



Federale Overheidsdienst
MOBILITEIT EN VERVOER

ENQUÊTE MONITOR OVER DE MOBILITEIT VAN DE BELGEN



.be

Auteurs:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Directoraat generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid

Directie Mobiliteit – Dienst Studies en Enquêtes

enquetewwv@mobiliteit.fgov.be

https://mobiliteit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/enquetes_over_de_mobiliteit_van_de_belgen/monitor

Verantwoordelijke uitgever:

Emmanuelle Vandamme, Vooruitgangstraat 56 - 1210 BRUSSEL - Ondernemingsnr. 0 308 357 852

De teksten van ons verslag zijn geschreven in de mannelijke vorm voor een betere leesbaarheid. Alle opmerkingen die erin staan zijn echter zowel voor vrouwen als voor mannen.

Wij willen iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan de organisatie van deze enquête en het schrijven van dit verslag. We willen eerst Julien Leblud en het hele Vias Instituut bedanken voor de praktische organisatie van de enquête. We danken ook Katrien Declercq van de Universiteit Hasselt (IMOB) en Éric Cornelis van de Universiteit Namen voor de wetenschappelijke ondersteuning, hun betrokkenheid werd zeer gewaardeerd. Tot slot willen we de collega's van de FOD Mobiliteit bedanken voor hun proeflezen en hulp, in het bijzonder Marc Kwanten voor de gegevensverwerking.

De auteurs: Simon Derauw, Sabine Gelaes en Christophe Pauwels

Wettelijk Depot: D/2019/13.831/11 - December 2019

Inhoudsopgave

| | |
|---|----|
| Inleiding | 3 |
| Methodologie | 3 |
| De mobiliteit van de Belgen: de belangrijkste cijfers | 4 |
| Hoe verplaatsen we ons? | 6 |
| Vervoerswijzen per woongewest | 9 |
| Waarom verplaatsen we ons? | 11 |
| De vervoerswijzen en de verplaatsingsredenen volgens herkomst en bestemming | 13 |
| Verplaatsingen tijdens de dag | 15 |
| Vervoerswijzen en verplaatsingsredenen volgens het type dag en het seizoen | 16 |
| Gebruik van de vervoerswijzen in het algemeen | 18 |
| Afstanden en duur van de trajecten | 20 |
| De bezettingsgraad van wagens | 22 |
| Intermodaliteit | 24 |
| Verplaatsingen over lange afstanden | 26 |
| Enkele vervoerswijzen in detail | 28 |
| Cijfers over de fiets | 28 |
| Cijfers inzake het openbaar vervoer | 29 |
| Cijfers over de wagen | 31 |
| Factoren die een invloed uitoefenen op de mobiliteit | 33 |
| Geslacht en leeftijd | 33 |
| Wagens binnen de Belgische gezinnen | 37 |
| Abonnementen binnen de Belgische gezinnen | 39 |
| De inkomsten van de Belgische gezinnen | 40 |
| Toegang tot het openbaar vervoer | 42 |
| Conclusies | 44 |
| Bijlage I : Schets van de steekproef van het enquête | 46 |

Inleiding

Voor de ontwikkeling van een strategische visie op het vlak van duurzame mobiliteit moeten we kunnen beschikken over voldoende relevante, betrouwbare en actuele gegevens en cijfers over de mobiliteits- en vervoersgewoonten van de Belgen. In 1999 en in 2010 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer samen met verschillende partners grootschalige enquêtes in verband met verplaatsingen over het hele nationale grondgebied uitgevoerd (respectievelijk de Mobil- en Beldam-enquêtes).

In een tijdperk waarin de mobiliteitsvraagstukken een steeds belangrijker aandachtspunt van elke burger zijn, is het van cruciaal belang om een juist en nauwkeurig beeld te hebben van de huidige situatie. Pas dan kunnen we met kennis van zaken beslissingen nemen en doeltreffende maatregelen treffen om de dagelijkse mobiliteit van de Belgen te verbeteren.

Kenmerkend voor de Monitor-enquête, in vergelijking met eerdere enquêtes, is dat ze het resultaat vormt van een samenwerking tussen het Vias Institute en de FOD Mobiliteit en Vervoer en een dubbel doel nastreeft: het bestuderen van de gewoonten van de Belgen op het vlak van mobiliteit én van verkeersveiligheid.

In dit verslag, opgesteld door de FOD Mobiliteit en Vervoer, worden de voornaamste resultaten van het onderzoek met betrekking tot mobiliteit beschreven. Meer specifieke verslagen die ook stilstaan bij de aspecten met betrekking tot de verkeersveiligheid, worden gepubliceerd door het Vias Institute.

Methodologie

De Monitor-enquête werd uitgevoerd onder 10.632 Belgen van zes jaar en ouder via een online vragenlijst door iVOX in 2017. Deze enquête was een primeur op het vlak van nationale mobiliteitsenquêtes. De vorige edities (Beldam en Mobil) werden immers uitgevoerd via persoonlijke interviews. In dit kader is er in het bijzonder op gelet dat de representativiteit van de ondervraagde populatie zo goed als redelijkerwijs mogelijk gewaarborgd is en dat de resultaten relevant zijn. Zo werden de gegevens gewogen om representatief te zijn voor de factoren 'geslacht', 'leeftijd', 'woongewest' en 'opleidingsniveau'.

De enquête bestaat uit twee vragenlijsten. De eerste vragenlijst bevat een reeks algemene vragen over de respondent en zijn gezin, zoals het aantal wagens in het gezin of het aantal abonnementen op het openbaar vervoer. De respondenten werden ook ondervraagd over hun algemeen gebruik van de verschillende vervoerswijzen. De tweede vragenlijst kreeg de naam 'reislogboek'. De respondent moet hierin al zijn verplaatsingen op een bepaalde dag nauwkeurig beschrijven en de reden en de gebruikte verplaatsingswijzen noteren. Het is niet eenvoudig om het reislogboek in te vullen en te bestuderen, maar het vormt de enige manier om een reeks onontbeerlijke statistieken te verkrijgen, zoals de modale aandelen van de verschillende vervoerswijzen.

De mobiliteit van de Belgen: de belangrijkste cijfers

In het kader van de Monitor-enquête hebben we de mobiliteit onderzocht op basis van verschillende indicatoren, onder meer: het aantal verplaatsingen per dag; de afgelegde afstand of de duur van de verplaatsingen, cumulatief voor een hele dag of berekend per traject; de vervoerswijzen en de redenen voor de verplaatsingen. Om een correct beeld te krijgen van de mobiliteit van de Belgen hebben we ook een onderscheid gemaakt naargelang het geslacht, de leeftijdscategorie of het Gewest van woonplaats en het type verkeersstroom¹.

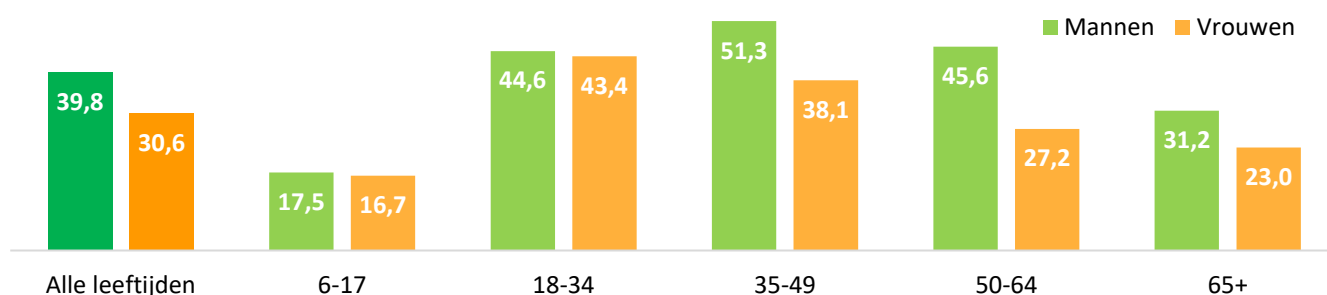
In dit hoofdstuk vindt u de algemene resultaten van de Monitor-enquête. Meer specifieke thema's en vraagstukken worden behandeld in de volgende hoofdstukken.

De Monitor-enquête wijst uit dat Belgen, los van leeftijd en geslacht, gemiddeld 2,2 verplaatsingen per dag maken. De gemiddelde reistijd is 24 minuten, terwijl de gemiddelde trajectafstand 16 kilometer bedraagt. Belgen besteden gemiddeld 58 minuten per dag aan verplaatsingen en 92 % van deze verplaatsingen duurt maximaal één uur. De wagen is veruit het vervoermiddel bij uitstek en een groot deel van de verplaatsingen wordt gemaakt voor vrijetijdsbestedingen.

