

2. Verplaatsingskilometers

2.1 Verplaatsingskilometers

	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	41,64	38,23	36,98	42,12	41,46	39,52
algemeen gemiddelde waarbij outliers werden weggelaten	38,4	35,4	36,2	35,4	34,3	37,49

Naast het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag, is dé andere belangrijke indicator in dit rapport het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag. Deze indicator is m.a.w. de totale afstand die iemand op een bepaalde dag aflegt. Met andere woorden kan deze indicator (i) ofwel stijgen (dalen) ten gevolge van het aantal verplaatsingen dat stijgt (daalt), (ii) ofwel door de afstand *per* verplaatsing die stijgt (daalt) ofwel (iii) stijgen/dalen door een combinatie van beide factoren.

In bovenstaande tabel hebben we een expliciet onderscheid gemaakt tussen het algemeen gemiddelde -waarbij rekening wordt gehouden met alle gegevens en alle respondenten die hebben deelgenomen aan het onderzoek- en het gemiddelde waarbij "outliers" uit het onderzoek verwijderd werden. In onze analyse werd een outlier gedefinieerd als een verplaatsing waarvan de afstand groter is dan of gelijk aan 1.000 km. Als zodanig kan die waarneming niet zomaar aan de kant geschoven worden, ze hebben effectief wel plaatsgevonden en maken dus deel uit van de realiteit. Maar het is natuurlijk ook zo dat door deze 'extreme waarden' het algemene gemiddelde toch wel sterk zal verschillen. Dat verschil zien we duidelijk in bovenstaande tabel voor elk onderzoeksjaar. Door de wisselvalligheid van het voorkomen van deze outliers is vergelijking over de jaren heen waarin deze outliers inbegrepen zijn, niet aangewezen. Daarom hebben we ervoor geopteerd om de hierna volgende analyses in dit rapport te beperken tot een analyse waarbij enkel verplaatsingsafstanden <1.000 km (i.e. de outliers weggelaten) beschouwd worden.

De verplaatsingen waarover het dan meestal gaat zijn verplaatsingen met het vliegtuig. Deze verplaatsingen zijn, naast een aantal andere zoals bv. step, vrachtwagen,... in het onderzoek (de vragenlijst) opgenomen onder de categorie 'op een andere wijze'. Het is dus vooral deze vervoerswijze die een absoluut verschil zal tonen tussen het cijfer met en het cijfer zonder outliers. Hierdoor wijzigen natuurlijk ook alle relatieve cijfers.

In vergelijking met een aantal vorige jaren, is het verschil tussen het algemeen gemiddelde en het algemeen gemiddelde zonder outliers echter niet zo groot. Dat komt omdat er dit jaar slechts 3 dergelijke outliers zijn, en de verplaatsingen van deze outliers zijn niet erg lang (net boven de 1.000 km).

Het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag zou ons op het eerste zicht een indicatie kunnen geven over de algemene perceptie en tot het gevoel van "algemene drukte in het verkeer". Dat is echter niet noodzakelijk het geval. We verduidelijken ons: de evolutie van het totale aantal personenkilometer (maar dat is dus niet hetzelfde als het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag) of soms ook voertuigkilometer, wordt in studies vaak gebruikt als de belangrijkste indicator om de mobiliteitsevolutie te beschrijven/monitoren. Zie Appendix 4 voor een voorbeeld. Op basis van een dergelijke grafiek zouden we -overigens correct- kunnen veronderstellen dat het gevoel van "algemene drukte in het verkeer" toeneemt, omdat ook de indicator in kwestie (zie grafiek personenkilometer en voertuigkilometer) duidelijk stijgend is.

Maar het is niet noodzakelijk zo dat, omdat deze indicator stijgt, daarom ook het gemiddeld aantal kilometer dat *een persoon* aflegt, dient te stijgen. Er is namelijk nog het aantal deelnemers dat aan

het verkeer deelneemt dat een belangrijke invloed heeft. Dit aantal is op zijn beurt afhankelijk van andere externe factoren: demografische zoals het natuurlijk geboorteoverschot en migraties (de populatie woonachtig in het Vlaamse gewest bedroeg 6 miljoen in 2004 en reeds 6.3 miljoen in 2013) maar ook economische zoals de tewerkstellingsgraad en de algemene economische toestand. Dit alles draagt dus ook (en in belangrijke mate) bij tot de indicator "totaal aantal personenkilometer".

Beide indicatoren meten dus vooral iets anders en de gebruikte onderzoeksmethodiek is ook verschillend, maar de bovenstaande uiteenzetting geeft toch enige duiding omtrent het verschil inzake het totaal aantal personenkilometers en inzake de verplaatsingskilometers per persoon per dag in deze studie. Een duidelijkere evolutie zien we wel wanneer we kijken op wat langere termijn naar de afgelegde afstand per verplaatsing. Met het nodige methodologische voorbehoud¹ (en dus mogelijke foutenmarge) merken we op dat de afstand per verplaatsing in OVG2 (periode 2001) 12,7 km bedraagt, in dit en het vorige OVG was dat respectievelijk 14.4 en 15.3 km (zie Tabellenrapport, Tabel 51).

Tot slot nog enkele opmerkingen bij de indicator die we hier hebben besproken.

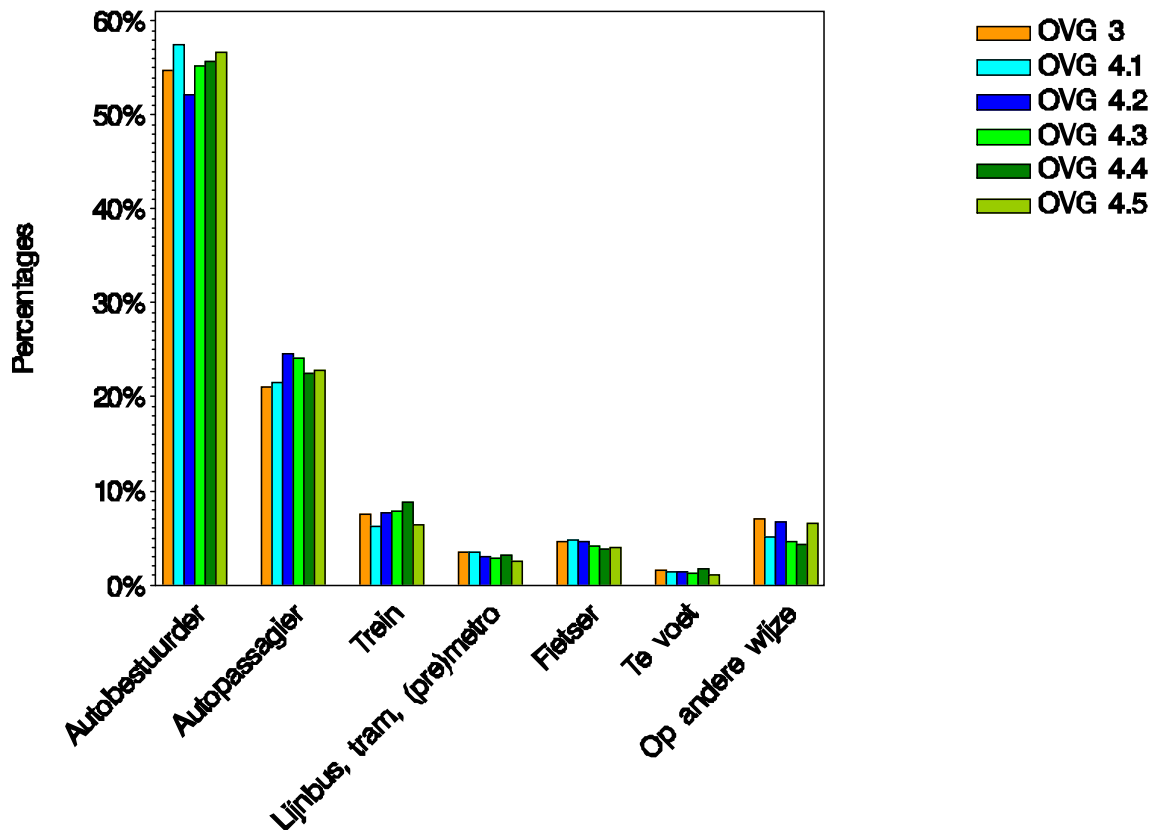
Net zoals bij het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag, zijn de hierboven genoemde cijfers op respondentenniveau, wat betekent dat alle respondenten (personen vanaf 6 jaar) in de studie worden meegenomen, ook diegenen die zich op een bepaalde dag niet verplaatsen (en die dus het algemene gemiddelde naar beneden halen). Het gemiddeld aantal kilometers op participantenniveau (dat zijn enkel diegenen die zich verplaatsen) bedraagt 52 km in dit OVG (OVG4.5) (zie Tabellenrapport, Tabel 100).

