

### Algemeen

1. Voor algemene achtergrondinformatie i.v.m. de methodologie van dit onderzoek kan men Appendix 1 van dit rapport (“**Methodologische toelichting**”) raadplegen.

2. Heel wat tabellen in dit analyserapport (opgenomen in Appendix 2) bevatten per vakje (gevormd door een rij- en kolomvariabele) 4 cijfers. Deze cijfers moeten als volgt gelezen worden:

- Het eerst vermelde cijfers van elk vakje is de absolute frequentie (“Frequency”) die overeenkomt met de aangegeven waarden van de 2 variabelen die betrekking hebben op het betreffende vakje.
- Het tweede (hierna) vermelde cijfer is de relatieve frequentie (“Percent”) van bovenvermeld absoluut cijfer t.o.v. de totale frequentie.
- Het derde (hierna) vermelde cijfer is de relatieve frequentie (“rijpercentage / Row Pct”) van bovenvermeld absoluut cijfer t.o.v. de betreffende totale rijfrequentie.
- Het vierde cijfer is de relatieve frequentie (“kolompercentage / Col Pct”) van bovenvermeld absoluut cijfer t.o.v. de betreffende kolomfrequentie.

Soms wordt een getal vermeld waarin de letter E gevolgd door een cijfer is opgenomen is. Dit betekent dat het vermelde getal gelezen moet worden als het getal in kwestie maar waarbij na het opgenomen punt er zoveel cijfers volgen als het cijfer vermeld achter de letter E, bv.  $2.1351^E8 = 2.13510000 = 213.510.000$  (na het punt moeten er dus nog 8 cijfers toegevoegd worden. Vermits er reeds 4 vermeld staan dienen er nog 4 nullen aan toegevoegd te worden).

3. Zoals in de algemene inleiding reeds aangegeven, werden in het analyserapport de waarden van personen die geen antwoord hebben gegeven, weggelaten. Ze werden toegedeeld aan de andere gekende antwoordcategorieën volgens de aanname dat de ontbrekende data op dezelfde manier verdeeld zijn als de gekende data. Ook de extreme waarden, in casu verplaatsingen met een afstand gelijk aan of groter dan 1.000 km werden weggelaten. Dit heeft tot gevolg dat cijfers zoals ze in dit analyserapport voorkomen (meestal lichtjes) verschillen van de tabellen zoals opgenomen in het tabellenrapport.

4. In dit analyserapport worden ook een aantal cijfers genoemd waarbij verplaatsingsvariabelen gerelateerd worden aan socio-demografische gegevens. Deze cijfers drukken een verband uit (of net niet), maar strikt wetenschappelijk gezien, niet meer dan dat. Het geeft immers niet aan of het gevonden verband causaal is. Vaak is er wel een zekere mate van causaliteit tussen beide variabelen, maar vaak spelen ook andere factoren (de zgn. “derde factoren”<sup>1</sup>) eveneens een rol.

5. Om de leesbaarheid van het rapport te vergroten, zullen we in de meeste gevallen enkel vergelijkingen maken met OVG3 (het basisjaar) en met het vorige OVG4.4. In Appendix 2 van dit rapport werden de vergelijkende cijfers en hun bijhorende significanties aangegeven. Significanties werden getest op het 95% betrouwbaarheidsinterval.

---

<sup>1</sup> Indien er een verband waargenomen wordt tussen de variabele A (bv. autogebruik) en de variabele B (bv. netto-gezinsinkomen) dan moet men rekening houden met het feit dat variabele A vaak samenhangt met variabelen C, D... (dit zijn de derde factoren) die op hun beurt ook kunnen samenhangen met variabele B. In dit voorbeeld zou dit bv. de woonplaats (en dus de afstand tot het openbaar vervoer) kunnen zijn.

## **Begrippen**

### ***Afstand***

De afstand die bedoeld wordt, is de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoermiddel (zie verder). De aanduidingen van de afstand zijn subjectieve percepties van de respondenten die evenwel via cleaning van de gegevens in de mate van het mogelijke werden gecorrigeerd.