Hierna worden deze kerngegevens geanalyseerd volgens verschillende factoren.

Afgelegde afstanden

Belgen leggen gemiddeld 35 kilometer per dag af. Tot de leeftijd van 34 jaar lijkt het geslacht geen invloed te hebben op het aantal afgelegde kilometer per dag. Na deze leeftijd leggen mannen daarentegen gemiddeld meer kilometer per dag af dan vrouwen. Met een gemiddeld verschil van 18 kilometer is dit onderscheid het meest uitgesproken in de leeftijdsgroep tussen 50 en 64 jaar. In tegenstelling tot wat we hadden kunnen verwachten, blijven onze ouderen (+65 jaar) zich in ruime mate verplaatsen en leggen ze gemiddeld meer dan 27 kilometer per dag af. Het zijn de jongsten (-18 jaar) die het minste aantal kilometer per dag op hun conto hebben. Voor deze groep zijn de verplaatsingen ook het kortst, met een gemiddelde trajectafstand van minder dan 10 kilometer. De keuze van een school en van activiteiten dicht bij huis, zowel voor meisjes als voor jongens die nog leerplichtig zijn, kan de korte afstanden verklaren. De gemiddelde afgelegde afstand per dag per leeftijdsgroep en per geslacht wordt in detail weergegeven in grafiek 1.

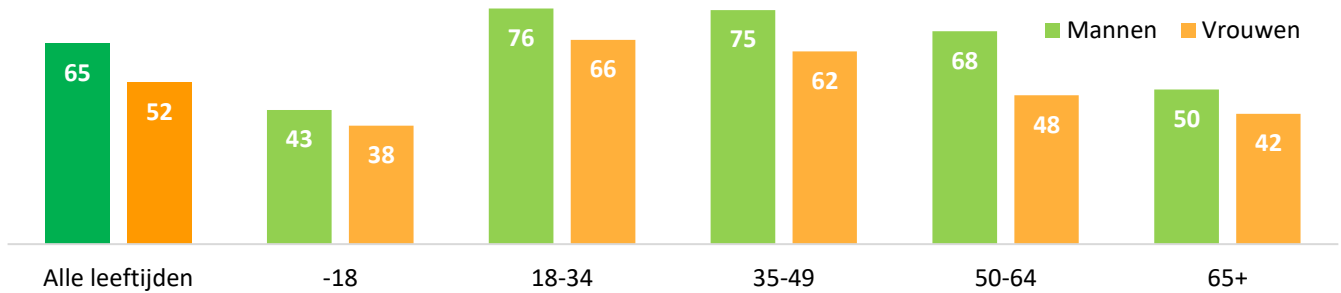


Grafiek 1 - Gemiddelde afgelegde afstand (in kilometer) per dag, volgens leeftijdsgroep en geslacht (Basis: 10.632 personen)

Reisduur

Zoals hoger vermeld, besteden Belgen gemiddeld 58 minuten per dag aan verplaatsingen. Grafiek 2 hieronder toont de gemiddelde reisduur voor de verschillende onderzochte leeftijdsgroepen en volgens geslacht. Uit de gegevens blijkt een aanzienlijke toename van de reistijd vanaf 18 jaar, gevolgd door een vermindering van die duur. De gemiddelde reistijden over een dag zijn geringer voor vrouwen dan voor mannen.

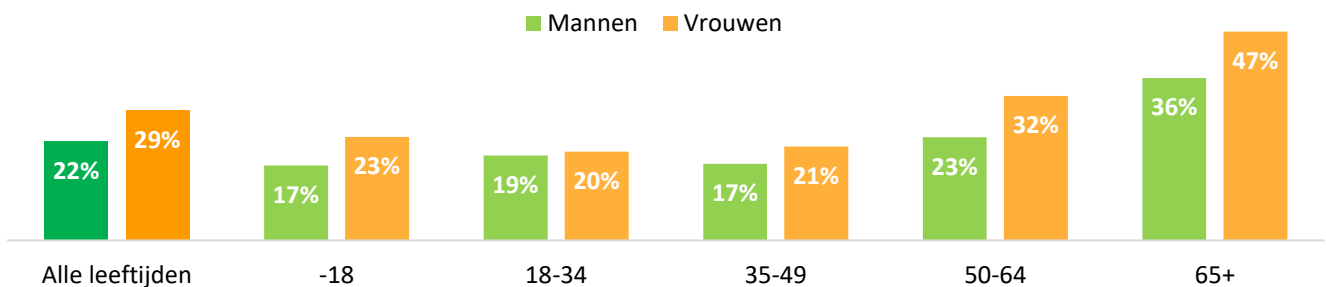
¹ Met andere woorden naargelang de herkomst en de bestemming van de verplaatsing.



Grafiek 2 - Gemiddelde reisduur (in minuten) per dag, volgens leeftijdsgroep en geslacht (Basis: 10.632 personen)

Aantal niet-mobiele personen

Hierboven waren we geïnteresseerd in alle respondenten, inclusief degenen die op de referentiedag geen reizen hebben gemeld. Het belang van dit laatste in de verschillende categorieën geslacht en leeftijd verdient echter nader onderzoek. Op basis van de gegevens lijken de ouderen minder mobiel. Vanaf de categorie van 35-49 jaar merken we een verschil tussen mannen en vrouwen. Die laatste lijken minder mobiel dan de mannen. Vanaf 65 jaar benadert het percentage niet-mobiele vrouwen 50 % (in vergelijking met slechts 36 % van de mannen).



Grafiek 3 - Percentages niet-mobiele personen, volgens leeftijd en geslacht

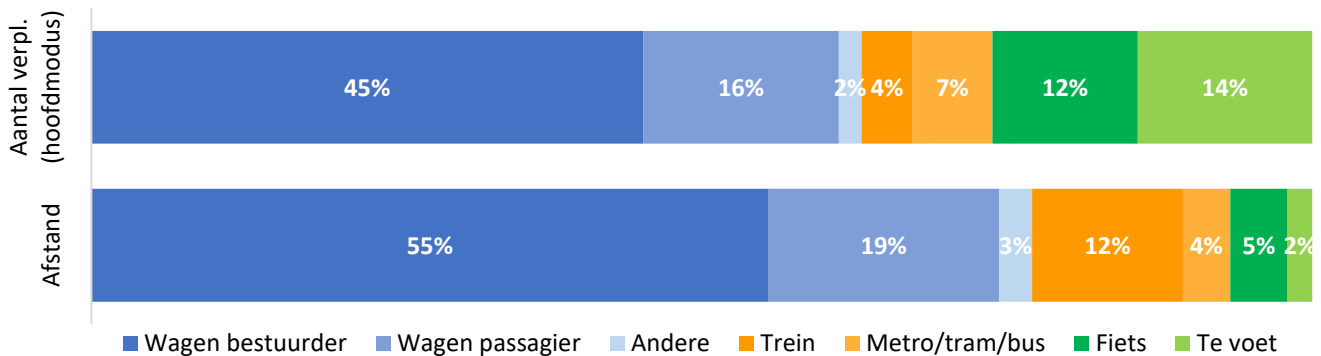
De respondenten werden in het tweede deel van de vragenlijst rechtstreeks ondervraagd over de reden van het uitblijven van verplaatsingen². De reden die het vaakst werd aangehaald (55 %) is gewoonweg het ontbreken van activiteiten buitenshuis (vrije dag). Op de tweede plaats vormt werken of studeren van thuis uit een reden voor het uitblijven van verplaatsingen tijdens de dag (12 %). Gezondheidsproblemen van korte of lange duur zijn beide goed voor 6 % van de redenen voor de niet-mobiliteit. Ook de weersomstandigheden vormen in 6 % van de gevallen een verklaring voor de niet-mobiliteit. In geringere mate hebben familiale of huishoudelijke belemmeringen en het gebrek aan vervoersmiddelen ertoe geleid dat bepaalde respondenten zich niet hebben verplaatst op de referentiedag (respectievelijk 1 % en 2 %).

² Cf. deel *Methodologie*

Hoe verplaatsen we ons?