De afgelegde afstand spreekt uiteraard erg tot de verbeelding. Laat ons hier even op verder redeneren. Eerder hebben we al gezien dat de gemiddelde lengte van een verplaatsing 14.39 km bedraagt. Wanneer we dit getal vermenigvuldigen met het aantal verplaatsingen dat wordt afgelegd op populatieniveau (zie Tabellenrapport, Tabel 182), dan leggen Vlamingen met zijn allen bijna 236 miljoen kilometers per dag af. Ter vergelijking: de afstand van de aarde tot respectievelijk de maan en de zon bedraagt 384.000 km en 150 miljoen kilometer. Of, nog anders gezegd: rijden we met zijn allen 5.900 maal de wereld rond in Vlaanderen op 1 dag. Vermenigvuldigd met alle dagen van het jaar, komen we met zijn allen uit op meer dan 80 miljard kilometer, ofwel meer dan 2 miljoen keer de wereld rond op een jaar tijd!

¹ De methodiek die gebruikt werd voor het OVG2 enerzijds, is verschillend van deze van het OVG3, OVG4 e.v. anderzijds, waardoor een vergelijking met OVG2 niet aangewezen is. Eventuele gemaakte vergelijkingen dienen met grote voorzichtigheid en voorbehoud te worden geïnterpreteerd.

2.2 Verplaatsingswijze

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Hoofdvervoerswijze (Verplaatsingskilometers – Verpl < 1000 km)

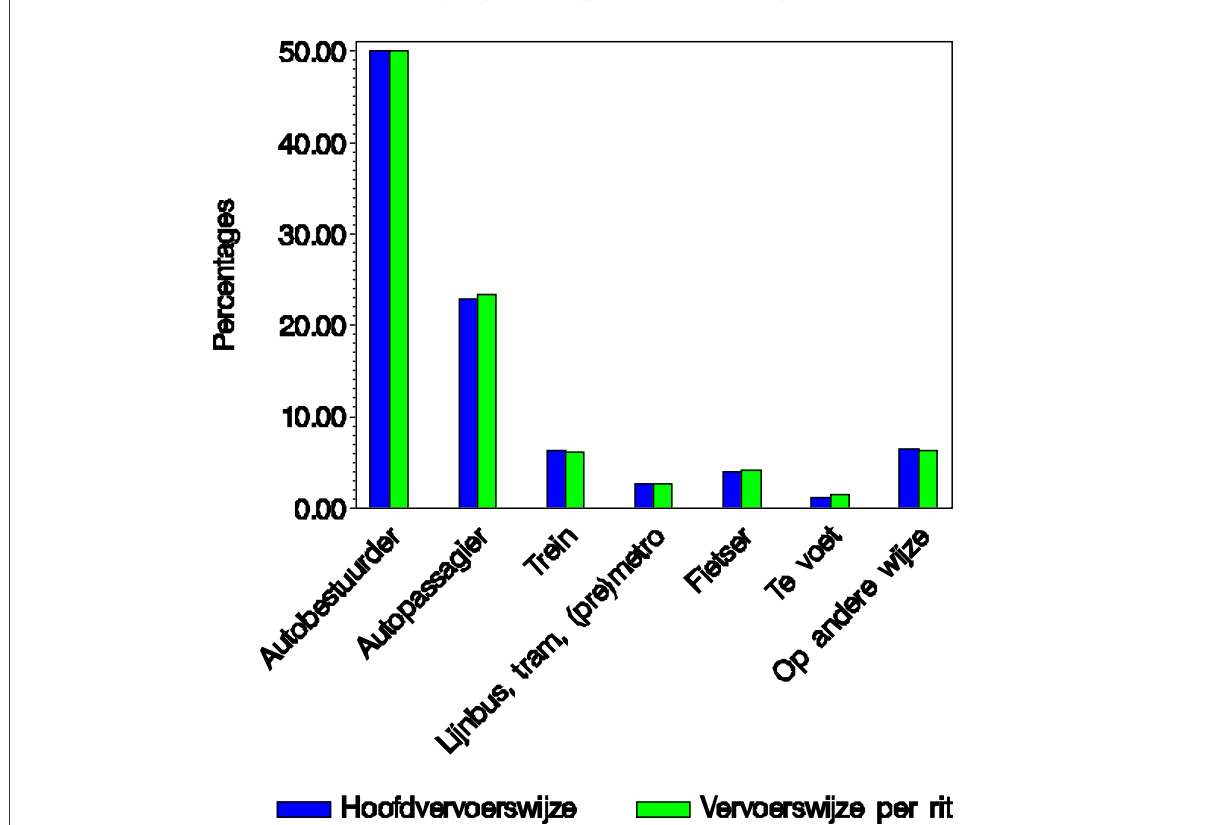


Het aandeel van de kilometers dat we te voet als fietser maar ook met BTM afleggen, is eerder beperkt. Deels omdat ze vooral voorkomen op de korte afstanden inz. te voet en fiets (en deels ook openbaar vervoer) en deels omdat het transportmiddel minder gebruikt wordt (openbaar vervoer). Dat is altijd zo geweest en is ook perfect logisch (zie ook Appendix 2, Tabel 21)². Meer dan 78% van de afstand doen we per auto. In aantal verplaatsingen was dat "slechts" 68%. Het marktaandeel van het openbaar vervoer stijgt qua afstand naar bijna 9% (in aantal verplaatsingen is dit ongeveer 5%); waarbij uiteraard –vooral– de trein de langere afstandsmodus is. De evolutie tussen vorig jaar (OVG4.4) en dit jaar toont een significante daling van treinkilometers.

