

1.1 Verplaatsingskilometers

1.1.1 Verplaatsingskilometers

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag							
	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	OVG 5.1
algemeen gemiddelde	41,64	38,23	36,98	42,12	41,46	39,52	46,13
algemeen gemiddelde waarbij outliers werden weggelaten	38,81	35,40	36,25	35,37	34,26	37,42	37,95

Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag wordt hierboven weergegeven. Iedere Vlaming (vanaf 6 jaar) legt, gemiddeld gezien, per dag 46,13 km af. Dat cijfer ligt in huidig OVG hoger dan in de voorbije OVG's. Maar wanneer de outliers buiten beschouwing gelaten worden, blijkt er quasi geen verschil te zijn met vorig OVG. Een outlier is daarbij gedefinieerd als een verplaatsing waarvan de afstand groter is dan of gelijk aan 1.000 km. Die 'zeer lange' verplaatsingen oefenen immers een grote invloed uit op het algemeen gemiddelde.

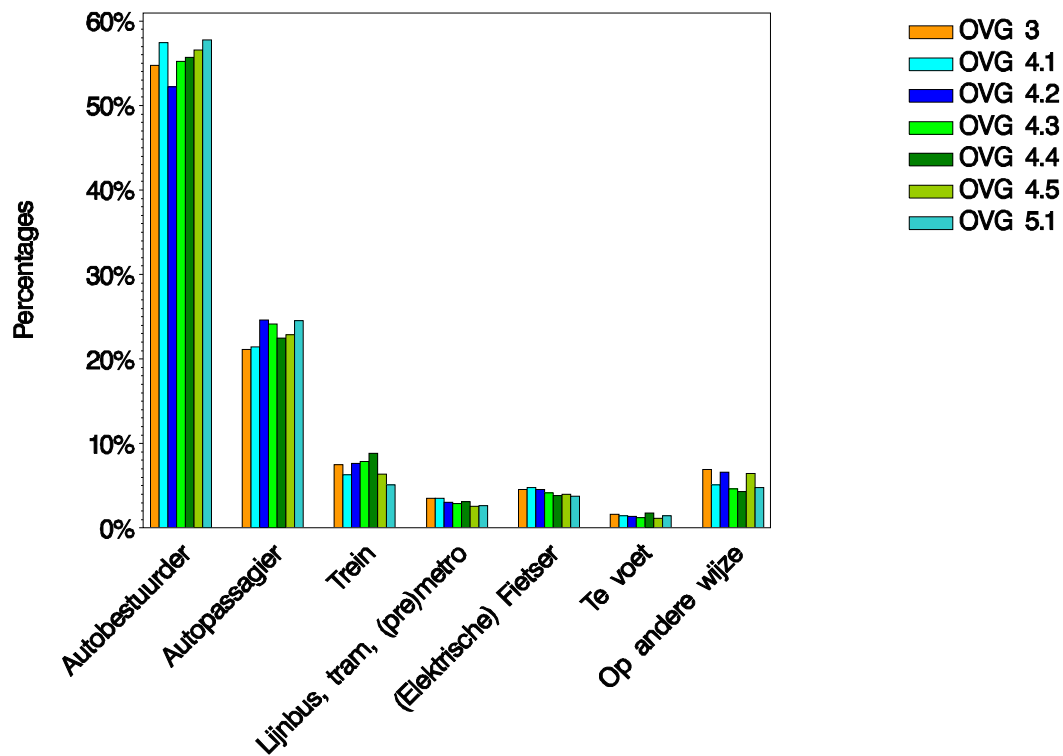
Outliers zijn meestal verplaatsingen per vliegtuig. Door de wisselvalligheid van het voorkomen van deze outliers is een vergelijking over de jaren heen waarin de outliers inbegrepen zijn, niet aangewezen. Daarom zullen in het vervolg van dit rapport de resultaten besproken worden van de analyses waarbij enkel verplaatsingsafstanden <1.000 km beschouwd worden. In huidig OVG werden 6 verplaatsingen gemaakt van meer dan 1.000 km. Ter vergelijking: in OVG 4.5 waren dat er 3.

1.1.2 Verplaatsingswijze

Dit dagelijks gemiddeld aantal kilometers per persoon wordt met verschillende modi afgelegd. De aandelen van de verschillende hoofdvervoerswijzen worden op de grafiek op volgende pagina weergegeven (zie ook Appendix 2, Tabel 16)¹. De modi waarmee hogere snelheden behaald kunnen worden, nemen uiteraard een groter aandeel in in deze modale verdeling (omdat met snellere modi grotere afstanden kunnen worden afgelegd). Daarnaast is in deze modale verdeling natuurlijk ook van belang hoe frequent een modus gebruikt wordt.

¹ 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.

OVG3 – OVG 4 – OVG 5.1: Hoofdvervoerswijze (Verplaatsingskilometers – Verpl < 1000 km)



82,3% van de afstand wordt per auto afgelegd (bestuurder en passagier samen), terwijl dat bij het aantal verplaatsingen slechts 69,62% was. Het aandeel van de voetganger en fietser bedraagt 5,2% van de gemiddelde afgelegde afstand per persoon per dag. Bij de verplaatsingen bleek dat de voetganger en fietser een veel groter aandeel voor hun rekening namen, namelijk 23,55%. De verplaatsingen te voet of per fiets zijn dus typisch van korte afstand, terwijl de auto ook vaak voor de langere verplaatsingen wordt gebruikt. Ook de trein wordt voor lange afstanden gebruikt. Deze modus heeft immers een aandeel van 5,07% in de verplaatsingskilometers en slechts een aandeel van 1,69% in het aantal verplaatsingen. BTM neemt zowel bij de verplaatsingskilometers als bij de verplaatsingen een zelfde aandeel in.

Ten opzichte van vorig OVG zijn er enkele significante wijzigingen. Het aandeel van de autopassagier is significant toegenomen en het aandeel van de trein en 'op andere wijze' is dan weer significant afgenomen. In onderstaande tabel zijn naast de aandelen van de verschillende modi, ook de absolute cijfers weergegeven.

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens hoofdvervoermiddel (verplaatsingen < 1.000 km) (respondentenniveau)						
	Percentage			Absoluut aantal km		
	OVG 3	OVG 4.5	OVG 5.1	OVG 3	OVG 4.5	OVG 5.1
Autobestuurder	54,72	56,61	57,80	21,24	21,18	21,89
Autopassagier	21,11	22,45	24,50	8,19	8,56	9,28

Trein	7,51	6,35	5,07	2,91	2,38	1,92
Lijnbus, tram, (pre)metro	3,53	2,56	2,63	1,37	0,96	0,99
(Elektrische) Fietser	4,56	4,01	3,75	1,77	1,50	1,42
Te voet	1,60	1,13	1,45	0,62	0,42	0,55
Op andere wijze	6,96	6,47	4,81	2,71	2,42	1,83