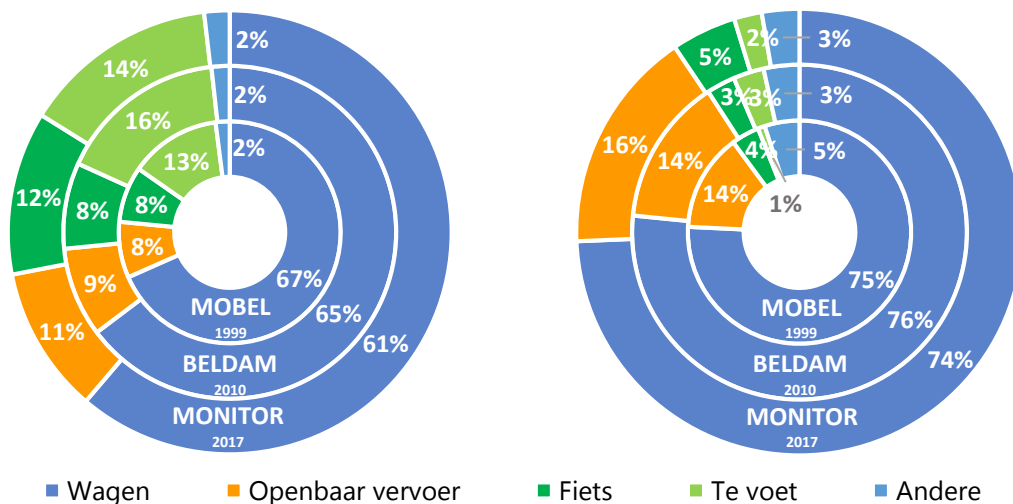
Of we de verplaatsingen nu bekijken in aantal of in afstand, de meest gebruikte vervoerswijze blijft de wagen. In termen van aantal verplaatsingen is de wagen op zijn eentje goed voor 61 % van de verplaatsingen, tegenover 14 % voor het wandelen, 12 % voor de fiets en 11 % voor het openbaar vervoer (trein, metro, tram of bus).

Als we kijken naar de afgelegde afstanden, ziet de tabel er een beetje anders uit. Driekwart van het afgelegde aantal kilometer gebeurt met de wagen. Vanzelfsprekend blijven actieve vervoerswijzen zoals wandelen en fietsen ondergeschikt aan het openbaar vervoer, met minder dan 10 % van het afgelegde aantal kilometer (5 % voor de fiets en 2 % voor het wandelen).



Grafiek 4 - Modale aandelen van verplaatsingen van de Belgen (Basis: 25.168 en 25.116 trajecten)³

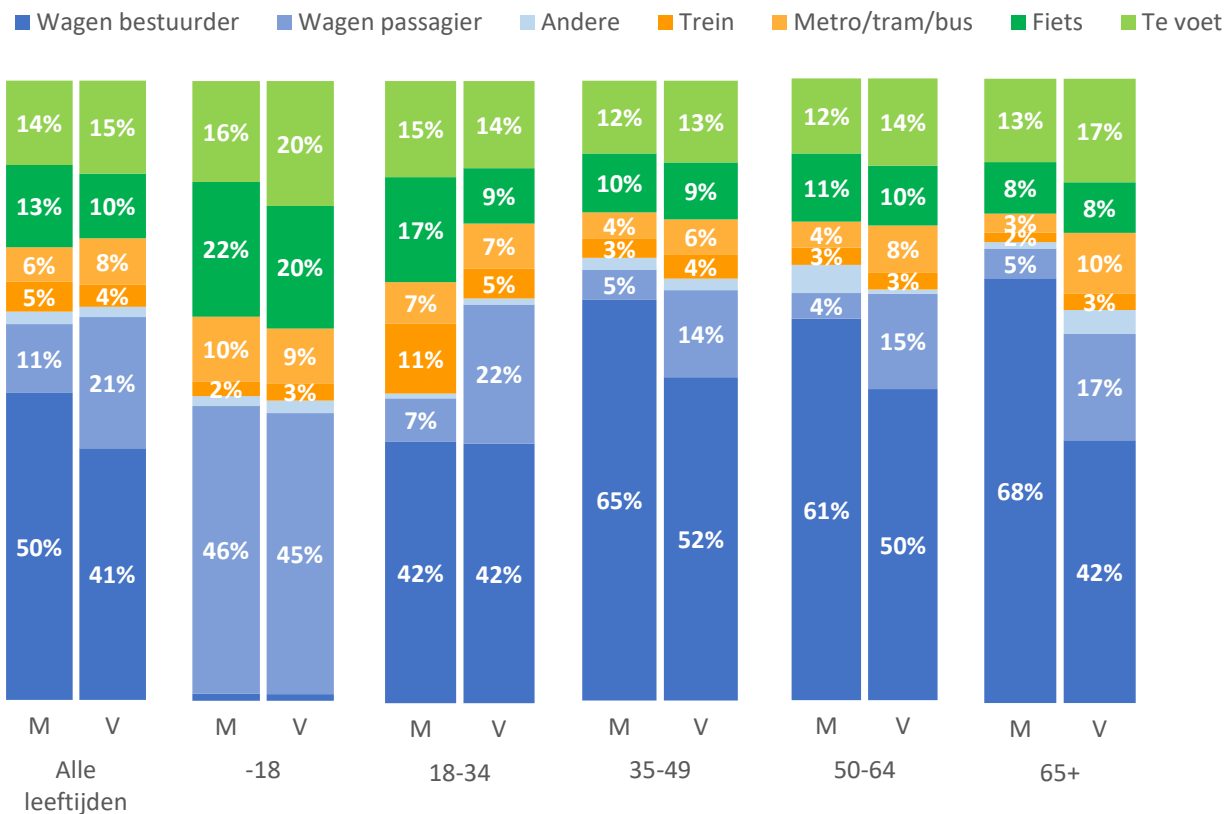
Een vergelijking van de resultaten van de Monitor-enquête met die van Mobel (1999) en Beldam (2010) toont een reeks veranderingen in de manier waarop Belgen zich verplaatsen. Hoewel de wagen sinds 1999 veruit de meest gebruikte vervoerswijze blijft, neemt het aandeel ervan in termen van aantal verplaatsingen af ten gunste van het openbaar vervoer en de actieve modi. Met name het fietsgebruik is aanzienlijk toegenomen. In termen van het afgelegde aantal kilometer is de daling van het aandeel van de auto minder opvallend.



Grafiek 5 - Historische vergelijking van modale aandelen in aantal verplaatsingen (links) en in afstand (rechts)

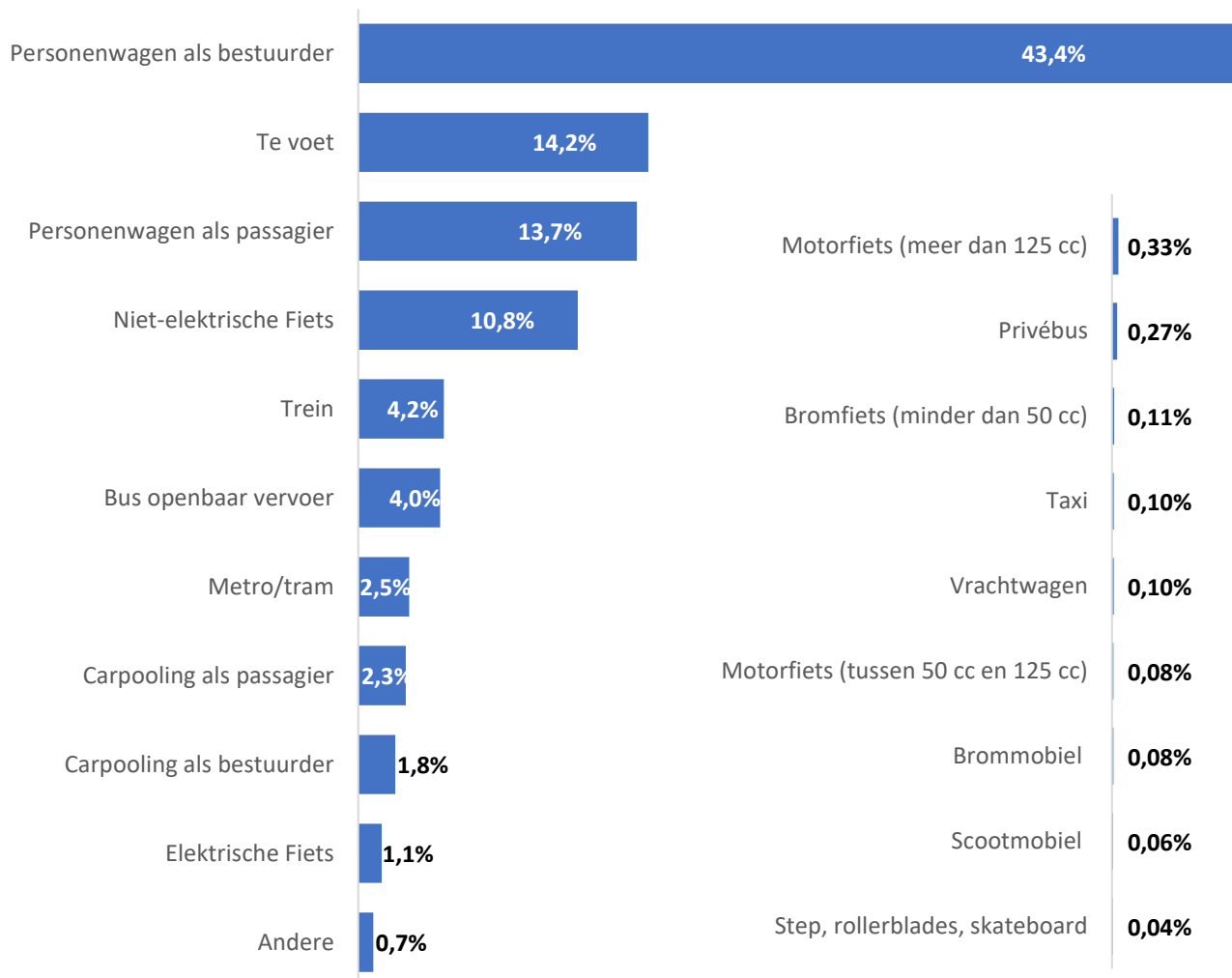
³ De *Andere* categorie omvat de volgende modi: motorfietsen, vrachtwagens, taxi, privébus, brommobiel, elektrische scooter voor mensen met een mobiliteitsbeperking en anderen.