Om dit wat verder te analyseren kijken we even naar de absolute aantallen: zo werden er respectievelijk in de verschillende OVG's 3.735, 4.698, 4.364, 4.476 en 3.717 km afgelegd door 38, 56, 45, 47 en 43 treinreizigers. Dat betekent dus dat in de respectievelijke OVG's (OVG3 t.e.m. OVG4.5) de gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag met de trein 97.9, 98.2, 83.9, 96.9, 95.3 en 86.4 km was. Op basis hiervan kunnen we dus concluderen dat, aangezien de gemiddelde afstand per persoon afgelegd met de trein toch wel aanzienlijk daalt ten opzichte van vorig jaar, het dalende aantal kilometers met de trein te wijten is aan minder verre verplaatsingen met de trein (en dus in iets mindere mate aan minder treinreizigers). Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag met de modus trein was overigens ook niet significant verschillend (zie blz. 21).

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.

**OVG 4.5: Hoofdvervoerswijze per verplaatsing versus vervoerswijze per rit (Verplaatsingskilometers/ritten)
(Verplaatsingen < 1000 km)**

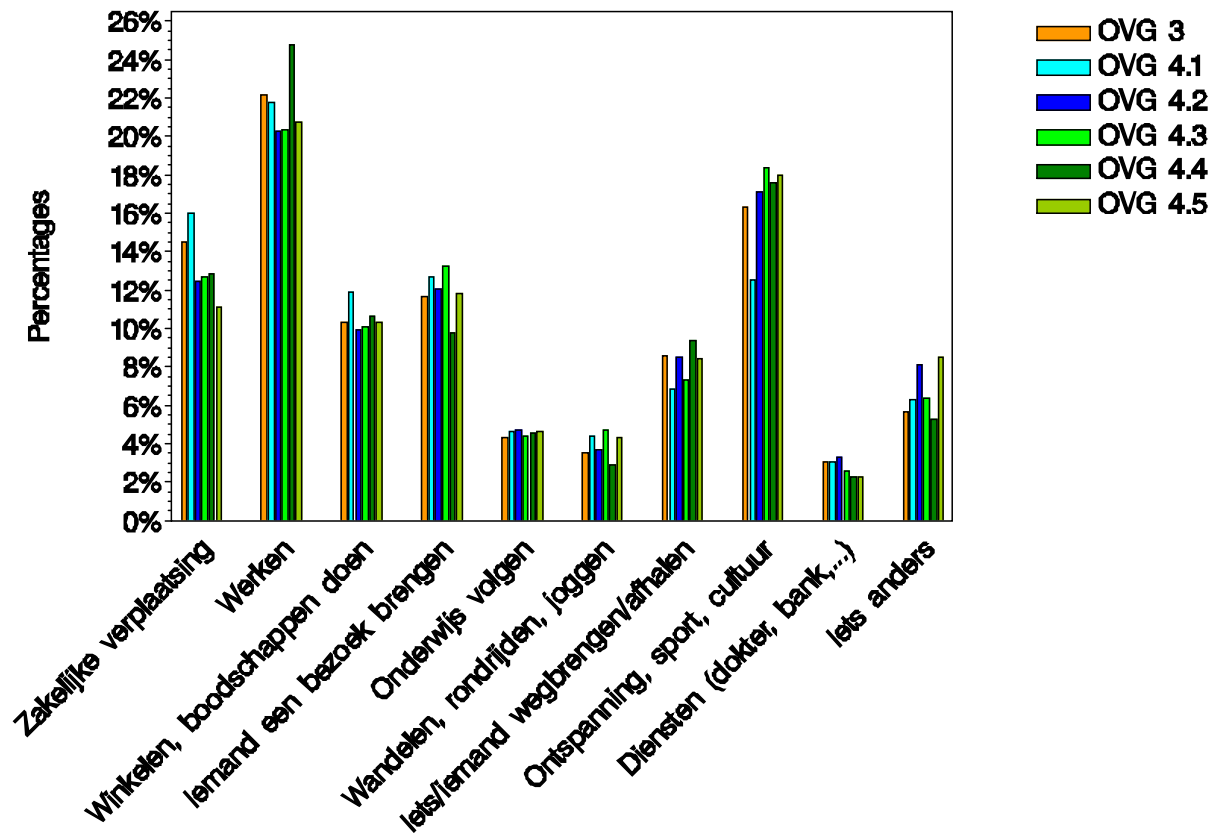


Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, Tabel 22)³ vergelijkt het aandeel in de verplaatsingskilometers van de verschillende modi als hoofdvervoermiddel (dit is dus een herhaling van de eerste grafiek onder sectie 2.2), versus het aandeel in de verplaatsingskilometers van de verschillende modi in het geval er een analyse op ritniveau wordt uitgevoerd. De verschillen zijn zeer klein en dus is een analyse van de verplaatsingskilometers op niveau van de hoofdvervoersmodus, net zoals bij het aantal verplaatsingen overigens, hier eveneens zeker te verantwoorden.

³ 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.

2.3 Verplaatsingsmotief

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Motief (Verplaatsingskilometers – Verpl < 1000 km)



Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, Tabel 23) geeft inzicht in het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per persoon per dag, opgedeeld volgens verplaatsingsmotief. De functionele verplaatsingen (zakelijke verplaatsingen, werken en onderwijs volgen) produceren samen ongeveer 42% van de kilometers. Een ander belangrijk aandeel hebben ook de recreatieve verplaatsingen (iemand een bezoek brengen, wandelen/rondrijden/joggen en ontspanning/sport/cultuur), samen goed voor 30% van al de afgelegde kilometers. De overige 30% wordt door de overige categorieën afgelegd met een vrij klein aandeel van de motieven “iets anders” en “diensten”.

Waar we bij de verdeling van het aantal verplaatsingen volgens motief nog aangaven dat dit vrij stabiel en robuust was over de jaren heen, blijkt dit niet of toch veel minder van toepassing te zijn op de verdeling van de verplaatsingskilometers volgens motief. Uit dit grillig verloop kunnen we dus concluderen dat we over de jaren heen sommige activiteiten (lees: motieven) op andere locaties gaan uitvoeren, waardoor de afgelegde kilometers per motief ook jaarlijks wijzigen. Uiteraard speelt ook nog wel de correlatie tussen het aantal verplaatsingen per motief en de afgelegde afstand. Meer verplaatsingen maken het immers ook mogelijk om ook een “grotere” afstand af te leggen; terwijl het omgekeerde geldt voor iemand die slechts weinig verplaatsingen maakt. Daarom hebben we dit jaar ook eens gekeken naar de absolute cijfers voor de verschillende motieven en meer specifiek naar het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon voor de verschillende motieven⁴. Het resultaat ziet u in onderstaande grafiek.

⁴ Zakelijke verplaatsingen en “iets anders” werden uit de grafiek weggelaten om de leesbaarheid te vergroten.