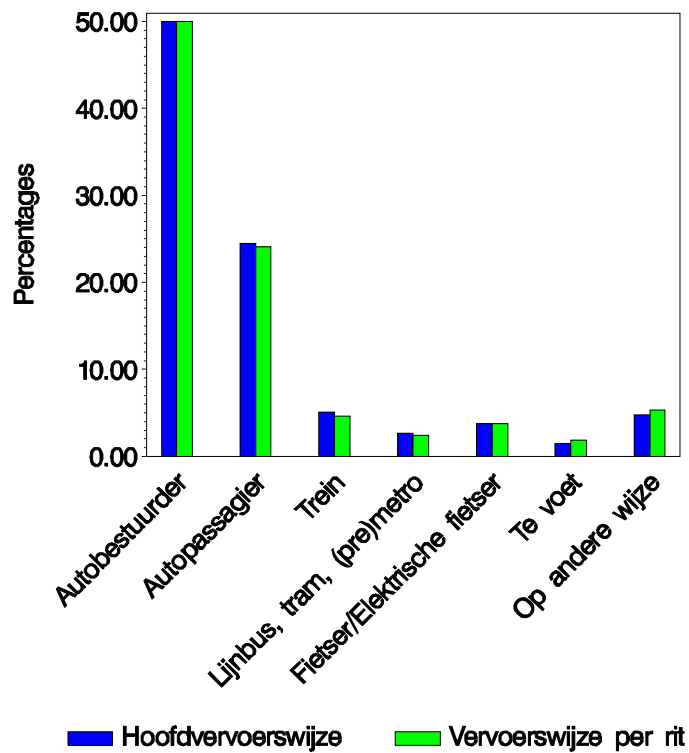
De meeste cijfers die in het rapport worden getoond zijn op het respondentenniveau, wat betekent dat ook diegenen die zich op de aangegeven dag niet verplaatsen, worden meegerekend in de berekening van de cijfers. Op zich is dat een goede benaderingswijze, want we willen immers een beeld krijgen van het verplaatsingspatroon van de gemiddelde Vlaming (en niet alleen van de Vlaming die zich verplaatst). Maar in het bijzonder inzake absolute cijfers, stemt dat tot nadenken. Daarom werd een analyse op het participantenniveau bij wijze van illustratie toegevoegd (waarbij dus enkel de verplaatsers worden meegenomen). Het is dan ook interessant om zien hoe verschillend de cijfers zijn (t.o.v. het respondentenniveau: vergelijk bv. 1,92 km trein op respondentenniveau vs 78 km op participantenniveau). Dit toont aan dat men opnieuw extra voorzichtig dient te zijn in de rapportage en interpretatie van cijfers; en steeds goed de exact gebruikte definitie van een bepaalde variabele mee te nemen bij een eventuele interpretatie (en vergelijking met andere studies).

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag volgens hoofdvervoermiddel (verplaatsingen < 1.000 km) (participatenniveau)						
	Percentage			Absoluut aantal km		
	OVG 3	OVG 4.5	OVG 5.1	OVG 3	OVG 4.5	OVG 5.1
Autobestuurder	16.42	17.29	17.98	50.19	50.75	52.50
Autopassagier	11.85	14.83	17.44	36.21	43.54	50.93
Trein	32.01	28.85	26.80	97.84	84.71	78.24
Lijnbus, tram, (pre)metro	7.62	6.05	8.41	23.28	17.76	24.54
(Elektrische) Fietser	3.45	3.65	3.71	10.54	10.72	10.83
Te voet	1.02	0.90	1.16	3.11	2.66	3.37
Op andere wijze	27.64	28.43	24.50	84.48	83.45	71.54

Volgende grafiek (zie ook Appendix 2, *Tabel 17*)² vergelijkt het aandeel in de verplaatsingskilometers van de verschillende modi als hoofdvervoermiddel (de gegevens van de grafiek op vorige pagina) met het aandeel in de verplaatsingskilometers van de verschillende modi in het geval er een analyse op ritniveau wordt uitgevoerd. Bij dit laatste wordt dus niet enkel de hoofdvervoerswijze geanalyseerd, maar worden de modi van alle ritten in beschouwing genomen. Het feit dat de verschillen minimaal zijn, wijst er op dat een analyse op niveau van de hoofdvervoersmodus zeker te verantwoorden is. Dat was overigens ook zo in de voorbije OVG's.

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.

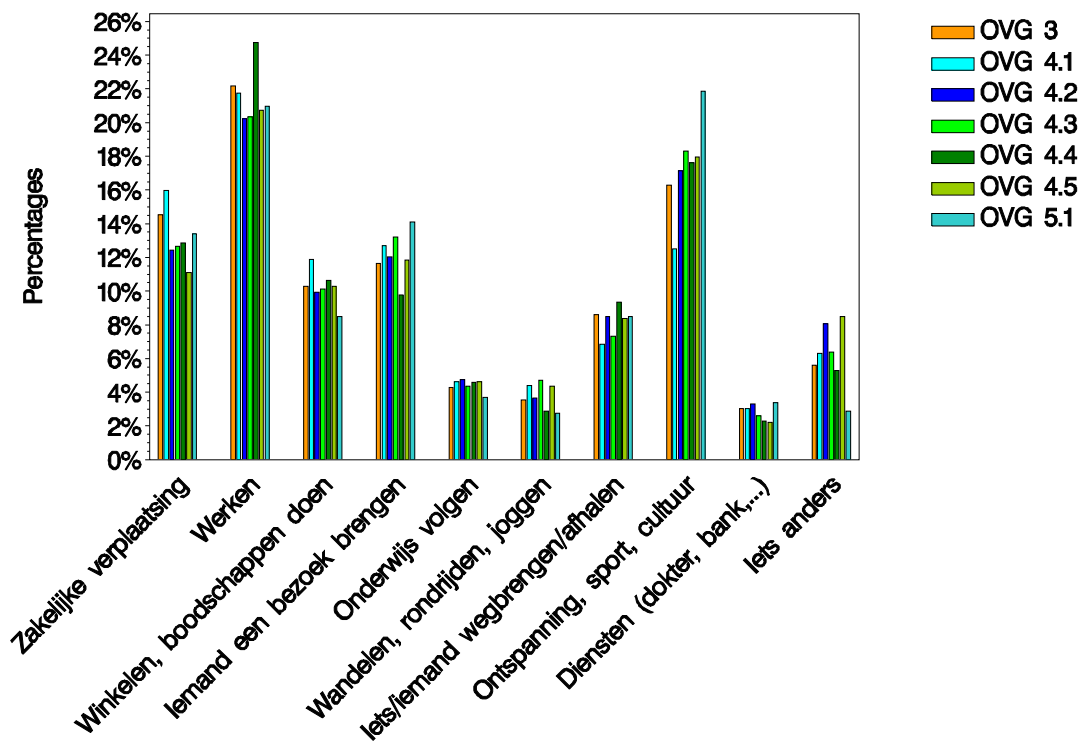
OVG 5.1: Hoofdvervoerswijze per verplaatsing versus vervoerswijze per rit (afstand verplaatsing/rit)
(Verplaatsingen < 1000 km)



1.1.3 Verplaatsingsmotief

Net zoals bij het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag wordt ook bij het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag (van de verplaatsingen < 1.000 km) een analyse uitgevoerd naar het aandeel van de verschillende verplaatsingsmotieven.