Grafiek 6 laat zien dat het gebruik van de verschillende vervoerswijzen, in termen van het aantal verplaatsingen, verschilt volgens de leeftijd en het geslacht, en dit ook al bekleedt de wagen prominent de eerste plaats, zoals we eerder al hebben vermeld. Een opmerkelijk verschil tussen mannen en vrouwen is dat vrouwen aanzienlijk vaker passagier zijn van de wagen dan de mannen⁴. Jongeren van minder dan 18 jaar, die nog te jong zijn om een wagen te besturen, zijn hoofdzakelijk passagiers. De actieve modi, wandelen en fietsen, zijn eveneens het meest vertegenwoordigd in deze leeftijdsgroep, die ook een niet te verwaarlozen deel van de trajecten aflegt met het openbaar vervoer. De gegevens suggereren dat vanaf de leeftijd van 35 jaar mannen het openbaar vervoer minder gebruiken dan vrouwen en dat ze meer de auto nemen.



Grafiek 6 - Modale aandelen volgens de leeftijd en het geslacht (in aantal verplaatsingen) (Basis: 25.168 trajecten)

⁴ Dit verschil is nog meer uitgesproken als men de afgelegde afstand als indicator gebruikt (61 % van de mannen versus 43 % van de vrouwen is bestuurder; en 11 % van de mannen versus 30 % van de vrouwen is passagier).

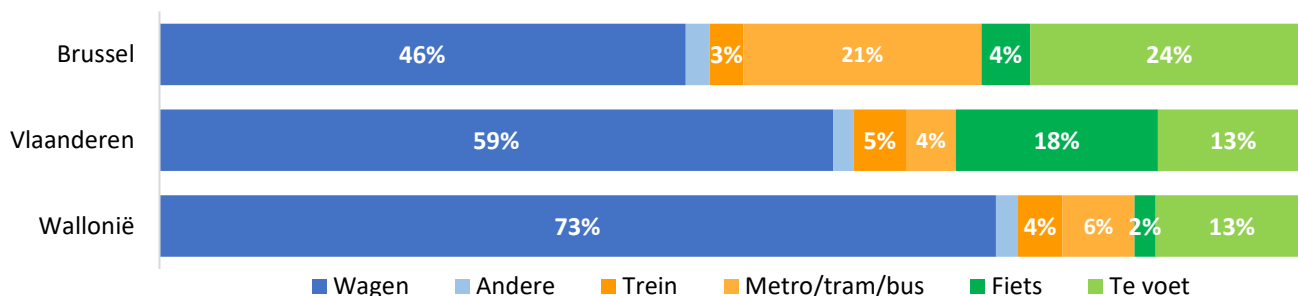


Grafiek 7 - Modale aandelen voor alle vervoersmiddelen (in aantal verplaatsingen) (Basis: 25.168 trajecten)

Grafiek 7 toont de modale aandelen voor alle vervoerswijzen die in deze studie aan bod komen, inclusief de minst gebruikelijke. De figuur bevat de resultaten van grafiek 4 met een maximale detailgraad van de modi. Zo kunnen we vaststellen dat steps, skeelers en andere skateboards 0,04 % van de vervoerswijzen vertegenwoordigen. Wat gemotoriseerde tweewielers betreft, stellen we vast dat motoren van meer dan 125 cc vaker worden gebruikt dan motoren met een kleinere cilinderinhoud (0,33 % voor de eerste, tegenover slechts 0,08 % voor de tweede). De gebruikers van bromfietsen bevinden zich daar tussenin, met 0,11 %.

Vervoerswijzen per woongewest

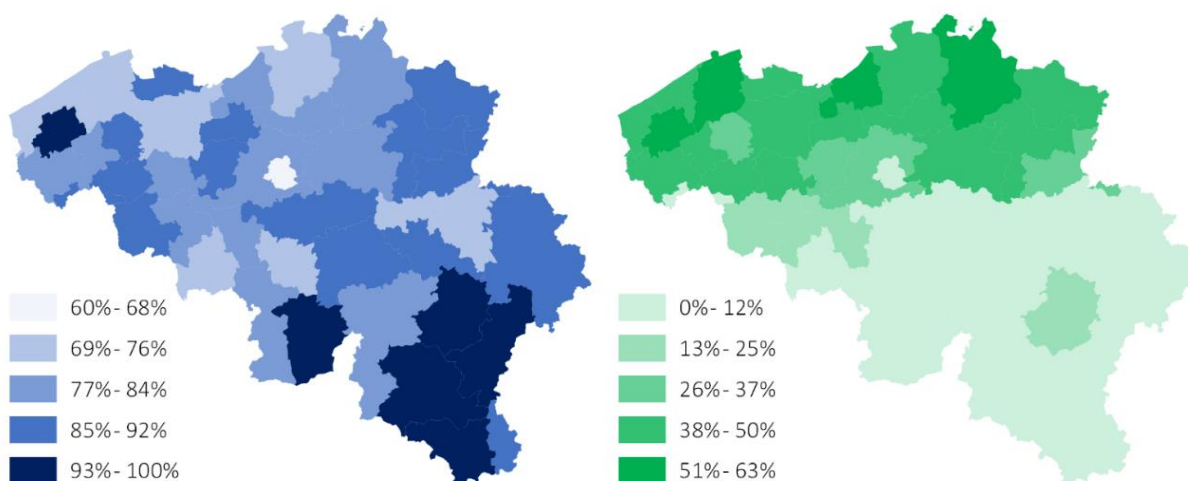
De resultaten werden tot nu toe op nationaal niveau voorgesteld. Er zijn echter duidelijke verschillen in mobiliteitspatronen tussen de drie gewesten.