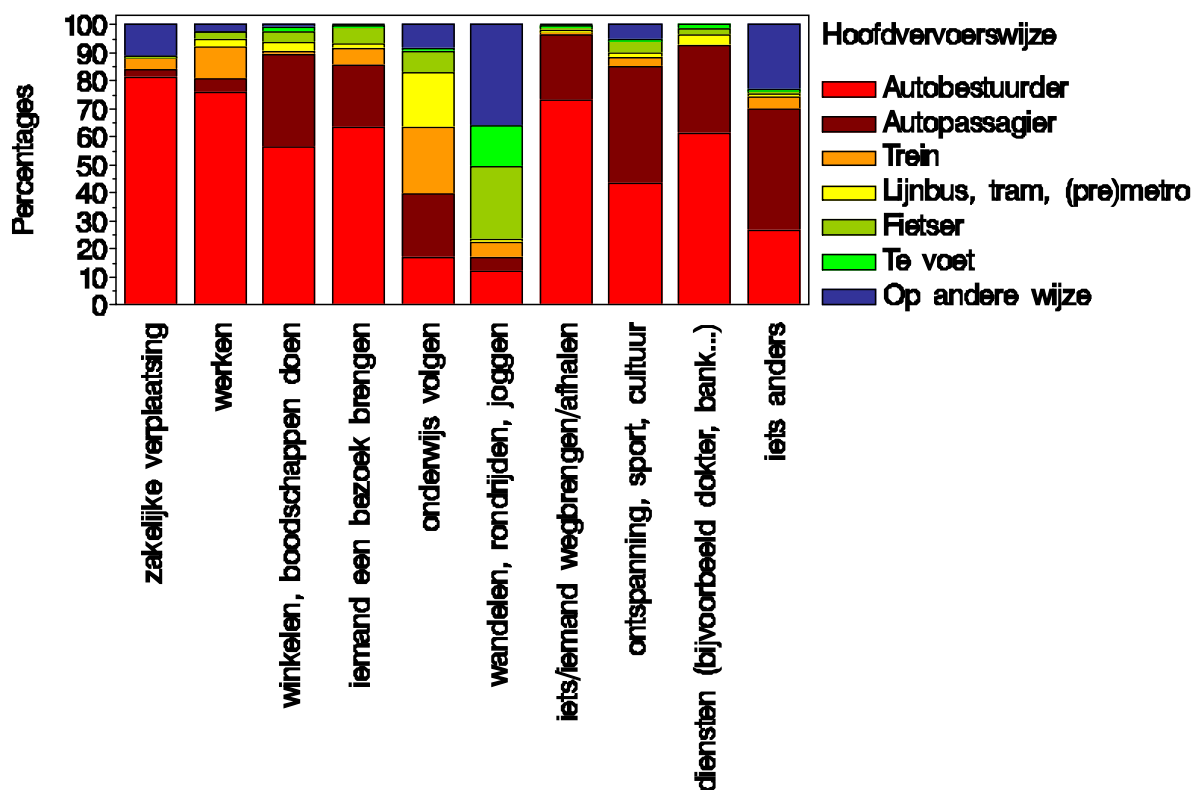
Ondanks de (significante) verschillen over de jaren, toont deze grafiek ons ook wel dat voor de meeste motieven het gemiddeld aantal kilometer de gemiddelde afstand per persoon zich tussen vrij duidelijke beneden- en bovengrenzen afspeelt. Voor "werken" is dat tussen de 32 en de 35 km; voor "winkelen, boodschappen doen" tussen de 12.8 en 14.8 km; voor "iemand een bezoek brengen" tussen de 20.8 en 26.6 km; voor "onderwijs volgen" tussen de 14.6 en 18 km, voor "wandelen, rondrijden, joggen" tussen de 17 en 25 km, voor "iets/iemand brengen/halen" tussen de 19.8 en 24.7 km; voor "ontspanning, sport, cultuur" tussen de 23.6 en 36 km; voor "diensten" tussen de 11.4 en 14.6 km. De reden voor de kleinere beneden- en bovengrens van bepaalde motieven heeft te maken met de aard van de activiteiten. Zo wordt onderwijs volgen en winkelen (en in minder mate ook diensten en werken) typisch dicht bij huis uitgevoerd en doen mensen veel minder (nieuwe) locatiekeuzes (het tegenovergestelde geldt voor een flexibele activiteit zoals "ontspanning/sport/cultuur") voor deze motieven. Bovendien hebben kleinere afstanden gewoon ook een kleinere variabiliteit dan grotere afstanden, wat dus ook een verklaring kan zijn voor de relatieve "stabiliteit" van de genoemde motieven zoals onderwijs volgen, winkelen, diensten en werken.

Naast de hierboven omschreven factoren kunnen we ook nog andere mogelijke verklaringen bedenken waarom we variabiliteit in het aantal kilometers zien. Zo weten we inmiddels al dat het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens motief (zie blz. 26) vrij "grillig" verloopt; en kilometers worden natuurlijk evenzeer beïnvloed door het aantal verplaatsingen. En uiteraard kan het evenzeer zo zijn dat omwille van een gewijzigd gedrag, de afgelegde kilometers kunnen variëren.

2.4 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

Net zoals bij het aantal verplaatsingen maken we hier bij de bespreking van de afgelegde afstanden een koppeling tussen verplaatsingsmotief en hoofdvervoerswijze. Dit gebeurt opnieuw eerst vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief: gegeven een motief, welke vervoersmodi gebruiken we hiervoor? Nadien volgt een bespreking vanuit het standpunt van de (hoofd)vervoersmodus: gegeven een modus, voor welke motieven gebruiken we deze modus?

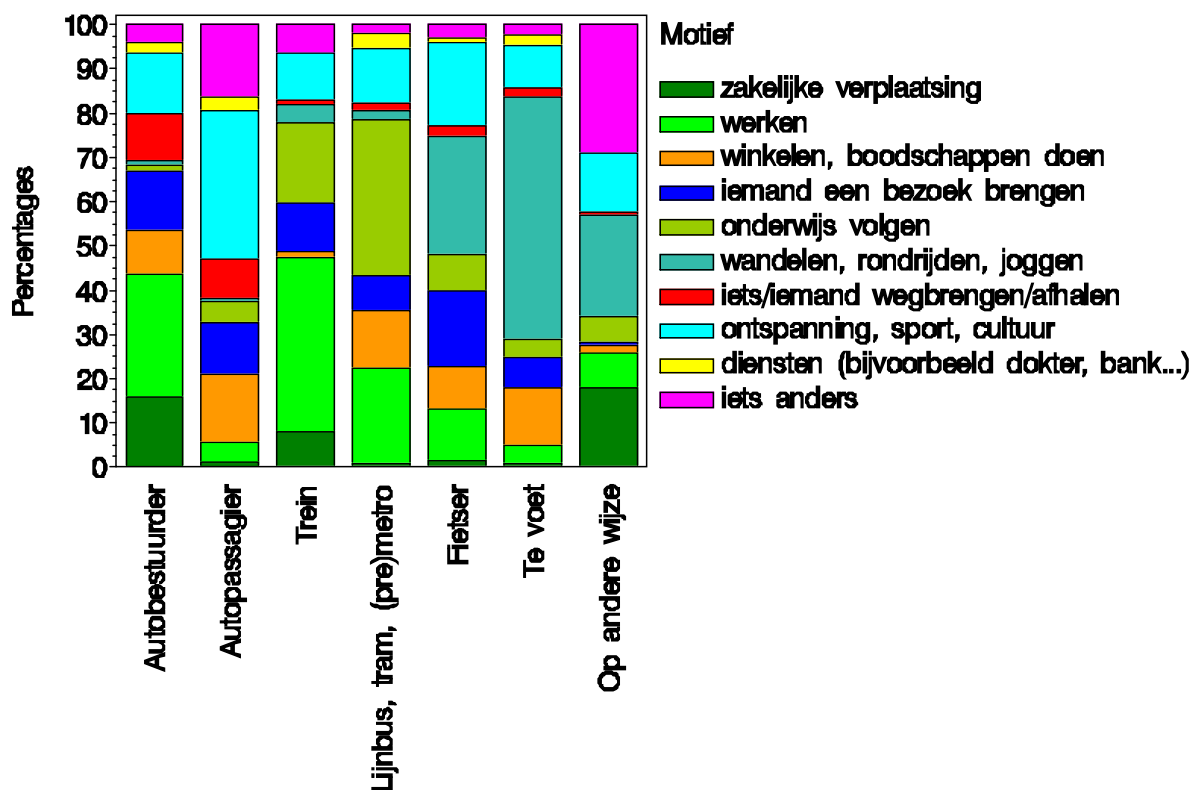
Hoofdvervoerswijze per Motief (Verplaatsingskilometers) (Verplaatsingen < 1000 km)