OVG3 – OVG 4 – OVG 5.1: Motief (Verplaatsingskilometers – Verpl < 1000 km)



Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, Tabel 18) geeft deze indeling naar verplaatsingsmotief weer. Eerder in dit rapport werd reeds aangegeven dat de verschillende motieven gegroepeerd kunnen worden tot 4 grote groepen: de functionele verplaatsingen, de recreatieve verplaatsingen, de verplaatsingen naar winkels en diensten, en een restcategorie die bestaat uit 'iets/iemand wegbrengen/halen' en 'iets anders'. De functionele verplaatsingen omvatten de zakelijke verplaatsingen, de woon-werkverplaatsingen en de woon-schoolverplaatsingen. De recreatieve verplaatsingen bestaan uit de verplaatsingen met de motieven 'iemand een bezoek brengen', 'wandelen/rondrijden/joggen' en 'ontspanning/sport/cultuur'. Een vergelijking tussen deze grafiek en de grafiek in sectie 3.1.3 (het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens verplaatsingsmotief) toont aan voor welke motieven eerder langere verplaatsingen worden gemaakt en voor welke motieven eerder kortere verplaatsingen worden gemaakt. De motieven waarvoor eerder langere verplaatsingen worden gemaakt hebben immers een groter aandeel in de verplaatsingsafstand dan in het aantal verplaatsingen. Dit is het geval voor functionele en recreatieve verplaatsingen. Beiden nemen ongeveer 38% in van de gemiddelde verplaatsingsafstand, terwijl ze ongeveer 29% innemen van het gemiddeld aantal verplaatsingen. Bij de motieven waarbij eerder kleinere afstanden worden afgelegd is het net omgekeerd, namelijk het aandeel van die motieven in de verplaatsingsafstand is kleiner dan het aandeel in het aantal verplaatsingen. Dat laatste is van toepassing bij de verplaatsingen naar winkels en diensten, en voor de motieven in de restcategorie (iets/iemand wegbrengen/afhalen, iets anders). Zo nemen verplaatsingen naar winkels en diensten 41,10% in van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag, terwijl ze slechts 23,25% innemen van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag.

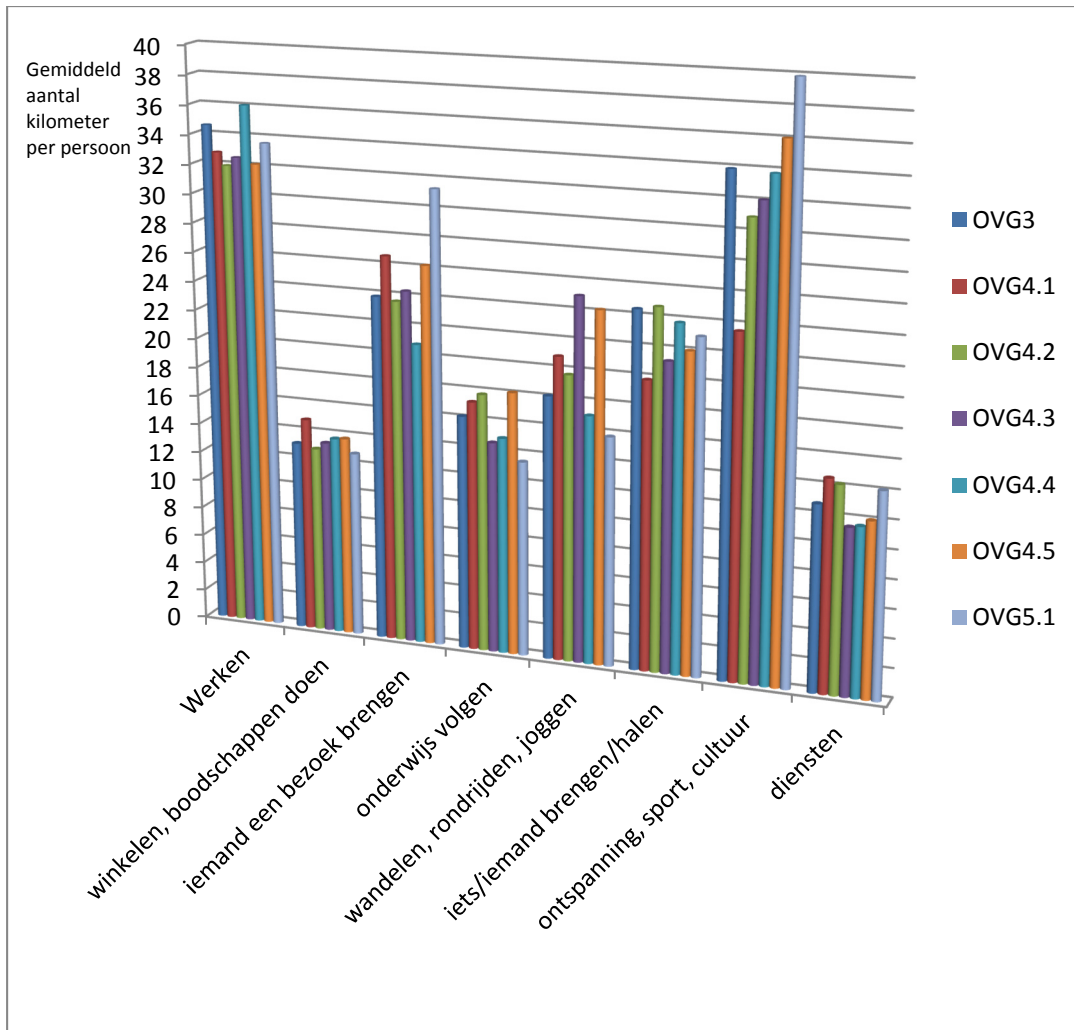
In tegenstelling tot de stabiliteit die werd vastgesteld bij de verdeling van het aantal verplaatsingen naar verplaatsingsmotief, geeft bovenstaande grafiek aan dat er hier wel heel wat schommelingen plaatsvinden

doorheen de jaren. Zo zijn er in dit OVG, ten opzichte van OVG4.5, significante verschillen voor bijna alle motieven. Enkel het marktaandeel van de motieven 'werken' en 'iets/iemand wegbrengen/afhalen' zijn niet significant gewijzigd ten opzichte van 2012-2013. Ook op langere termijn kunnen dergelijke schommelingen vastgesteld worden. Een vergelijking met de resultaten uit 2007-2008 (OVG3) geeft significante verschillen voor nagenoeg alle motieven, met uitzondering van 'diensten' en 'iets/iemand wegbrengen/afhalen'. Dit doet vermoeden dat de gemiddelde dagelijks afgelegde afstand bij sommige motieven, bijvoorbeeld 'iets/iemand wegbrengen/afhalen', misschien wat constanter is dan voor andere motieven, maar de grafiek toont aan dat dat vermoeden zeker niet voor alle OVG's bevestigd wordt.

Vorig OVG werd hieruit reeds geconcludeerd dat over de jaren heen sommige activiteiten op andere locaties uitgevoerd worden, waardoor de afgelegde kilometers per motief ook jaarlijks wijzigen. Hieronder wordt, net als in vorig OVG, ook de absolute cijfers voor de verschillende motieven weergegeven. Meer specifiek toont volgende grafiek het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon voor de verschillende motieven³.