### ***Beweging***

Een beweging is een heen- en terug"verplaatsing" (meestal) van thuis uit en terug (thuis als begin- en eindbestemming). Deze kan uit twee of meerdere verplaatsingen (zie verder) bestaan. In het laatste geval (vanaf 3 verplaatsingen) spreken we specifiek van ketenbewegingen. De verplaatsingen in deze ketenbewegingen noemen we ketenverplaatsingen.

### ***Diffuse beweging***

Onder diffuse bewegingen verstaan we elk soort van heen- en weerverplaatsing waar enkel één of meerdere van de volgende motieven in opgenomen zijn: winkelen/boodschappen doen, iemand/iets wegbrengen/afhalen, iemand een bezoek brengen, ontspanning/sport/cultuur en diensten (bank, dokter, enz.). Deze bewegingen/motieven zijn minder standaard en repetitief zoals woon-werk en woon-schoolverplaatsingen, zowel naar tijd als naar plaats. Vandaar dat zij 'diffuus' worden genoemd.

### ***Hoofdvervoerswijze/hoofdvervoermiddel***

De meeste tabellen werden opgebouwd rond het begrip "hoofdvervoerswijze" omdat dit handig is voor de analyse van een verplaatsing. De hoofdvervoerswijze is de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de verplaatsing aflegt. Indien dit één verplaatsingsmiddel is (bijvoorbeeld een verplaatsing van thuis naar het werk met de fiets) dan is uiteraard per definitie dat ene verplaatsingsmiddel (in dit voorbeeld de fiets) het hoofdvervoermiddel. Indien eerst met de fiets 4 km wordt gefietst om vervolgens de trein te nemen over een afstand van 90 km dan is de trein het hoofdvervoermiddel.

Deze benaderingswijze heeft als "nadeel" dat de typische vervoerswijzen die als voor- en/of natransport gebruikt worden (voornamelijk te voet, fiets en BTM- lijnbus, tram, metro) uit het beeld verdwijnen. Maar het is dubbel want de hoofdvervoerswijze is net de hoofdvervoerswijze omdat hiermee de langste afstand afgelegd wordt en, van hieruit beschouwd, het logisch is dat deze meer op het voorplan treden.

Om dit "nadeel" weg te werken, werden -als alternatief voor hoofdvervoerswijze- ook een aantal tabellen op ritniveau geanalyseerd: zie verder het begrip "Rit" voor meer details hieromtrent.

Inzake de interpretatie van de categorie 'op een andere wijze' moet men met het volgende rekening houden. In het onderzoek zelf (d.w.z. de gebruikte vragenlijst) wijst dit begrip op alle vervoerswijzen die niet opgenomen zijn in de andere antwoordcategorieën, hetgeen logisch is. Dat gaat dan meestal over het vliegtuig, maar soms ook nog over een ander vervoermiddel zoals bv. een vrachtwagen of een step. Dezelfde inhoud wordt overgenomen in het [Tabellenrapport](#). In het [Analyserapport](#) evenwel werd in de presentatie van de resultaten (diagrammen en figuren), met het oog op een betere leesbaarheid, het aantal categorieën verminderd. De categorie 'op een andere wijze' bevat hier naast de verplaatsingsmiddelen zoals hierboven aangegeven (vliegtuig, vrachtwagen, step, ..) tevens de antwoordcategorieën 'motorfiets', 'brom- en snorfiets' en 'autocar' zoals die in de vragenlijst terug te vinden zijn.

### ***Jaarkilometrage***

Het jaarkilometrage is gebaseerd op het aantal kilometers dat met een personenwagen de afgelopen 12 maand (t.o.v. de invuldag) werd afgelegd.

### ***Lijnbus***

De gebruikte omschrijving "lijnbus" is een bus van De Lijn, de (Brusselse) MIVB of de (Waalse) TEC. Tram en (pré-)metro hebben eveneens betrekking op deze 3 vervoermaatschappijen. Samen vormen zij BTM (bus-tram-metro).