Grafiek 8 - Modale aandelen per woongewest (in aantal verplaatsingen) (Basis: 25.168 trajecten)

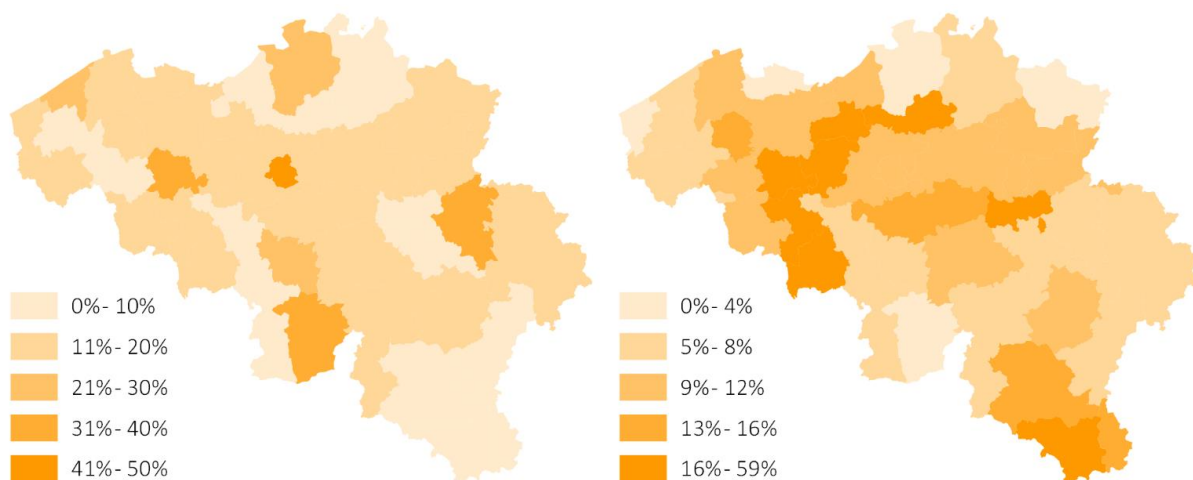
Deze verschillen tussen Vlamingen en Walen zijn bekend en worden door onze gegevens bevestigd. De Waal maakt meer gebruik van de auto dan de Vlaming, en dit ten koste van de fiets. Het gebruik van het openbaar vervoer is in het zuiden van het land ook iets hoger. De Brusselaars kennen op hun beurt een heel andere mobiliteit door het uitsluitend stedelijke karakter van hun gewest. Ze maken in meer dan de helft van de gevallen gebruik van een alternatief voor de auto en gaan dan meestal te voet of met het openbaar vervoer (metro, tram, bus). Deze verschillen worden geïllustreerd in grafiek 8.

Voor de onderstaande cartografische analyse per arrondissement gebruiken we een indicator van gebruiksfrequentie (minstens eenmaal per week) voor de belangrijkste modi (wagen, fiets en openbaar vervoer). Over het hele land stellen we vast dat slechts een minderheid de wagen minder dan eenmaal per week gebruikt. Dankzij deze analyse op het niveau van de arrondissementen blijkt dat in een belangrijk deel van het zuiden van het land bijna alle inwoners de wagen minstens wekelijks gebruiken. Wat de fiets betreft, stellen we grote ongelijkheden vast tussen de twee taalgemeenschappen. Waar in Brussel en bijna heel Wallonië minder dan 12% van de inwoners minstens eenmaal per week de fiets gebruikt, schommelt deze verhouding in de meeste Vlaamse arrondissementen tussen een kwart en de helft van de inwoners.



Figuur 2 - Percentage personen die minstens een keer per week de wagen (in het blauw) en de fiets (in het groen) gebruiken, per arrondissement (Basis: 10.632 personen)

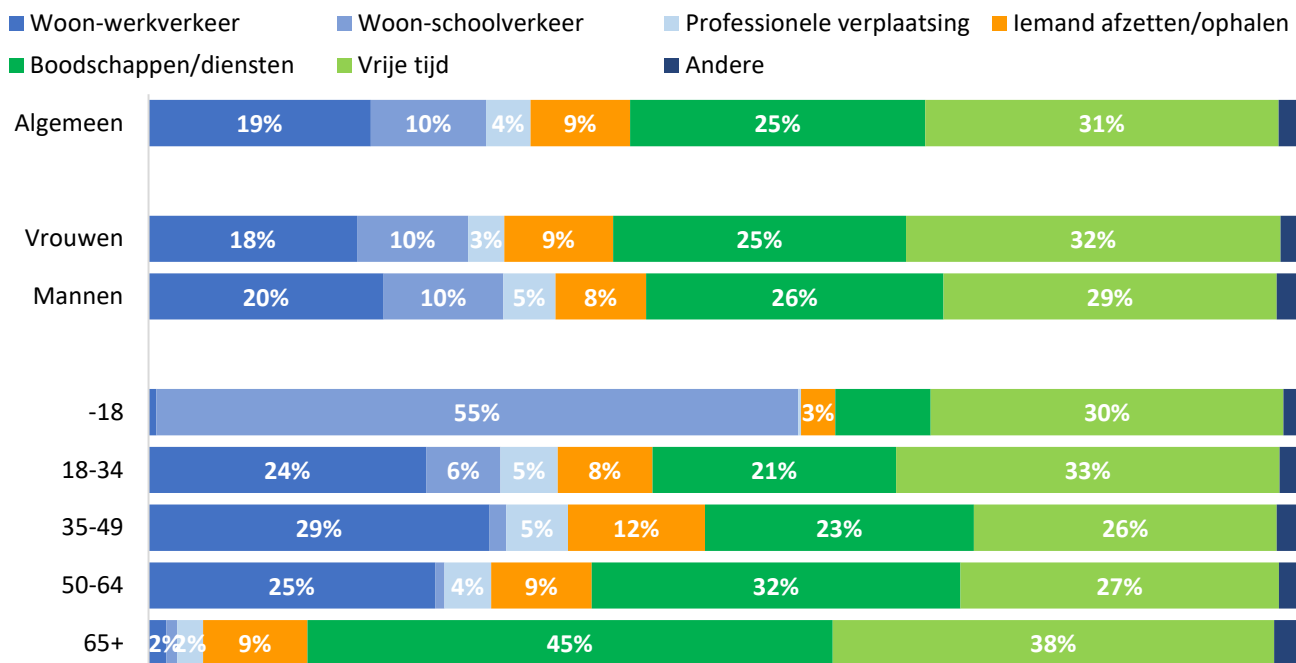
Het gebruik van het openbaar vervoer, behalve de trein, is vrij homogeen verdeeld over het land. Het is geen verrassing dat we een frequenter gebruik van die modi vaststellen in de arrondissementen waarin grote steden zijn gelegen. Dit is het geval voor Brussel, waar onze indicator tot boven 50 % stijgt, maar ook voor Antwerpen, Luik, Charleroi, Namen en Leuven, die allemaal minstens 20 % halen.



Figuur 3 - Percentage personen die minstens een keer per week de metro/tram/bus (links) en de trein (rechts) gebruiken, per arrondissement (Basis: 10.632 personen)

Waarom verplaatsen we ons?

Elke door de deelnemers aan het onderzoek beschreven verplaatsing wordt door hen geassocieerd met een unieke reden. Zoals grafiek 9 laat zien, variëren de redenen voor verplaatsingen volgens de leeftijd van de respondenten. We merken wel op dat op alle leeftijden een groot aantal verplaatsingen wordt gemaakt voor vrijetijdsbesteding (minstens een kwart van de verplaatsingen, in alle leeftijdsgroepen).



Figuur 9 - Redenen voor verplaatsingen volgens de leeftijd en het geslacht (in aantal verplaatsingen) (Basis: 24.660 trajecten)

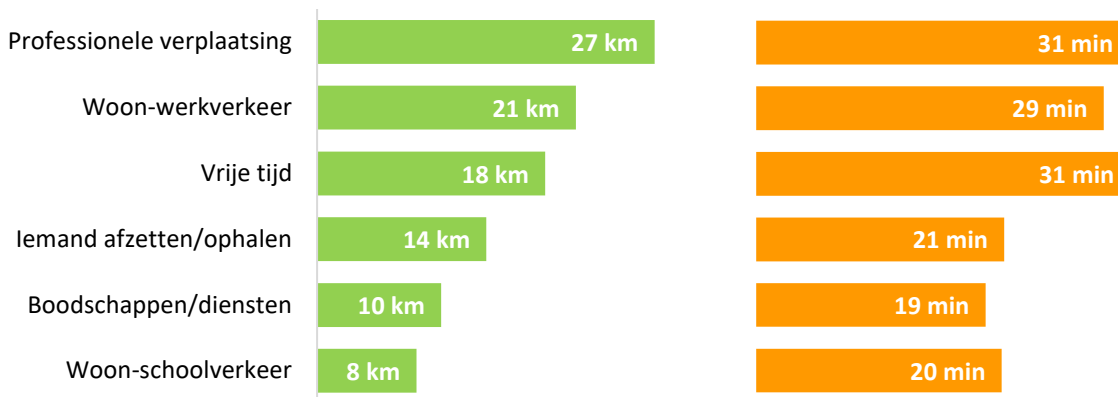
Het is niet verwonderlijk dat bij de schoolgaande kinderen meer dan de helft van alle verplaatsingen naar/van school wordt gemaakt. De op een na meest voorkomende reden om zich te verplaatsen is vrijetijdsbesteding.

Voor volwassenen in de leeftijdscategorie van 25 tot 64 jaar maakt het woon-werkverkeer een belangrijk deel uit van hun redenen om zich te verplaatsen, ook al nemen de percentages geleidelijk af tot de pensioenleeftijd.