Ondanks de schommelingen, toont deze grafiek dat de grote lijnen wel hetzelfde blijven over de jaren heen. Zo worden boodschappen doen, diensten en onderwijs volgen typisch dichterbij huis uitgevoerd. Grotere afstanden zijn dan weer eerder kenmerkend voor een flexibele activiteit zoals 'ontspanning/sport/cultuur'. Bij de motieven met een hoger gemiddeld aantal kilometer per persoon is er typisch ook meer variabiliteit doorheen de jaren. Dat is ook logisch, want los van de verkeerskundige realiteit, zal je met (grotere) afstanden sneller tot significante verschillen komen dan bijvoorbeeld met het aantal verplaatsingen (dat is overigens in elk OVG altijd al zo geweest).

³ Zakelijke verplaatsingen en "iets anders" werden uit de grafiek weggelaten om de leesbaarheid te vergroten.

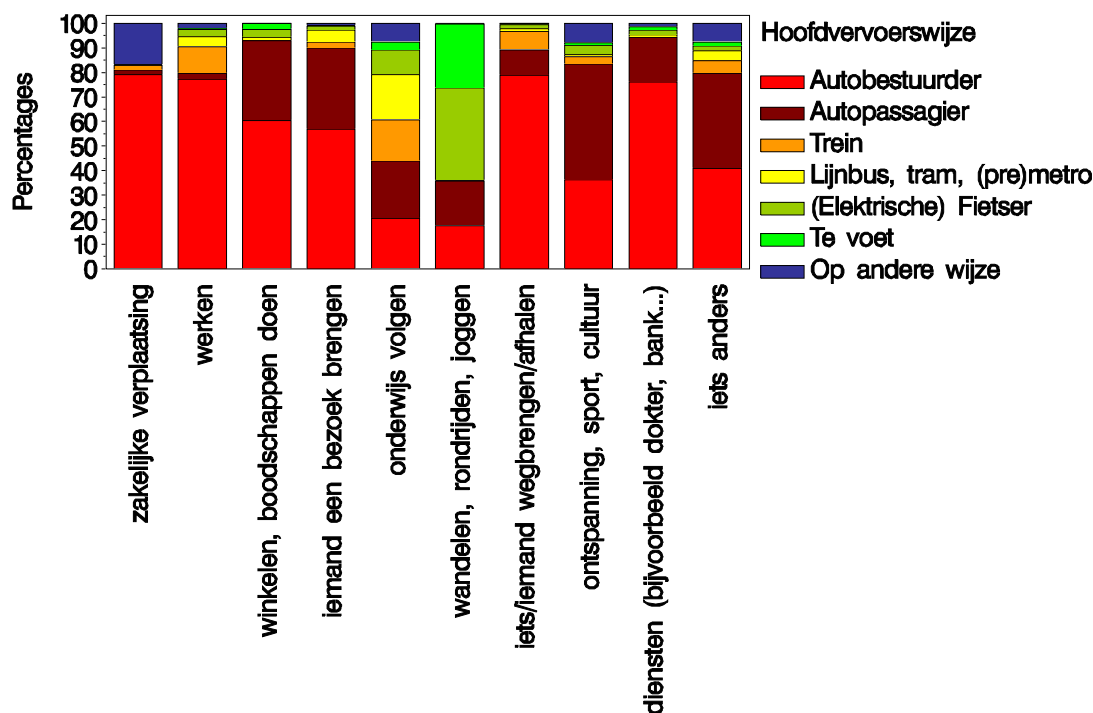


1.1.4 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

Op de grafiek op volgende pagina wordt voor de afgelegde afstanden de koppeling gemaakt tussen het verplaatsingsmotief en de hoofdvervoerswijze. Net zoals bij het aantal verplaatsingen gebeurt deze analyse eerst vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief (m.a.w. welke vervoersmodi worden gebruikt gegeven een bepaald motief?) en vervolgens vanuit het standpunt van de hoofdvervoersmodus (m.a.w. voor welke motieven wordt een bepaalde modus gebruikt?).

1.1.4.1 Verplaatsingsmotief

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



Bovenstaande grafiek geeft dus aan, gegeven een bepaald motief, welke modi daarvoor gebruikt worden (zie ook Appendix 2, *Tabel 19*, kolompercentages)⁴. Net zoals bij het aantal verplaatsingen (zie sectie 3.1.4) toont deze analyse dat bij de meeste motieven het merendeel van de kilometers per auto afgelegd worden. Enkel bij de motieven ‘onderwijs volgen’ en ‘wandelen/rondrijden/joggen’, neemt deze hoofdvervoersmodus geen 80% in van de afgelegde afstand.

Daarnaast valt op dat het aandeel van de autopassagier enkel bij de verplaatsingsmotieven ‘ontspanning/sport/cultuur’, ‘onderwijs volgen’ en ‘wandelen/rondrijden/joggen’ het aandeel van de autobestuurder overstijgt. Enkel voor die drie laatste motieven worden er dus meer kilometers afgelegd als autopassagier dan als autobestuurder, wat ook betekent dat de gemiddelde autobezittingsgraad bij deze motieven meer dan 2 bedraagt.

Voor het motief ‘wandelen/rondrijden/joggen’ toont de grafiek dat de drie modi die hiervoor gebruikt worden min of meer een gelijkaardig aandeel innemen. Het gaat dan over de auto, de fiets en te voet.

Bovenstaande figuur geeft, net zoals de grafiek in sectie 3.1.4, overigens ook aan dat voor bepaalde motieven bepaalde hoofdvervoersmodi quasi niet gebruikt worden. Zo wordt de trein bijvoorbeeld quasi nooit gebruikt voor diensten, ‘winkelen/boodschappen doen’, en ‘wandelen/rondrijden/joggen’, en worden er quasi geen kilometers afgelegd per BTM voor zakelijke verplaatsingen.

⁴ 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.