### ***Motief***

In de vragenlijst werd de respondent gevraagd om voor elke verplaatsing het doel van die verplaatsing aan te geven. Ook 'naar huis gaan' was een van de mogelijkheden. Om analyses uit te voeren is het doel 'naar huis gaan' weinig zinvol en daarom werden de oorspronkelijke verplaatsingsdoelen van het verplaatsingsboekje herrekend naar verplaatsingsmotieven. Op die manier is het doel 'naar huis gaan' opgenomen in de andere motieven waarbij de verplaatsing naar huis werd toegewezen aan het doel van de vorige verplaatsing.

Bijvoorbeeld: een respondent duidt voor een verplaatsing 's morgens aan dat het doel van deze verplaatsing 'werken' is. Het motief van deze verplaatsing is uiteraard 'werken'. Wanneer diezelfde respondent na het werk 's avonds 'naar huis gaan' als doel aanduidt, wordt ook hier het motief van de verplaatsing 'werken'. Dit klinkt misschien raar maar is verdedigbaar omdat deze verplaatsing 'naar huis' alleszins gelieerd is aan het verplaatsingsdoel 'werken', met name dat de respondent terug komt van zijn werk.

De motieven 'werken' en 'onderwijs volgen' moeten in ruime zin worden opgevat. D.w.z. dat iemand die beroepsactief is en avondles volgt of iemand die scholier is en vakantiewerk doet resp. in de motieven 'onderwijs volgen' en 'werken' opgenomen zijn. De betrokken groep respondenten is dus, tenzij het uitdrukkelijk aangegeven is, ruimer dan de beroepsactieven indien het over het motief 'werken' gaat en ruimer dan de scholieren/studenten indien het over het motief 'onderwijs volgen' gaat.

### ***Netto-inkomen (persoonsniveau)***

De resultaten van het netto-inkomen op persoonsniveau werden gebaseerd op de gegevens van personen met een inkomen. Respondenten zonder inkomen (bv. een kind van 11 jaar of personen werkzaam in het eigen huishouden) werden dus niet meegenomen in de laagste inkomenscategorie (0-750 euro).

### ***Recreatieverplaatsing***

Onder recreatieverplaatsingen verstaan we alle verplaatsingen die betrekking hebben op de volgende verplaatsingsmotieven: iemand een bezoek brengen, wandelen/joggen/rondrijden en ontspanning/sport/cultuur.

### ***Rijbewijs***

Het betreft een rijbewijs om een personenwagen te besturen. Een voorlopig rijbewijs is hierin niet mee opgenomen.

## ***Rit***

Indien geen deur tot deur verplaatsing plaatsvindt met één en dezelfde vervoerswijze, dan kan een verplaatsing opgedeeld worden 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 (bijvoorbeeld 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 – op die wijze telt De Lijn haar reizigers trouwens ook). Ritten doen zich voornamelijk voor bij openbaar vervoergebruik, doch niet uitsluitend (te voet - auto - te voet is uiteraard ook mogelijk). Een aantal tabellen werden geanalyseerd op ritniveau, doch de meeste tabellen werden op het niveau van het hoofdvervoerswijze berekend (zie ook begrip "hoofdvervoerswijze/hoofdvervoermiddel" in dit verband).

## ***Spits***

De uren gelegen tussen 07.00-10.00 en 16.00-19.00 uur.

## ***Temporele beweging***

Onder temporele bewegingen verstaan we een beweging waarbij de verblijfstijd op de bestemming(en) (in totaal) maximaal 15 of 30 minuten bedraagt. In de rapportage beschouwen we enkel temporele bewegingen met twee verplaatsingen, namelijk van huis naar de bestemming en terug, waarbij de verblijfstijd op de bestemming respectievelijk maximaal 15 en 30 minuten bedraagt.