Met uitzondering van onderwijs en “wandelen, rondrijden en joggen” toont deze grafiek (die dus een beeld geeft van het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze per motief: zie ook Appendix 2, Tabel 24, kolompercentages)⁵ dat alle motieven inzake afgelegde kilometers gedomineerd worden door de wagen. Vanuit maatschappelijk oogpunt (inz. beleid) is het opzienbarend dat voor al deze verplaatsingsmotieven de auto inzake afgelegde afstand een aandeel heeft van minimaal bijna 80%. Belangrijk is nog, gezien soms het kleine aantal observaties per cel in deze tabel (zie Appendix 2, Tabel 24), om niet te veel belang te hechten aan modi zoals brom/snorfiets, motorrijder, tram/metro of autocar aangezien die aantallen erg laag zijn. Het is dus wetenschappelijk niet correct om hier individuele uitspraken over te doen, laat staan evoluties in proberen te ontdekken: de aantallen per cel zijn daarvoor te klein.

⁵ 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 Hoofdvervoerswijze (Verplaatsingskilometers) (Verplaatsingen < 1000 km)



Deze grafiek (die een beeld geeft van het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag, volgens motief per hoofdvervoerswijze: zie ook Appendix 2, Tabel 24, rijpercentages) bespreekt het spiegelbeeld van vorige grafiek: gegeven de vervoersmodus, voor welk motief wordt de modus dan gebruikt. Ook bij deze grafiek kunnen we geen uitspraken doen over de andere modi dan fiets, "te voet" en auto wegens de te kleine aantallen.

We vinden alle verplaatsingsmotieven in meerdere of mindere mate terug in de verdeling van het aantal kilometers over de verschillende verplaatsingswijzen. Meestal kan evenwel 1 specifiek motief gekoppeld worden aan (de afgelegde kilometers van) een bepaalde verplaatsingswijze.

Voor 'autobestuurder' en trein is dit 'werken'. Voor 'autobestuurder' is dit evenwel in beperktere mate als voor de 'trein' hetgeen betekent dat voor de meeste motieven de 'autobestuurder' steeds een redelijk groot aandeel heeft. Voor de 'autopassagier' is dit 'winkelen' en voor 'BTM' 'onderwijs volgen'. Voor 'wandelen, rondrijden en joggen' is dit logischerwijze 'te voet' en de fiets. Voor de fiets geldt evenwel de zelfde opmerking als deze die zonet geformuleerd werd bij de 'autobestuurder'.

2.5 Variatie in kilometers

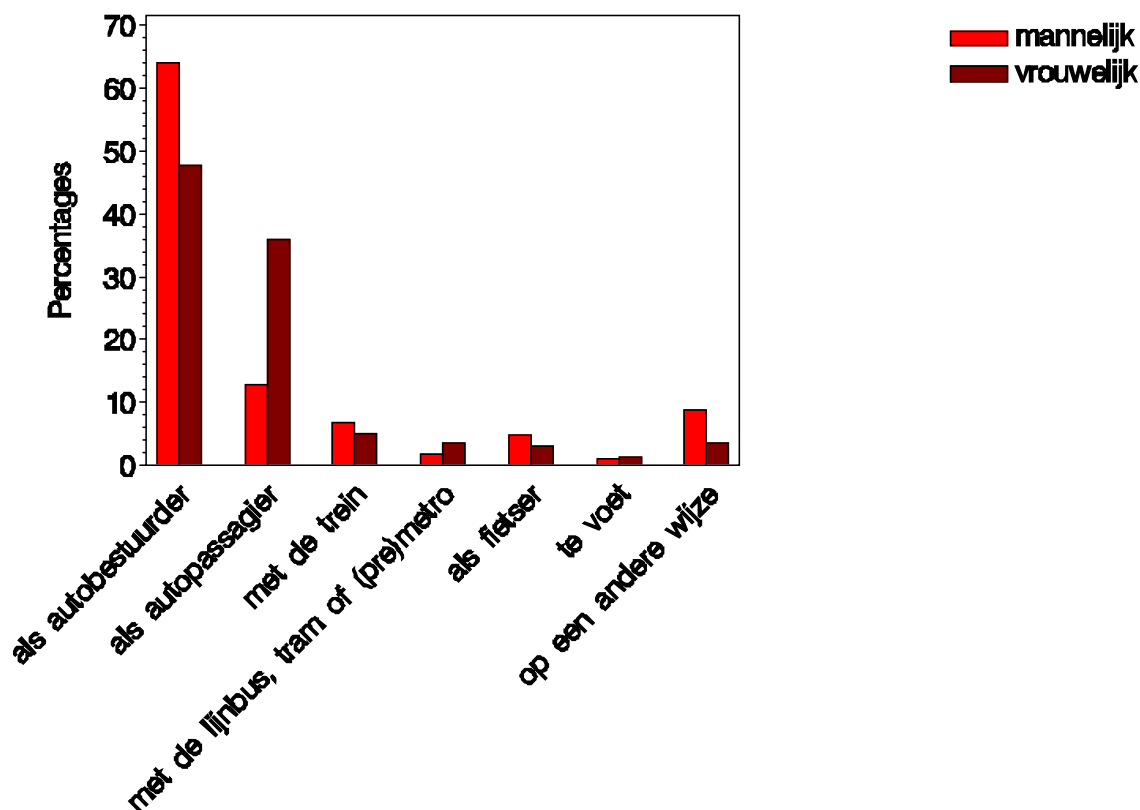
Geslacht

Deelgroep	Aantal OVG 3	Aantal OVG 4.1	Aantal OVG 4.2	Aantal OVG 4.3	Aantal OVG 4.4	Aantal OVG4.5
algemeen gemiddelde	41,64	38,23	36,98	42,12	41,46	39,52
mannelijk	49,30	47,06	41,78	56,47	39,35	44,13
vrouwelijk	34,28	30,21	32,73	28,49	44,46	35,17
algemeen gemiddelde zonder "outliers"	38,4	35,4	36,2	35,4	34,3	37,49
mannelijk zonder "outliers"	47,37	41,23	41,77	42,88	39,40	42,83
vrouwelijk zonder "outliers"	30,07	30,21	31,25	28,48	30,18	32,30

In bovenstaande tabel hebben we, net zoals bij de algemene tabel inzake gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag, een expliciet onderscheid gemaakt tussen het algemeen gemiddelde waarbij rekening wordt gehouden met alle gegevens en alle respondenten die hebben deelgenomen aan het onderzoek enerzijds en het gemiddelde waarbij verplaatsingen vanaf 1.000 km uit het onderzoek verwijderd werden (zogenoemde "outliers").