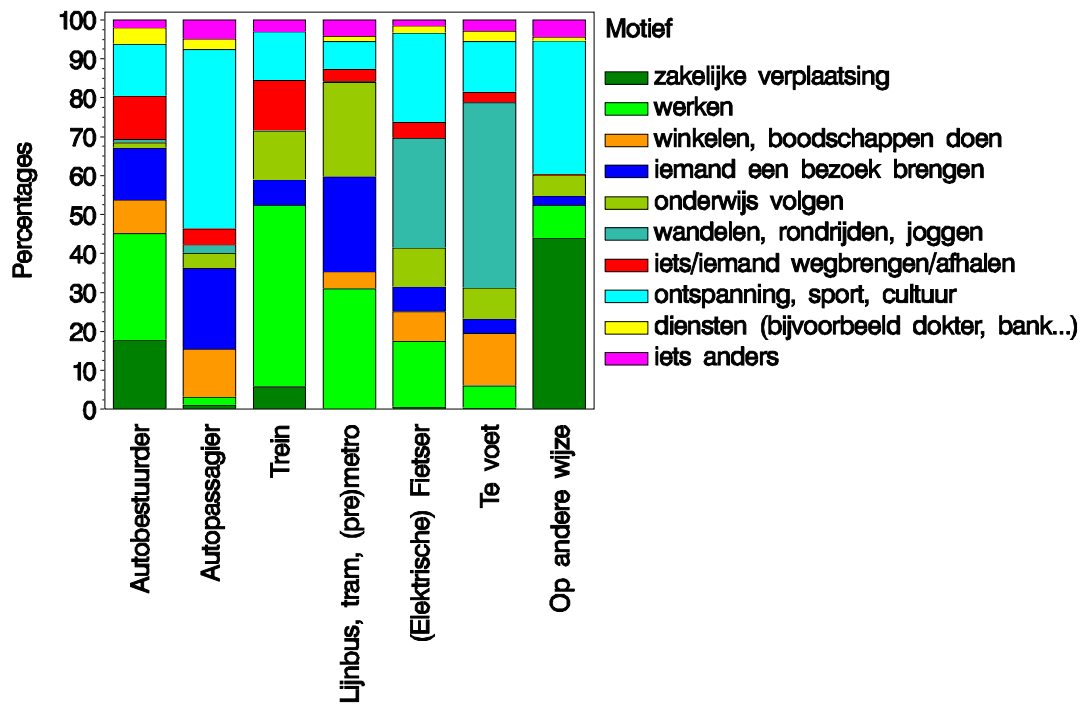
1.1.4.2 Verplaatsingswijze

Gegeven een bepaalde hoofdvervoerswijze geeft onderstaande grafiek weer voor welke verplaatsingsmotieven die modus gebruikt wordt (zie ook Appendix 2, Tabel 19, rijpercentages). Deze grafiek bespreekt het spiegelbeeld van vorige grafiek.

Uit onderstaande grafiek blijkt dat “met de auto als bestuurder” de meeste kilometers afgelegd worden om te werken, namelijk 27,21%. Dat geldt ook voor de trein, hoewel daar het aandeel van de afgelegde woon-werkkilometers ruimschoots hoger ligt als bij de autobestuurder, namelijk 46,51%. 8,61% van de afgelegde kilometers als autobestuurder betreffen het motief ‘winkelen/boodschappen doen’. Bij de afgelegde kilometers als autopassagier domineert het motief ‘ontspanning/sport/cultuur’ met 46,1% van de verplaatsingskilometers. De afgelegde fietskilometers zijn voornamelijk van recreatieve aard. Zo wordt 28,16% van de verplaatsingskilometers per (elektrische) fiets afgelegd om recreatief te gaan fietsen (motief ‘wandelen/rondrijden/joggen’) en 22,91% voor het motief ‘ontspanning/sport/cultuur’. Zo’n 17% van de fietskilometers wordt, daarentegen, afgelegd in het woon-werkverkeer.

Opvallend is dat bij het aantal fietsverplaatsingen de recreatieve verplaatsingen een veel kleiner aandeel kennen (slechts 4,79% van het aantal verplaatsingen per fiets t.o.v. 28,16% van de afgelegde fietskilometers). De Vlaming maakt dus in zijn vrije tijd graag verre fietstochten. Het omgekeerde kan waargenomen worden bij het motief ‘winkelen/boodschappen doen’. 20,45% van de verplaatsingen per (elektrische) fiets worden uitgevoerd voor dit motief, terwijl het slechts 7,5% van de afgelegde fietskilometers betreft. De Vlaming doet dus vaak boodschappen, maar dan wel in zijn directe omgeving. Ook de kilometers die te voet worden afgelegd zijn eerder van recreatieve aard. Bijna de helft van deze kilometers worden afgelegd met motief ‘wandelen/joggen’.

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



1.1.5 Variatie in kilometers

1.1.5.1 Geslacht

Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag							
Deelgroep	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	OVG 5.1
algemeen gemiddelde	41,64	38,23	36,98	42,12	41,46	39,52	46,13
mannelijk	49,30	47,06	41,78	56,47	39,35	44,13	44,91
vrouwelijk	34,28	30,21	32,73	28,49	44,46	35,17	47,67
algemeen gemiddelde zonder "outliers"	38,4	35,4	36,2	35,4	34,3	37,49	37,96
mannelijk zonder "outliers"	47,37	41,23	41,77	42,88	39,40	42,83	40,21
vrouwelijk zonder "outliers"	30,07	30,21	31,25	28,48	30,18	32,30	35,76

In bovenstaande tabel wordt enerzijds het algemeen gemiddelde weergegeven waarbij rekening wordt gehouden met alle gegevens en alle respondenten die hebben deelgenomen aan het onderzoek en anderzijds het gemiddelde waarbij de 6 verplaatsingen die elk een verplaatsingsafstand hebben van meer dan 1.000 km uit het onderzoek verwijderd werden (de zogenoemde "outliers"). Beide gemiddelden zijn vervolgens verder opgedeeld naar geslacht.

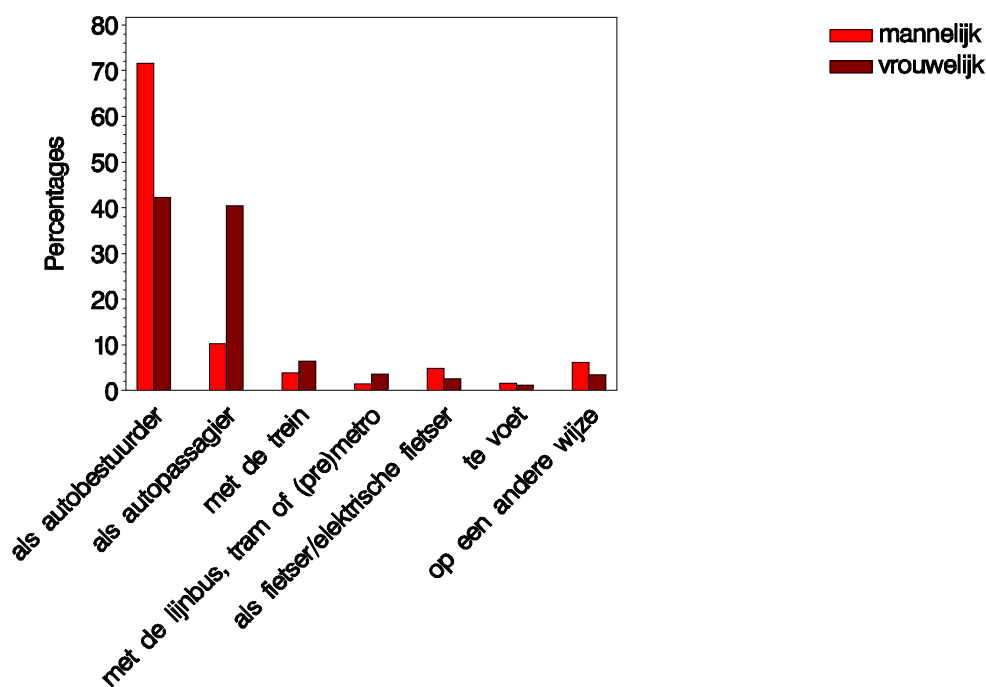
Alle voorgaande OVG's geven duidelijk aan dat mannen gemiddeld meer kilometers afleggen dan vrouwen. Indien we alle verplaatsingen meenemen, is dat in het huidig OVG niet het geval: er worden zelfs meer kilometers door vrouwen afgelegd. Dit komt omdat de outlier-verplaatsingen allemaal werden gedaan door vrouwen. Indien we dus abstractie maken van deze outliers dan zien we dat het aantal afgelegde kilometers door de mannen opnieuw hoger ligt dan dat van de vrouwen. Overigens wordt in huidig OVG de kloof tussen het gemiddeld aantal afgelegde kilometers door mannen en dat door vrouwen wat meer gedicht.