Grafiek 9 laat ook zien dat activiteiten in verband met boodschappen en diensten vanaf de leeftijd van 18 jaar een belangrijk deel van de verplaatsingsredenen vormen. Zij vertegenwoordigen meer in het bijzonder de belangrijkste verplaatsingsredenen voor senioren.

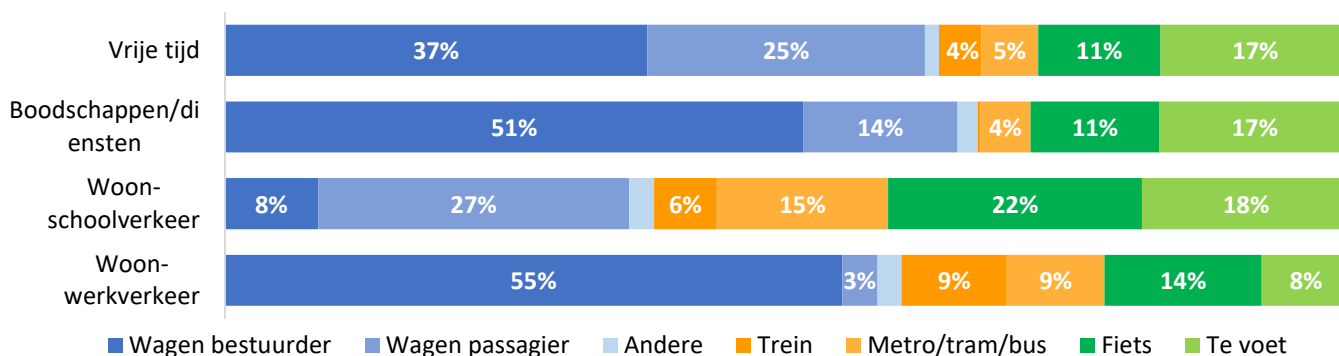
In termen van het aantal verplaatsingen lijken de gegevens erop te wijzen dat het geslacht geen grote invloed heeft op de verplaatsingsredenen.

De afstanden en de duur van de verplaatsing, naargelang de reden, worden weergegeven in grafiek 10. De langste verplaatsingen, zowel in afstand als in duur, houden verband met professionele activiteiten. In afstand worden ze meteen gevolgd door vrijetijdsbesteding, die wel vergelijkbaar zijn met woon-werkverkeer als we rekening houden met de duur. De gegevens over de afstand en de duur van het woon-schoolverkeer suggereren dat de voorkeur uitgaat naar scholen in de buurt van de woonplaats (op minder dan 10 km).



Grafiek 10 - Gemiddelde afstanden (links) en duur (rechts) per verplaatsing, naargelang de reden (Basis: 24.660 trajecten)

Hierboven hebben we de vervoerswijzen en de verplaatsingsredenen afzonderlijk bekeken. Het hoe en waarom van onze verplaatsingen kan echter ook gezamenlijk worden onderzocht, om de mogelijke onderlinge verbanden aan het licht te brengen. Zo kunnen we vaststellen dat de modale verdeling verschilt naargelang de reden voor de verplaatsing (zie grafiek 11). De schooltrajecten zijn de enige waarvoor de combinatie te voet en per fiets (40 %) hoger is dan het gebruik van de wagen (35 %). Met uitzondering van deze reden blijft de wagen de meest gebruikte vervoerswijze, maar in verschillende mate. Ook al verkiezen Belgen de wagen om hun verplaatsingen voor vrijetijdsbestedingen en boodschappen en diensten te doen, toch gebruiken ze in 28 % van de gevallen de actieve modi voor deze redenen.

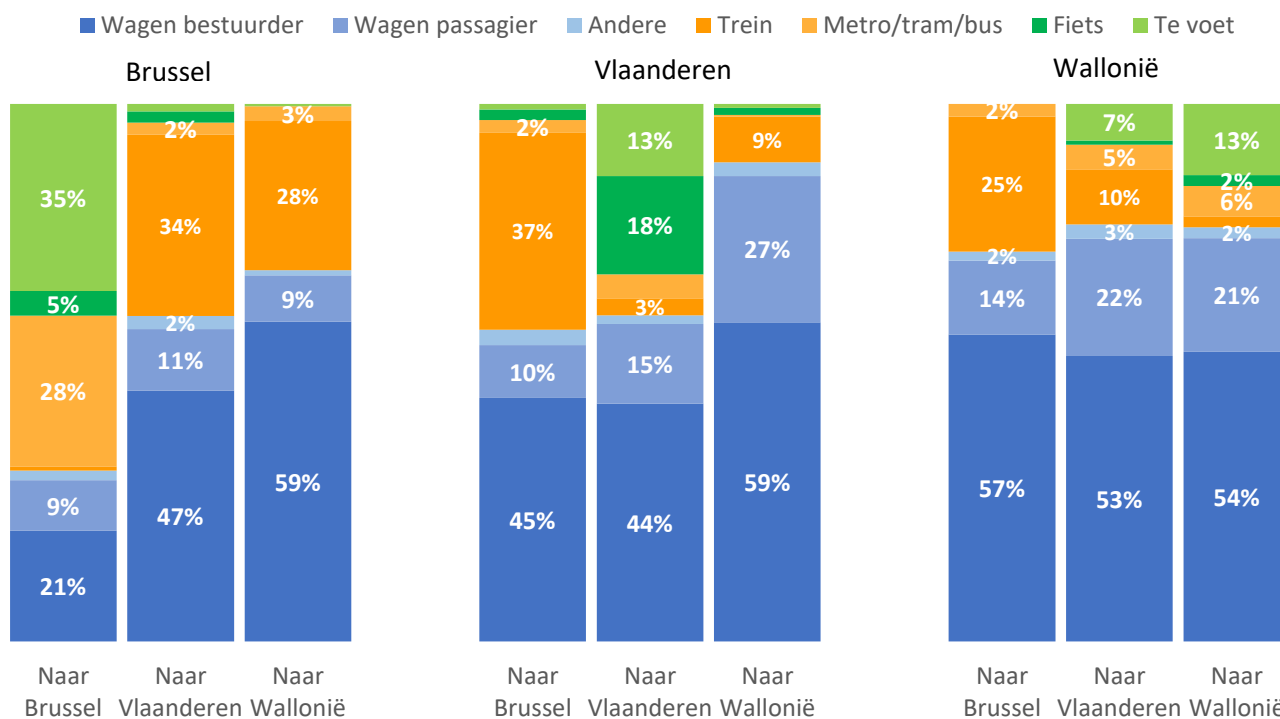


Grafiek 11 - Modale aandelen naargelang de belangrijkste redenen (in aantal verplaatsingen) (Basis: 21.097 trajecten)

De vervoerswijzen en de verplaatsingsredenen volgens herkomst en bestemming

De mobiliteit tussen de gewesten onderling is niet onbelangrijk. We kunnen niet alleen de modale aandelen analyseren per woonplaats van de respondenten, maar ook door de herkomst en de bestemming van de verplaatsing te bekijken. Grafiek 12 behandelt de verplaatsingen tussen de drie gewesten en in grafiek 13 worden de stromen tussen de verschillende types woonplaatsen (tussen een stad en het platteland, op het platteland, tussen steden of binnen steden) bekeken.⁵

De belangrijke verschillen die worden vastgesteld naargelang het type verkeersstroom relativeren de algemene modal split die doorgaans wordt gegeven.