We zien dit jaar geen significante verschillen voor beide geslachten inzake dagelijkse afgelegde afstand met outliers enerzijds (i.e. 44.13 km voor mannen en 35.17 km voor vrouwen) en zonder outliers (i.e. 42.83 km voor mannen en 32.30 km voor vrouwen) anderzijds. Ook dit jaar blijkt de "kilometerkloof" tussen mannen en vrouwen (zie 2 laatste rijen in de bovenstaande tabel) opnieuw nog lang niet gedicht. Er is zelfs niet de minste aanzet toe.

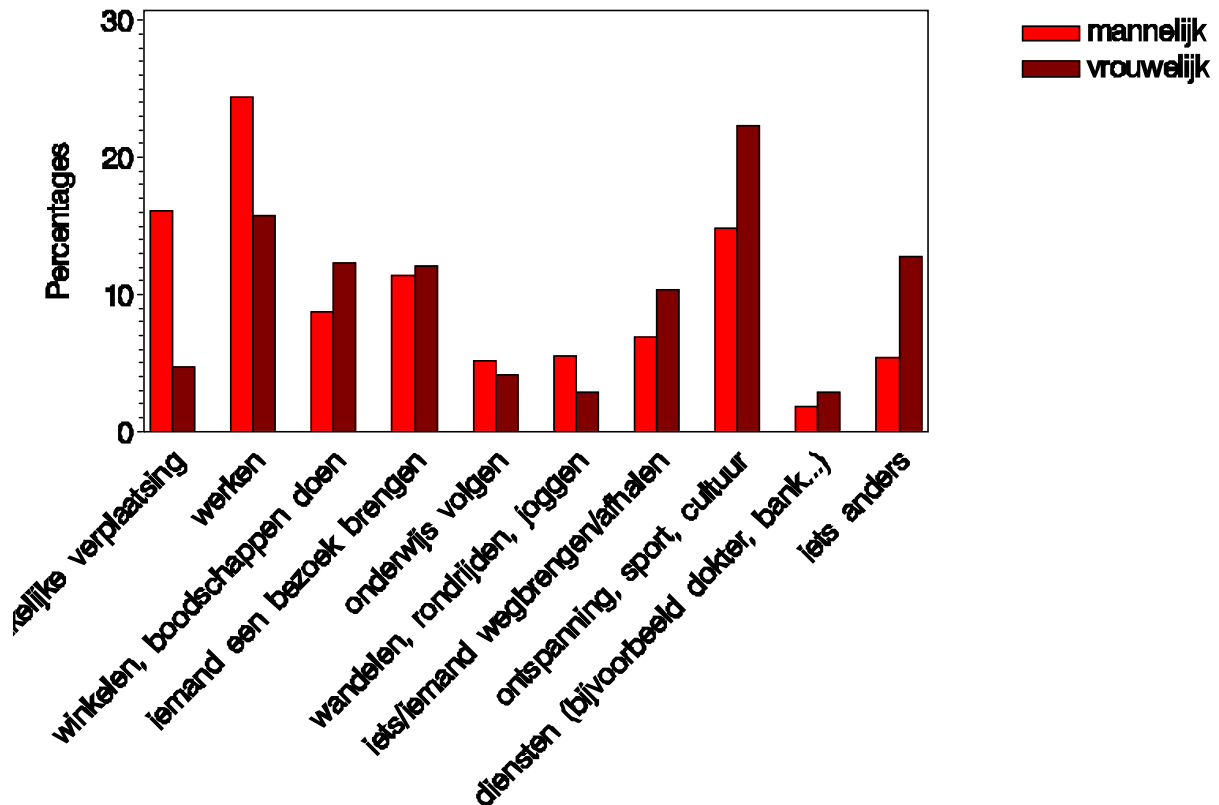
Hoofdvervoerswijze per geslacht (Verplaatsingskilometers) (Verplaatsingen < 1000 km)



Daarnet hadden we het al over de grotere afstand die door mannen wordt afgelegd. In bovenstaande grafiek (die dus een beeld geeft van het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag volgens hoofdvervoerswijze per geslacht: zie ook Appendix 2, *Tabel 25*)⁶ belichten we een ander facet: mannen leggen duidelijk meer kilometers (27 km versus 15 km bij vrouwen) af als autobestuurder, terwijl vrouwen meer kilometers afleggen als autopassagier (5 km voor mannen versus 11 km voor vrouwen). Dat heeft te maken met het bestaande rollenpatroon, dat we al meermaals hebben aangehaald in dit rapport.

⁶ 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 (Verplaatsingskilometers) (Verplaatsingen < 1000 km)



Een verdere analyse (zie ook Appendix 2, *Tabel 26*) leert ons dat afstandsverschillen tussen mannen en vrouwen zich voornamelijk in de werkverplaatsingen (10 km bij mannen en 4.7 km bij vrouwen) en de zakelijke verplaatsingen (6.6 km bij mannen en 1.42 km bij vrouwen) situeren. Zoals eerder in dit rapport ook al vermeld, mag men cijfers inzake afgelegde afstand niet volledig los zien van het aantal verplaatsingen want er is uiteraard een zekere correlatie tussen aantal verplaatsingen en afgelegde afstand. Inzake werkactiviteiten en zakelijke activiteiten zal het relatief gezien dus zeker zo zijn dat mannen meer kilometers afleggen (cf. grafiek hierboven). Dit komt onder andere omdat ze meer verplaatsingen afleggen voor beide motieven (62% tegenover 38% voor vrouwen, cf. bijkomende berekeningen op basis van Tabel 12, in Appendix 2) maar ook omdat de verplaatsingsafstanden voor deze motieven groter zijn (het aantal verplaatsingskilometers ligt immers 10% hoger dan het hogere aandeel inzake verplaatsingen voor de mannen en bij de vrouwen is het omgekeerd: 72% tegenover 62% en 28% tegenover 38%, cf. bijkomende berekeningen op basis van Tabel 26 in Appendix 2). Anderzijds zien we, relatief gezien, dat vrouwen voor alle andere activiteiten meer kilometers afleggen maar bij deze motieven (m.u.v. 'ontspanning, sport en cultuur' en 'iets anders') zijn de verschillen veel minder uitgesproken (en minder vaak telkens opnieuw terugkerend in de verschillende OVG's) dan bij de werk- en zakelijke verplaatsingen.