Ook per modus zijn de afgelegde kilometers door mannen en de afgelegde kilometers door vrouwen vaak afwijkend. Dat wordt weergegeven op de volgende grafiek. Deze grafiek geeft immers een beeld van het gemiddeld aantal kilometer per persoon per dag naar hoofdvervoerswijze en geslacht (zie ook Appendix 2, *Tabel 20*)⁵.

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

Hoofdvervoerswijze per geslacht (Verplaatsingskilometers)

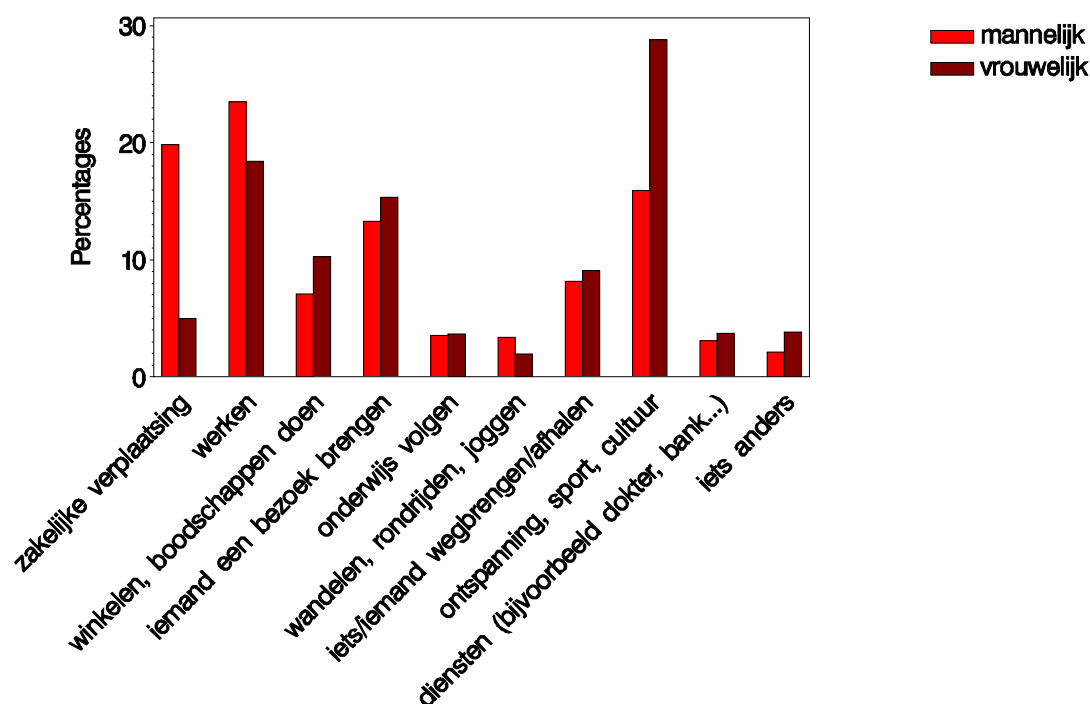
(Verplaatsingen < 1000 km)



Mannen doen duidelijk meer kilometers dan vrouwen als autobestuurder, terwijl vrouwen heel wat meer kilometers afleggen als autopassagier dan de mannen. In absolute aantallen gaat het gemiddeld om 28,82 km per persoon per dag als autobestuurder door mannen terwijl vrouwen slechts 15,11 km afleggen, en 4,13 km als autopassagier door mannen waar vrouwen 14,44 km afleggen. Ook bij de andere modi zijn er wat verschillen, maar die zijn niet zo uitgesproken als de verschillen bij de auto. Vrouwen leggen immers meer kilometers af per openbaar vervoer, terwijl mannen meer fietskilometers afleggen.

Dezelfde analyse werd uitgevoerd voor het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (zie sectie 3.1.8.1), wat grosso modo een gelijkaardige grafiek opleverde.

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



De bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, *Tabel 21*) toont de gemiddeld afgelegde afstanden per persoon per dag naar verplaatsingsmotief en geslacht. Ook hier zijn er sterk uitgesproken afwijkingen tussen mannen en vrouwen bij bepaalde motieven, terwijl de verschillen voor andere motieven minder beduidend zijn. De meest opmerkelijke verschillen treden op bij de werkgebonden motieven (zakelijke verplaatsingen en werken) en bij 'ontspanning/sport/cultuur'. De grootste afstanden voor werkgebonden motieven worden afgelegd door de mannen. 43,33% van de verplaatsingsafstand door mannen wordt afgelegd voor zakelijke en woon-werkverplaatsingen, terwijl dit motief slechts 23,37% van de verplaatsingsafstand van de vrouwen inneemt. Bij het motief 'ontspanning/sport/cultuur' worden de meeste kilometers door vrouwen gemaakt. Gemiddeld legt een vrouw dagelijks 9,38 km af met het motief 'ontspanning/sport/cultuur'. Een man legt dagelijks slechts gemiddeld 6,14 km af in huidig OVG.

Net zoals bij de analyse van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag naar verplaatsingsmotief en geslacht (zie sectie 3.1.8.1.), kennen de vrouwen ook op vlak van verplaatsingsafstand een hoger aandeel dan de mannen voor de motieven 'winkelen/bodschappen doen', 'iemand een bezoek brengen', 'iets/iemand wegbrengen/afhalen' en 'iets anders'. Normaal leggen vrouwen dagelijks ook meer kilometers af dan mannen voor verplaatsingen naar diensten maar in dit OVG maken mannen meer van dit soort verplaatsingen dan vrouwen, hoewel deze verschillen eerder beperkt zijn.

1.1.6 Verplaatsingskilometers naar diploma (verplaatsingen <1.000 km)

In volgende tabel worden de gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag weergegeven naar het hoogst behaalde diploma van de respondent. Eerder werd aangegeven dat het algemeen gemiddelde (zonder outliers) 37,96 km bedraagt. De indeling naar diploma geeft duidelijk aan dat mensen met een hogere opleiding grotere afstanden doen dan mensen met een lager diploma. Dat is opvallend maar uiteraard speelt hier dat opleidingsniveau samenhangt met leeftijd, en ook beroep, statuut en inkomensniveau zijn wellicht in heel belangrijke mate gecorreleerd.