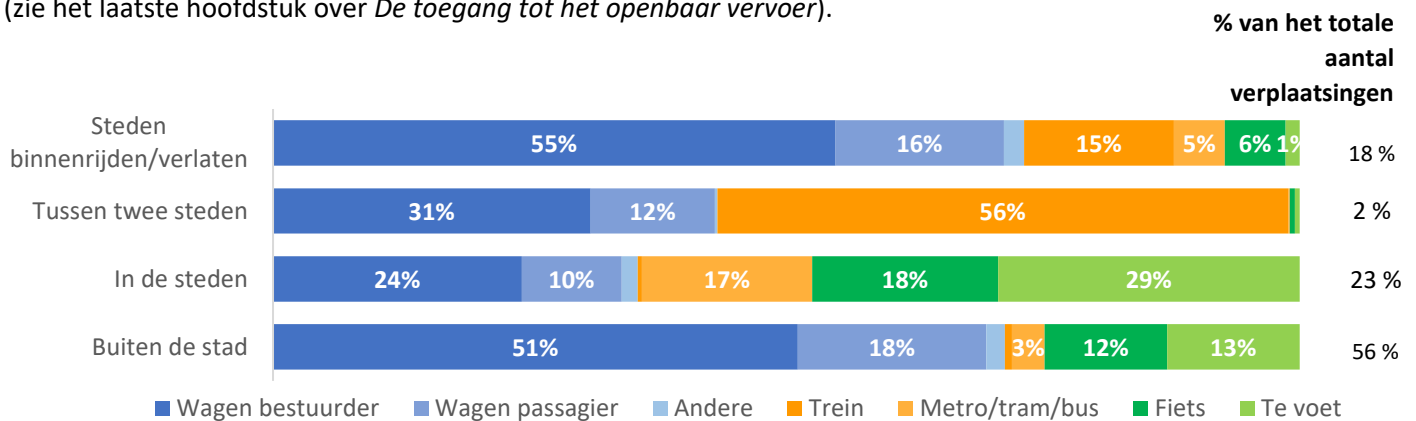
Grafiek 12 - Modale verdeling (in aantal verplaatsingen), per gewest van vertrek en van aankomst (Basis: 24.804 trajecten)

Uit deze twee grafieken kunnen we meerdere zaken afleiden. Wanneer de verplaatsingen het binnenrijden of verlaten van een stad inhouden, gaat de voorkeur uit naar de trein, en vooral dan in het geval van Brussel. Dit overwicht van de trein op de andere vervoerswijzen en zelfs op de wagen wordt bevestigd in het specifieke geval van verplaatsingen tussen twee steden (die echter slechts 2 % van het totaal aantal verplaatsingen uitmaken).

Wanneer het verplaatsingen binnen eenzelfde stad betreft, vertegenwoordigt de wagen minder dan 50 % van de verplaatsingen en wordt de trein vrijwel nooit gebruikt. Dit is vooral zo voor de mobiliteit binnen Brussel. De wagen verliest er zijn overwicht in het voordeel van het openbaar vervoer (28 % metro, tram en bus) en de actieve modi (40 % per fiets en te voet).

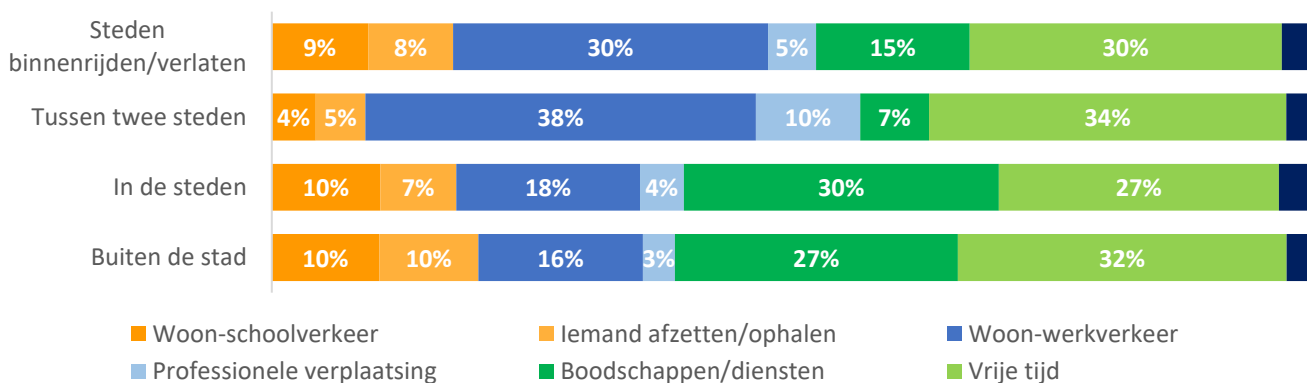
⁵ De categorie 'stad' stemt overeen met categorie 1 van de Europese classificatie van de graad van verstedelijking (DEGURBA), bestaande uit de volgende stedelijke gebieden: Antwerpen, Mechelen, Brussel, Leuven, Brugge, Kortrijk, Oostende, Gent, Charleroi, Bergen, Luik en Namen. De categorie 'buiten de stad' stemt overeen met categorieën 2 en 3.

De wagen blijft het belangrijkste middel voor verplaatsingen buiten de stad, en dit nog meer afgetekend voor trajecten vanuit of naar Wallonië. Het openbaar vervoer valt in dit laatste type verkeersstromen terug tot een onbeduidende plaats en de beschikbaarheid ervan in dit kader moet in verband worden gezien met deze resultaten (zie het laatste hoofdstuk over *De toegang tot het openbaar vervoer*).



Grafiek 13 - Modale verdeling (in aantal verplaatsingen) volgens het type verkeersstroom (Basis: 24.804 trajecten)

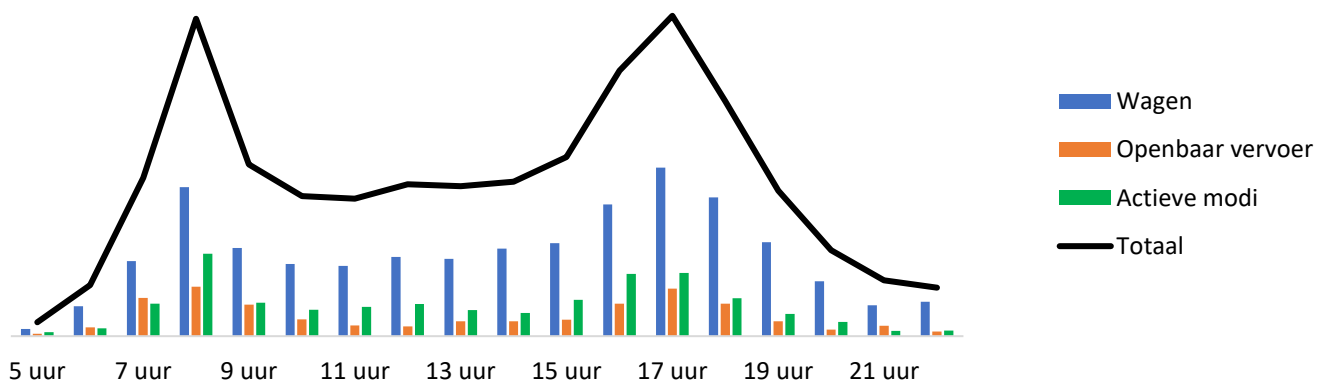
Zoals grafiek 14 duidelijk aantoont, verschillen ook de verplaatsingsredenen volgens het type stroom. Zo impliceren verplaatsingen in verband met het werk een beweging naar een stad, of dat nu is vanuit een zone buiten de stad of vanuit een andere stad. We stellen ook vast dat de verplaatsingen tussen twee grote steden ook in ruime mate betrekking hebben op vrijetijdsactiviteiten. Verplaatsingen buiten de stad en binnen de stad hebben meer te maken met activiteiten voor boodschappen/diensten en vrijetijdsbestedingen dan met het werk. Het onderzoek van de stromen wijst er ook op dat schoolgaande kinderen en studenten zich zelden verplaatsen tussen twee grote steden om naar hun plaats van opleiding te gaan.



Grafiek 14 - Verdeling van de redenen (in aantal verplaatsingen) naargelang het type verkeersstroom (Basis: 24.323 trajecten)

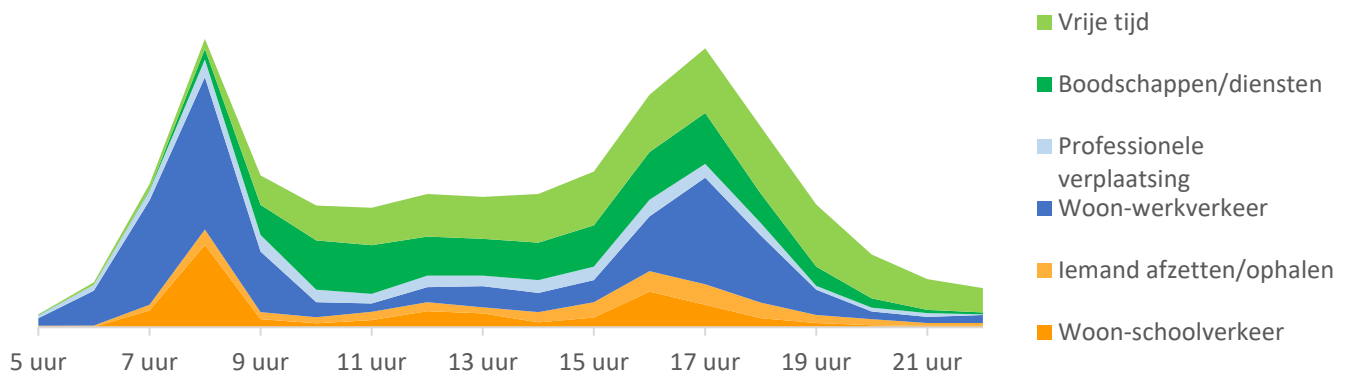
Verplaatsingen tijdens de dag

De verplaatsingstijden zijn niet evenredig verspreid over de dag. Dit blijkt uit grafiek 15, die laat zien hoe de verplaatsingsminuten per modus op een gemiddelde werkdag over de hele dag verdeeld zijn. We merken twee piekmomenten op die overeenkomen met de ochtend- en de avondspits, waarbij die laatste meer gespreid is over de tijd dan de ochtendspits. Dit verschil kan worden verklaard door het feit dat naast de terugkeer van het werk, ook andere redenen voor verplaatsingen (boodschappen/diensten en vrijetijdsbestedingen) bijdragen aan de drukte van de avondspits.