## ***Tijd***

De tijd die bedoeld wordt, is de tijd van de verplaatsing en niet de tijd van het hoofdvervoermiddel alleen. De aanduidingen van de tijd zijn subjectieve percepties van de respondenten die evenwel in de mate van het mogelijke via cleaning op hun realiteitsgehalte werden getoetst en eventueel aangepast.

## ***Verplaatsing***

Een verplaatsing wordt in het onderzoek gedefinieerd als "het zich buitenshuis begeven, meestal met een bepaalde bestemming". Dit lijkt eenvoudig en is in de praktijk ook vaak zo maar het is lang niet altijd eenvoudig omdat het verplaatsingspatroon erg divers en complex kan zijn. In het verplaatsingsboekje werd daarom voor de respondent een korte toelichting gegeven over hoe dit begrip toe te passen in een aantal vaak voorkomende "standaardgevallen". Hiermee kan de respondent al een eind op weg. De praktijk leert evenwel dat er dan nog steeds onduidelijke situaties overblijven. Teneinde hiervoor een systematische oplossing te geven werd een "protocoldocument" opgemaakt waarin deze "moeilijke gevallen" werden opgenomen. Dit protocoldocument werd meegegeven aan de interviewers zodat zo goed als aan alle situaties een oplossing kon worden gegeven. Achteraf werd via "cleaning" van de gegevens nog zoveel mogelijk getracht overblijvende onduidelijke situaties op te lossen. Natuurlijk blijft de interpretatie van het verplaatsingsbegrip en zeker zijn toepassing in het onderzoek in een aantal gevallen dubbel d.w.z. dat er in een aantal gevallen andere interpretaties mogelijk zijn "waar ook iets voor te zeggen valt". Belangrijk is echter dat de gegeven interpretatie alleszins een logica bezit en dat de toepassing van deze interpretatie doorheen het ganse onderzoek constant blijft.

Dit betekent dat een correcte interpretatie van alle verplaatsingsgegevens alleen maar kan gebeuren indien de toelichting van het begrip in het **verplaatsingsboekje** en het **protocoldocument** in het achterhoofd wordt gehouden.

Gelet op het belang van dit cruciaal begrip werd een apart hoofdstukje gewijd aan een verdere bespreking van het verplaatsingsbegrip met inzonderheid de motieven (zie verder op blz. 13).

### ***VMB-index***

De VervoerMiddelenBezit-index (VMB-index) meet het "mobiliteitsgehalte" van een gezin: hoe meer vervoermiddelen, hoe mobieler een gezin. Een gezin zonder vervoermiddelen scoort het laagst, gevolgd door gezinnen met enkel een fiets enz.

Deze index is éénzijdig vermits geen rekening wordt gehouden met de mogelijke beschikbaarheid van openbaar vervoer en de afstand tot functies en voorzieningen. Zeker in een stedelijk gebied is het mogelijk om redelijk mobiel te zijn zonder een eigen vervoermiddel te bezitten.

De tabellen met de VMB-index moeten als volgt gelezen worden: de gezinnen in een bepaalde categorie kunnen wel de vervoermiddelen bezitten die lager in de kolom staan, maar niet de vervoermiddelen die erboven staan.

### ***Woonplaatsgemeente***

De beschreven typologie van de woonplaatsgemeenten is gebaseerd op de gebiedsgerichte opdeling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Verdere toelichting over de precieze betekenis van de begrippen vindt men daar ([www.rsv.vlaanderen.be](http://www.rsv.vlaanderen.be)).

Verplaatsingsgegevens op woonplaatsniveau verwijzen naar de verplaatsingen van de respondenten die in het betrokken gebied wonen, niet naar de verplaatsingen in dat gebied als zodanig. Verplaatsingsgegevens op bv. kleinstedelijk niveau verwijzen naar de verplaatsingen van de respondenten die in deze gecatalogeerde steden wonen. Voor een deel zullen die verplaatsingen zich inderdaad voordoen in dat gebied maar niet noodzakelijk allemaal. Voor Tabel 184 van het Tabellenrapport geldt dit niet (is werkelijk op verplaatsingsniveau).