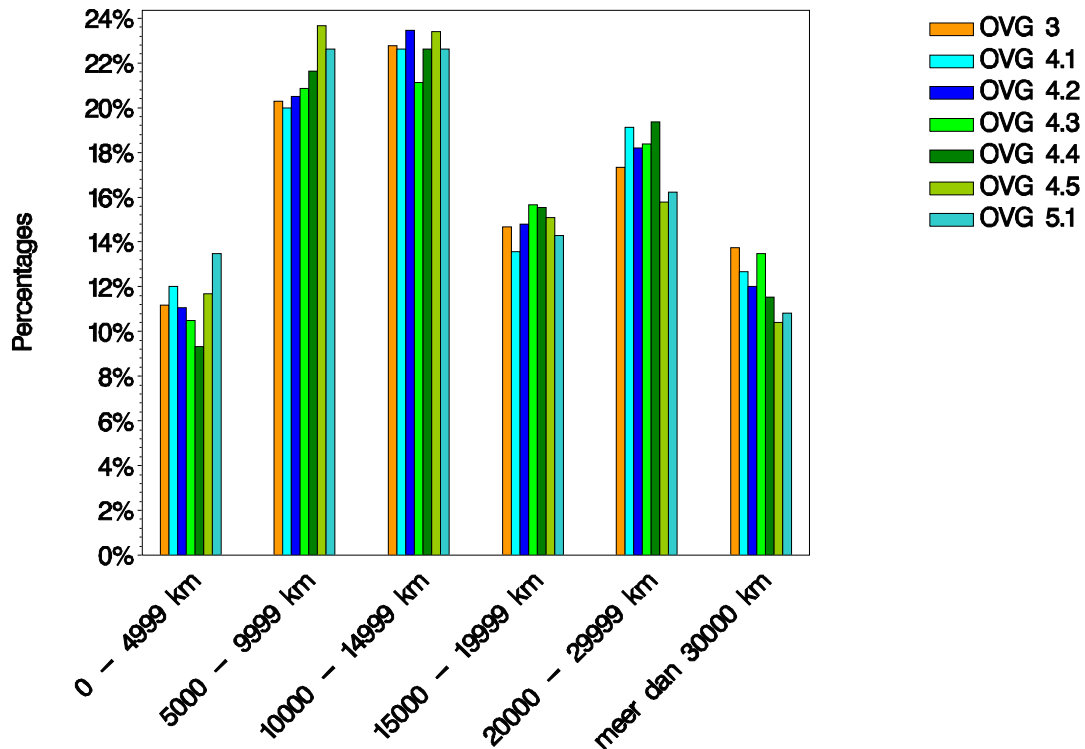
Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag								
Deelgroep	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	OVG 5.1	Vershil
geen diploma	21,50	6,18	10,48	4,40	11,67	57,41	17,00	-40,41
lager onderwijs	18,17	15,90	14,88	13,46	9,41	10,42	14,30	3,88
middelbaar ASO niet afgewerkt	26,96	34,36	27,87	20,93	16,01	33,62	20,79	-12,83
middelbaar niet-ASO niet afgewerkt	36,80	27,71	34,94	42,71	35,13	27,88	32,28	4,40
middelbaar ASO volledig afgewerkt	46,29	30,52	42,18	34,39	33,72	41,67	34,81	-6,86
middelbaar niet-ASO volledig afgewerkt	41,12	40,92	35,79	38,35	37,60	32,26	38,38	6,12
hoger niet-universitair onderwijs	54,45	52,03	46,97	50,19	50,01	50,48	56,71	6,23
universitair onderwijs	66,63	56,89	60,86	56,96	57,38	77,62	65,79	-11,83

1.1.7 Jaarkilometrage auto's

OVG5.1 toont aan dat er, naar inschatting van de respondenten, gemiddeld in Vlaanderen 14.900 km afgelegd worden per auto per jaar. Dit cijfer sluit nauw aan bij het gemiddelde jaarkilometrage uit vorig OVG (2012-

2013), namelijk 14.674 km per auto. Dit cijfer wordt door de respondenten vrij nauwkeurig ingeschat, aangezien er in de statistieken van FOD Mobiliteit en Vervoer 15.096 km⁶ geregistreerd werden voor het jaar 2014. De statistieken voor 2015 zijn op het moment dat dit analyserapport werd geschreven nog niet beschikbaar.

OVG3 – OVG 4 – OVG 5.1: Jaarkilometrage personenwagens



Bovenstaande grafiek (zie ook Appendix 2, Tabel 22) toont de verdeling van de jaarkilometrages van alle personenwagens. In OVG4.5 werd aangegeven dat er zich een trend voordoet waarbij wat meer wagens kortere afstanden hebben gereden en er minder wagens zijn die langere afstanden hebben afgelegd. Ook bij de vergelijking tussen OVG5.1 en OVG3 blijkt dat er significante toenames zijn in het aandeel personenwagens in de categorieën ‘0 – 4.999 km’ en ‘5.000 – 9.999 km’ en een significante afname in het aandeel personenwagens in de categorie ‘meer dan 30.000 km’. Er worden in dit OVG dus wat minder kilometers afgelegd, maar de middenmoot blijft echter relatief stabiel over de verschillende OVG’s.

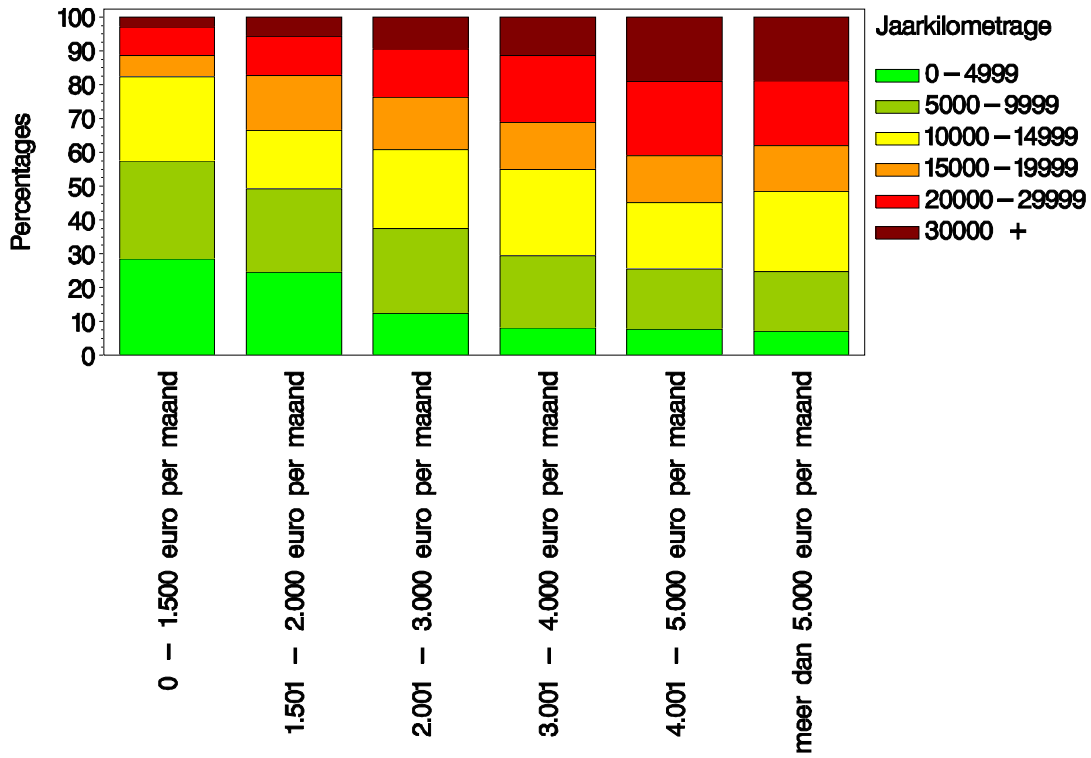
Op volgende pagina wordt, voor OVG5.1, de verdeling van de jaarlijks afgelegde afstand van alle wagens in een gezin uitgezet ten opzichte van het inkomensniveau van het gezin (zie ook Appendix 2, Tabel 23). Deze grafiek maakt de relatie tussen beide variabelen zichtbaar: hoe hoger het netto gezinsinkomen, hoe meer kilometers er jaarlijks afgelegd worden per auto. 28,40% van de gezinnen met een netto gezinsinkomen van maximaal 1.500 euro per maand leggen jaarlijks minder dan 5.000 autokilometers af met het hele gezin. Voor de gezinnen in de hoogste inkomenscategorie, een netto gezinsinkomen van meer dan 5.000 euro per maand, bedraagt dat aandeel slechts 7,10%. Het tegenovergestelde doet zich voor bij de hoogste jaarkilometrages. Waar slechts 2,92% van de gezinnen met een maandelijks netto gezinsinkomen van maximaal 1.500 euro meer