Verplaatsingskilometers naar diploma (verplaatsingen < 1.000 km)

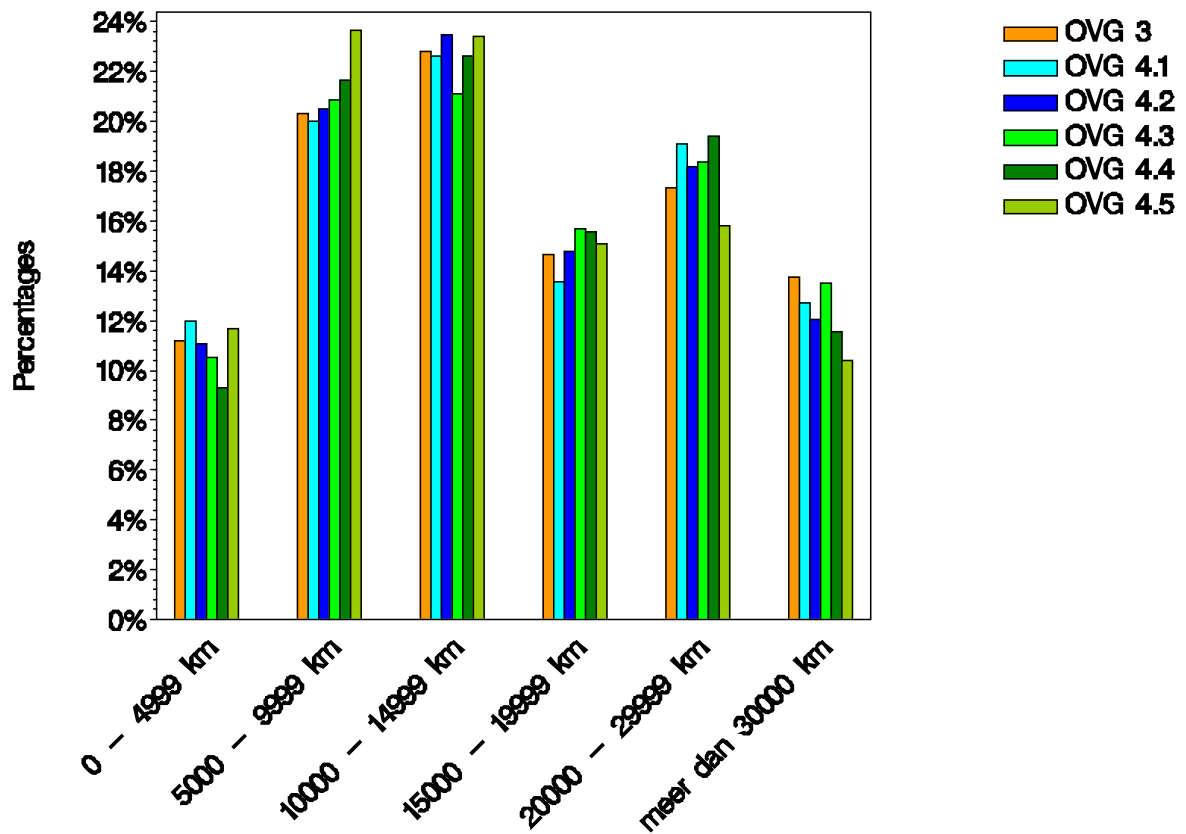
Deelgroep	Aantal OVG 3	Aantal OVG 4.1	Aantal OVG 4.2	Aantal OVG 4.3	Aantal OVG 4.4	Aantal OVG 4.5	Verschil
geen diploma	21,50	6,18	10,48	4,40	11,67	57,41	45,74
lager onderwijs	18,17	15,90	14,88	13,46	9,41	10,42	1,01
middelbaar ASO niet afgewerkt	26,96	34,36	27,87	20,93	16,01	33,62	17,61
middelbaar niet-ASO niet afgewerkt	36,80	27,71	34,94	42,71	35,13	27,88	-7,25
middelbaar ASO volledig afgewerkt	46,29	30,52	42,18	34,39	33,72	41,67	7,95
middelbaar niet-ASO volledig afgewerkt	41,12	40,92	35,79	38,35	37,60	32,26	-5,34
hoger niet-universitair onderwijs	54,45	52,03	46,97	50,19	50,01	50,48	0,47
universitair onderwijs	66,63	56,89	60,86	56,96	57,38	77,62	20,24

Voor de interpretatie van deze tabel is het belangrijk dat we in het achterhoofd houden dat het algemeen gemiddelde 34,3 km bedraagt. Net zoals al de andere vorige jaren kunnen we grosso modo uit deze tabel afleiden dat mensen met een hogere opleiding (hoger niet-universitair onderwijs en universitair onderwijs) grotere afstanden doen dan mensen met een diploma lager onderwijs. Dat is opvallend maar uiteraard speelt hier dat opleidingsniveau samenhangt met leeftijd (gepensioneerden bv.), en ook beroep, statuut en inkomensniveau zijn wellicht in heel belangrijke mate gecorreleerd. Bij mensen zonder diploma gaat het dit jaar slechts over 10 respondenten, en de gemiddelde afstand is dan ook uitzonderlijk hoog in vergelijking met andere jaren. Ondanks dit is het belangrijker om de algemene trend te onthouden, die nu toch al verschillende jaren wordt bevestigd.

2.6 Jaarkilometrage auto's

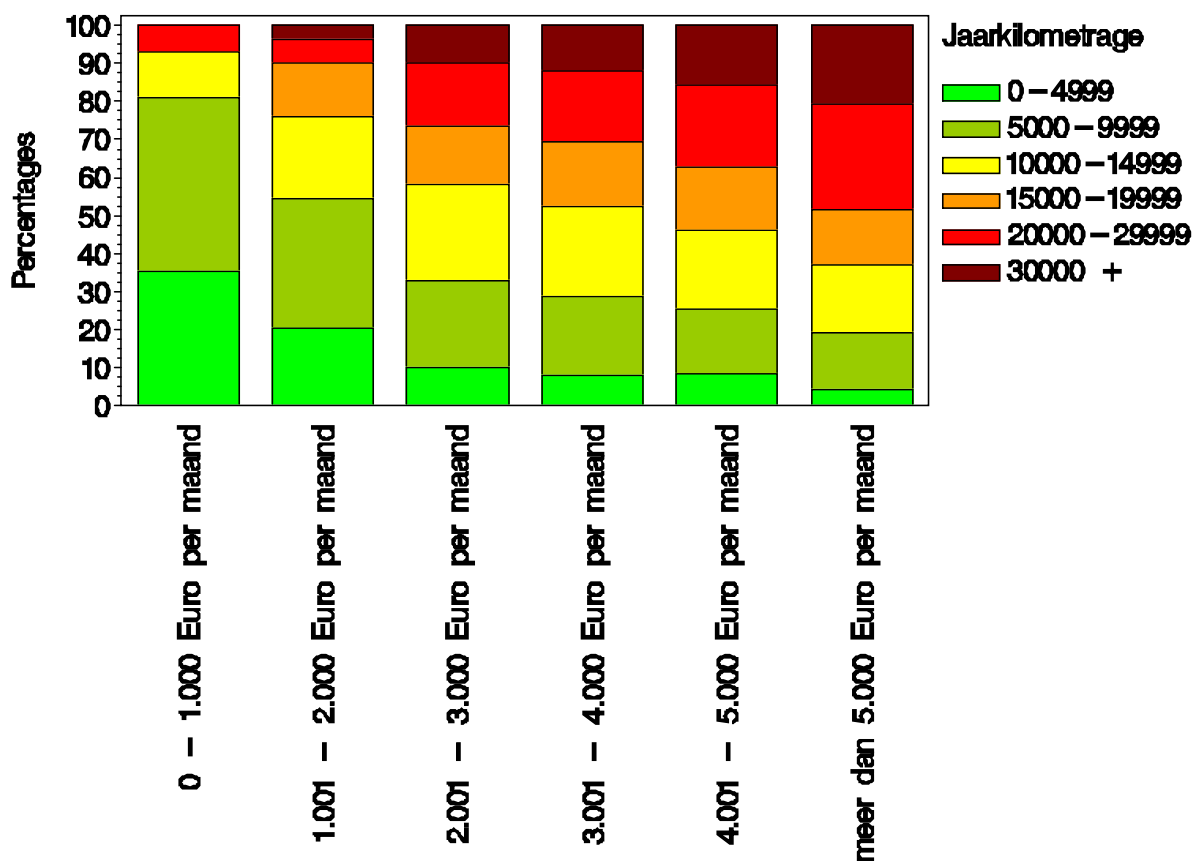
In Vlaanderen wordt gemiddeld 14.671 km afgelegd per auto per jaar. Vorig jaar rapporteerden we 15.709 km, het jaar daarvoor 16.315 km en drie jaar geleden 15.666 km. Dat aantal schommelt dus wat en het is moeilijk om daar een eenduidige evolutie in te trekken. Bemerkt ook dat dit het aantal kilometers is *per wagen* en *niet* per persoon/Vlaming.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Jaarkilometrage personenwagens



