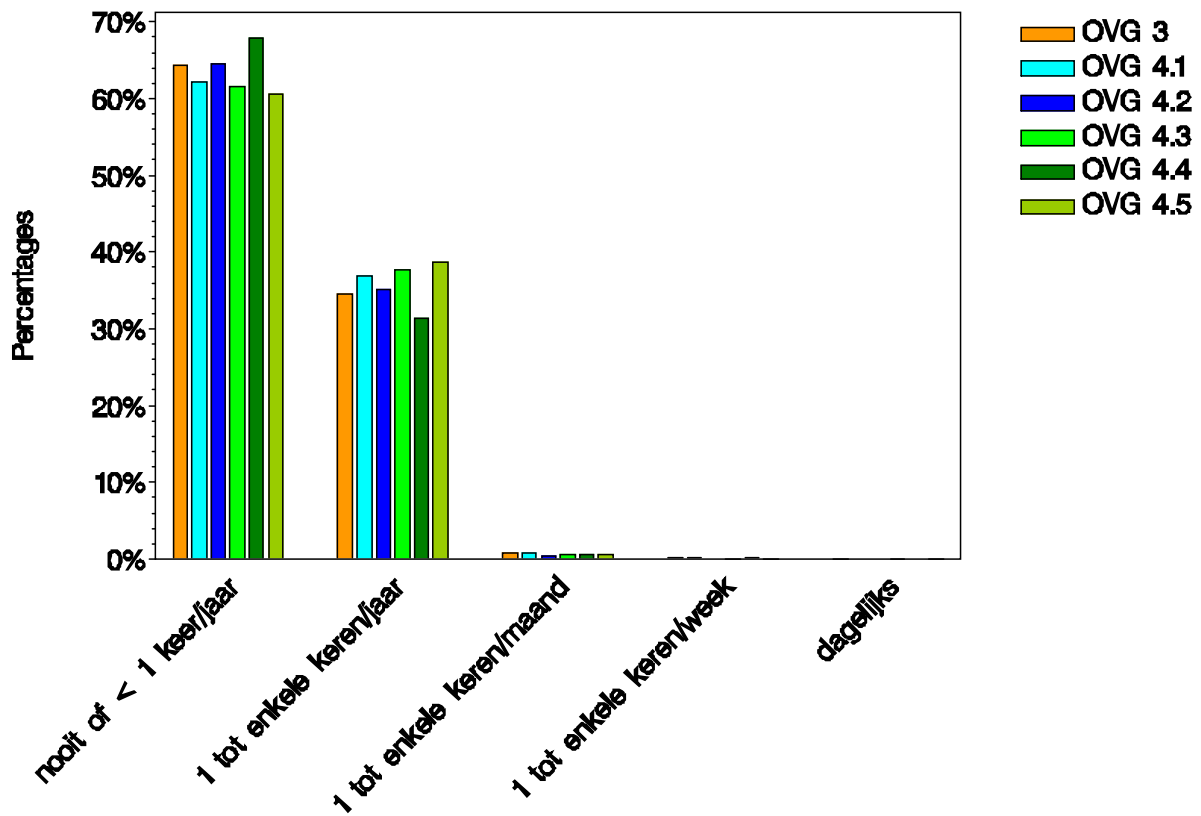
OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Gebruik van de trein



Veel meer dan bij andere vervoersmodi ben je nu eenmaal een treingebruiker of je bent het helemaal niet: we zien dus een heel duale verdeling inzake treingebruik (zie ook Appendix 2, *Tabel 19*). 87 % is quasi niet-gebruiker, een enorm cijfer. 6,6% zijn (zeer) regelmatige gebruikers (zie ook Appendix 2, *Tabel 19*). Enkel de auto kent ook een dergelijke dualiteit (zie blz. 42 in dit rapport).

Verder zijn er geen significante verschillen te ontdekken met OVG4.4. Wel zien we wat "compenserende" trends in de categorieën "nooit of minder dan 1 keer per jaar" en "1 tot enkele keren per jaar" maar het blijft vrij zeldzaam treingebruik uiteraard.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Gebruik van het vliegtuig



Het vliegtuiggebruik (zie ook Appendix 2, Tabel 20) kent quasi alleen “nooit of minder dan 1 keer per jaar” en “1 tot enkele keren per jaar” als gebruiksfrequentie. De categorie “nooit of minder dan 1 keer per jaar” is dit jaar significant gedaald t.o.v. OVG4.4, maar dit wordt gecompenseerd door “1 tot enkele keren per jaar”, die dan weer significant gestegen is t.o.v. OVG4.4.