⁶ Zie ook http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/verkeer_vervoer/verkeer/afstand/

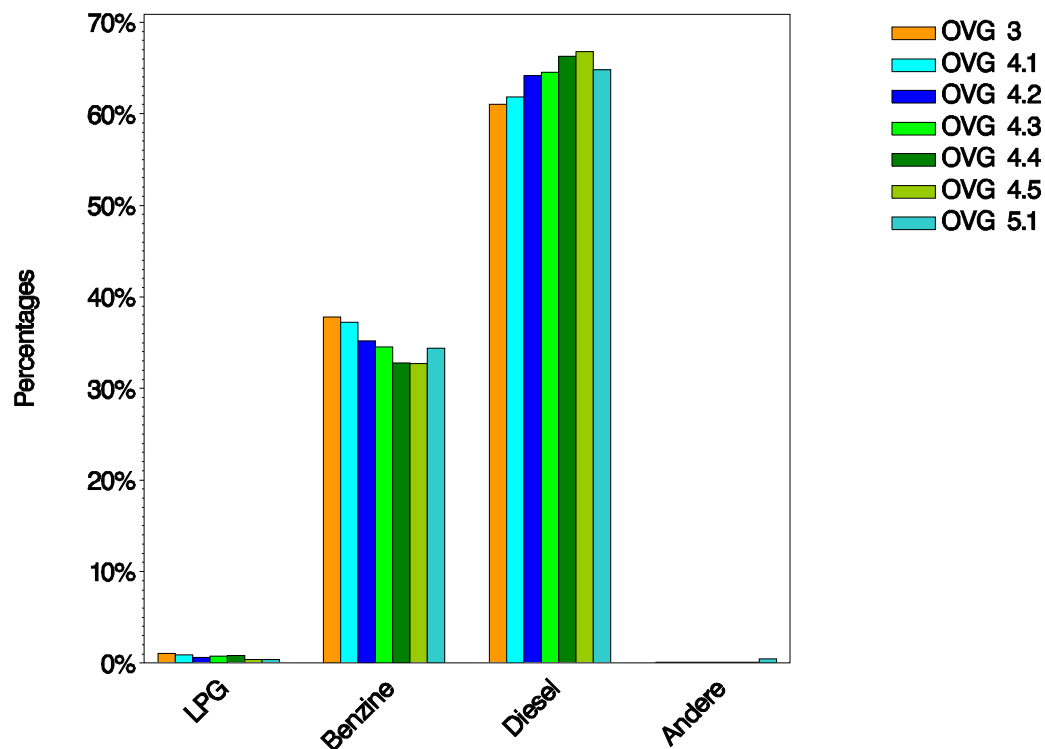
dan 30.000 km afleggen op jaarbasis (alle wagens in een gezin), bedraagt dat aandeel 18,76% van de gezinnen met een maandelijks netto gezinsinkomen van meer dan 5.000 euro.

De gegevens op volgende grafiek betreffen enkel de gezinnen die een personenwagen bezitten.

Jaarkilometrage van alle wagens in een gezin versus netto gezinsinkomen



OVG3 – OVG 4 – OVG 5.1: Brandstofsoort personenwagens



Bovenstaande grafiek geeft de verdeling van personenwagens weer naar brandstoftype (zie ook Appendix 2, Tabel 24). In tegenstelling tot in voorgaande OVG's wordt een monotone stijging van het aandeel dieselwagens en een monotone daling van het aandeel benzinewagens in huidig OVG niet voortgezet. De toename en afname die in OVG5.1 gerapporteerd werden voor respectievelijk benzine- en dieselwagens zijn echter niet significant, en op zich is het dus nog te voorbarig om hier conclusies uit te trekken. Maar toch: we hebben deze cijfers voor de volledigheid even vergeleken met de statistieken van FOD Mobiliteit en Vervoer (zie ook tabel op volgende pagina) en hier zien we eenzelfde beeld (een lichte stijging van benzinewagens en afname van dieselwagens).

Het blijven zeer kleine aantallen maar de cijfers van de FOD tonen ook de opkomst van de elektrische en hybride personenwagens aan. De cijfers geven voor de categorieën 'personenwagens met elektrische motor' en 'personenwagens niet nader bepaald' een respectievelijk stijging aan van 919 voertuigen op 1 augustus 2013 naar 4.368 voertuigen op 1 augustus 2016, terwijl het aantal in de tweede categorie oploopt van 36.743 naar 66.825 voertuigen. Tegenover deze evolutie staat echter ook de significante daling in het aandeel van LPG-wagens bij een vergelijking met OVG3 (2007-2008). Bij beiden, zowel LPG als de andere personenwagens, gaat het slechts om een zeer klein marktaandeel van net geen halve procent. Het OVG is uiteraard minder geschikt om dit soort van trends in detail te detecteren/analyseren, maar toch zien we desalniettemin een significante stijging van het aandeel 'andere', zowel ten opzichte van OVG3 als ten opzichte van OVG4.5., wat dus aangeeft dat ook bij de personen die hebben deelgenomen aan het OVG de opkomende vervoersmodi een steeds groter marktaandeel aan het veroveren zijn.

Statistieken FOD Mobiliteit en Vervoer⁷			
Personenwagens	2007	2015	2016
Benzine	44,52%	37,19%	38,50%
Diesel	54,09%	61,48%	59,95%
LPG	1,01%	0,34%	0,30%
Andere	0,38%	0,99%	1,25%

⁷ Zie ook http://statbel.fgov.be/nl/statistieken/cijfers/verkeer_vervoer/verkeer/voertuigpark/