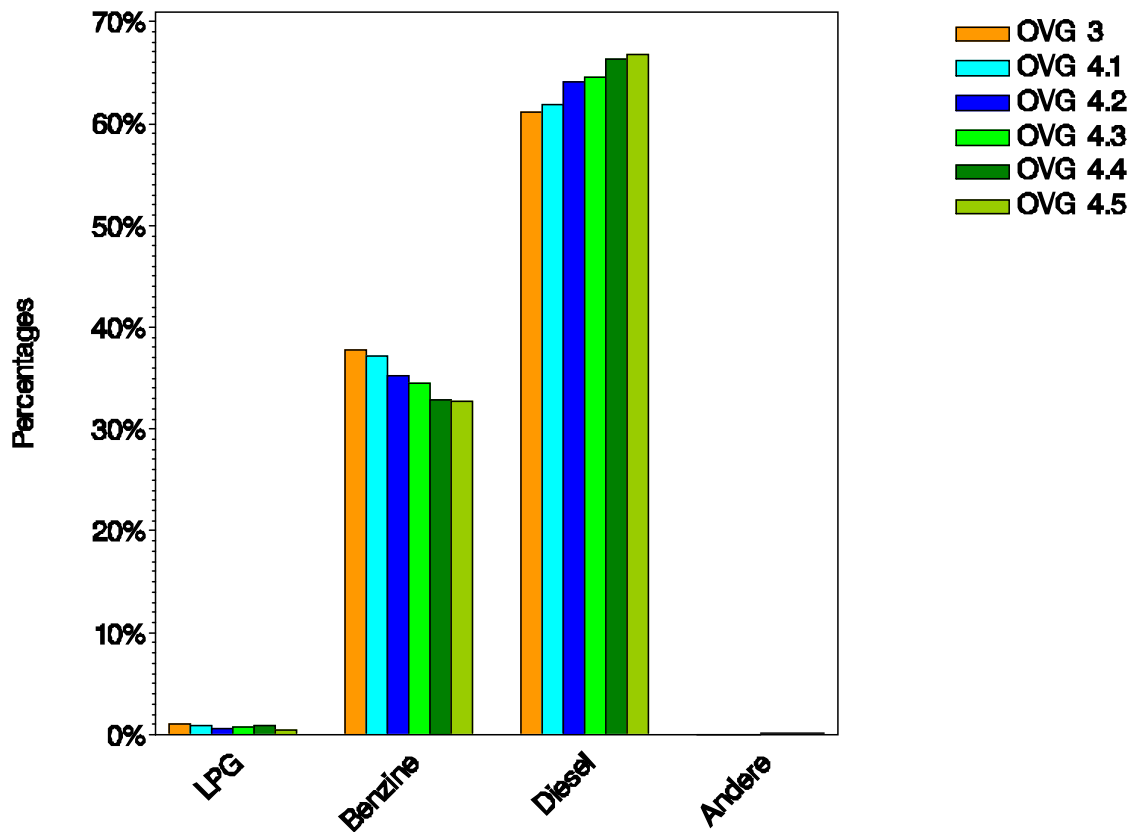
In bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, Tabel 27) wordt de verdeling gegeven van de jaarkilometrages van personenwagens. Qua trend lijkt het er op dat er wat meer wagens zijn die kortere afstanden hebben gereden; en wat minder die langere afstanden hebben afgelegd. Vandaar ook de daling in het zonet besproken algemene gemiddelde jaarkilometrage. Significante verschuivingen ten opzichte van vorig jaar zijn er echter alleen in de categorie 20.000-30.000 km (dalend) en in de categorie 0-5.000 km (stijgend).

Jaarkilometrage van alle wagens in een gezin versus netto gezinsinkomen



Uit bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, *Tabel 28*) blijkt net zoals de voorbije jaren dat er een duidelijke relatie is tussen inkomensniveau en het aantal gereden autokilometers per gezin. Wanneer we naar de kleurcodes kijken in de grafiek, zien we een aantal diagonalen (bekeken per kleur, van linksboven naar rechtsbeneden) terugkomen, wat eigenlijk betekent dat per inkomenscategorie, het jaarkilometrage toeneemt. Het duidelijkst is dit wanneer we naar de extremen kijken: in de categorie 0-1.000 euro verplaatst niemand zich meer dan 30.000 km en ook omgekeerd geldt dat in de categorie meer dan 5.000 euro bijna niemand zich tussen de 0-5.000 km verplaatst. Hier is trouwens al impliciet rekening gehouden met een mogelijke onderliggende factor zoals "wagenbezit" voor de verschillende inkomensklassen, want de hier gerapporteerde jaarkilometrages zijn enkel berekend voor gezinnen die effectief een wagen hebben.

OVG 3 – OVG 4.1 – OVG 4.2 – OVG 4.3 – OVG 4.4 – OVG 4.5: Brandstofsoort personenwagens



De grafiek, waarop de verdeling van de brandstofsoorten op de automarkt wordt voorgesteld (zie ook Appendix 2, Tabel 29), toont een bijzonder beeld: een monotone stijging van de dieselwagens en een monotone daling van de benzine wagens. De verschillen ten opzichte van vorig OVG (OVG4.4) zijn echter niet significant. De cijfers van Febiac inzake brandstofsoorten liggen in dezelfde lijn als de resultaten uit dit OVG: 62.3% diesel en 36.5% benzine in 2012. Ook de evolutie doorheen de jaren (stijging van diesel en daling van benzine) is erg gelijklopend. Onder invloed van strengere milieunormeringen, Europese druk, het dalend prijsverschil aan de pomp en ook fiscaliteit zeggen experts al een tijdje dat dieselwagens aan belang/aandeel zullen verliezen. Misschien is dat wel zo, maar we zien dit alvast nog niet terug in dit OVG. Mogelijk speelt er ook een belangrijke factor "gewoontegedrag" die misschien wat moeilijker om te keren is dan men a priori zou kunnen verwachten.