Grafiek 15 - Verplaatsingen gedurende de dag in totaal aantal reisminuten (op werkdagen) (Basis: 24.785 trajecten)

Deze schommelingen gedurende de dag zijn meer of minder uitgesproken naargelang de modi. Het gebruik van de wagen tijdens de spitsuren ligt twee tot drie keer hoger dan tijdens de daluren. In het geval van de actieve modi en het openbaar vervoer ligt het gebruik vijf tot acht keer hoger. Dit betekent dat het gebruik van de wagen tijdens de daluren nog meer voorrang krijgt op de andere modi.

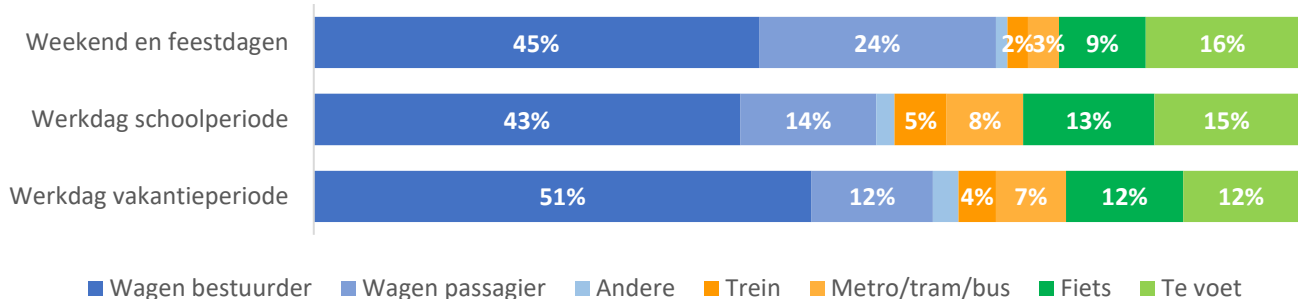


Grafiek 16 - Verplaatsingen gedurende de dag in totaal aantal reisminuten, naargelang de reden (op werkdagen) (Basis: 24.785 trajecten)

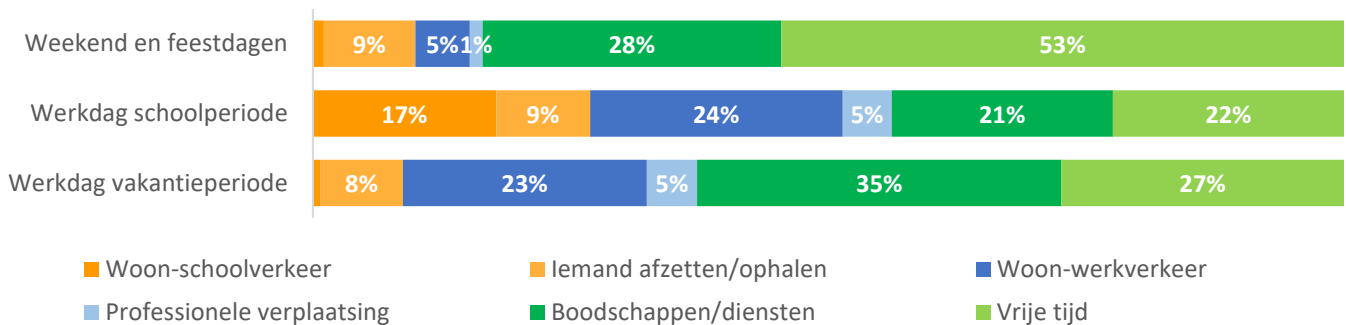
We zien hierboven dat de verdeling van de verplaatsingen naargelang de reden tijdens de dag onze eerdere hypothesen bevestigt. Het percentage verplaatsingen voor het werk neemt immers toe tijdens de spitsuren, maar in veel sterkere mate tijdens de ochtendspits dan tijdens de avondspits. De verplaatsingen 's avonds hebben doorgaans meer te maken met vrijetijdsbestedingen, terwijl de boodschappen en diensten het vaakst worden uitgevoerd tijdens de daluren rond de middag en tijdens de avondspits.

Vervoerswijzen en verplaatsingsredenen volgens het type dag en het seizoen

Zoals we eerder al hebben gezien, variëren de modi en de verplaatsingsredenen naargelang het geslacht en de leeftijd en ook volgens het type verkeersstroom of het tijdstip van de dag. Ook het type dag, namelijk werkdagen (tijdens of buiten de schoolperiodes), weekends of feestdagen, kan een invloed hebben op de modus of de verplaatsingsreden.



Grafiek 17 - Modale verdeling, volgens het type dag (Basis: 25.168 trajecten)



Grafiek 18 - Verdeling van de redenen per type dag (Basis: 24.660 trajecten)

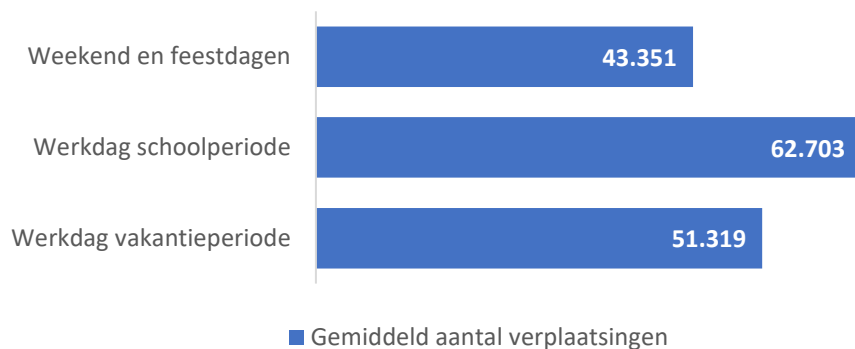
De gezamenlijke analyse van de twee bovenstaande grafieken leidt tot verschillende vaststellingen over het aantal verplaatsingen volgens het onderzochte type dag.

Tijdens weekends en op feestdagen is het modale aandeel van de wagen het grootst. Dit valt te verklaren in het licht van de verdeling van de redenen voor de verplaatsingen die plaatsvinden gedurende deze vrije dagen zonder professionele of schoolse verplichtingen voor de overgrote meerderheid van de respondenten. De vrijetijdsbestedingen zijn goed voor meer dan de helft van de aangehaalde verplaatsingsredenen. Een groot deel van de verplaatsingen is ook gewijd aan boodschappen en diensten. Welnu, we hebben reeds gezien dat Belgen voor deze twee categorieën van verplaatsingsredenen het liefst de wagen gebruiken. We kunnen echter opmerken dat wandelen toch goed is voor 16 % van de verplaatsingswijzen (wellicht als vrijetijdsbesteding tijdens het weekend en op feestdagen).

Op werkdagen tijdens het schooljaar moet de wagen plaatsmaken voor het openbaar vervoer en de actieve modi. De reden hiervoor is te vinden in de verplaatsingsredenen waarvoor de respectieve aandelen van het woon-werk- en woon-schoolverkeer het hoogst zijn in vergelijking met de andere soorten dagen. Een niet onbelangrijk deel van deze verplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet.

Op werkdagen in de vakantie neemt het modale aandeel van de wagen in het algemeen toe in verhouding tot de werkdagen in het schooljaar. Maar tevens is het modale aandeel van de wagen als chauffeur het meest uitgesproken in vergelijking met de andere dagtypes. Deze toename zou enerzijds het gevolg kunnen zijn van een vermindering van het aanbod van het openbaar vervoer en van vlotter verkeer en meer parkeermogelijkheden

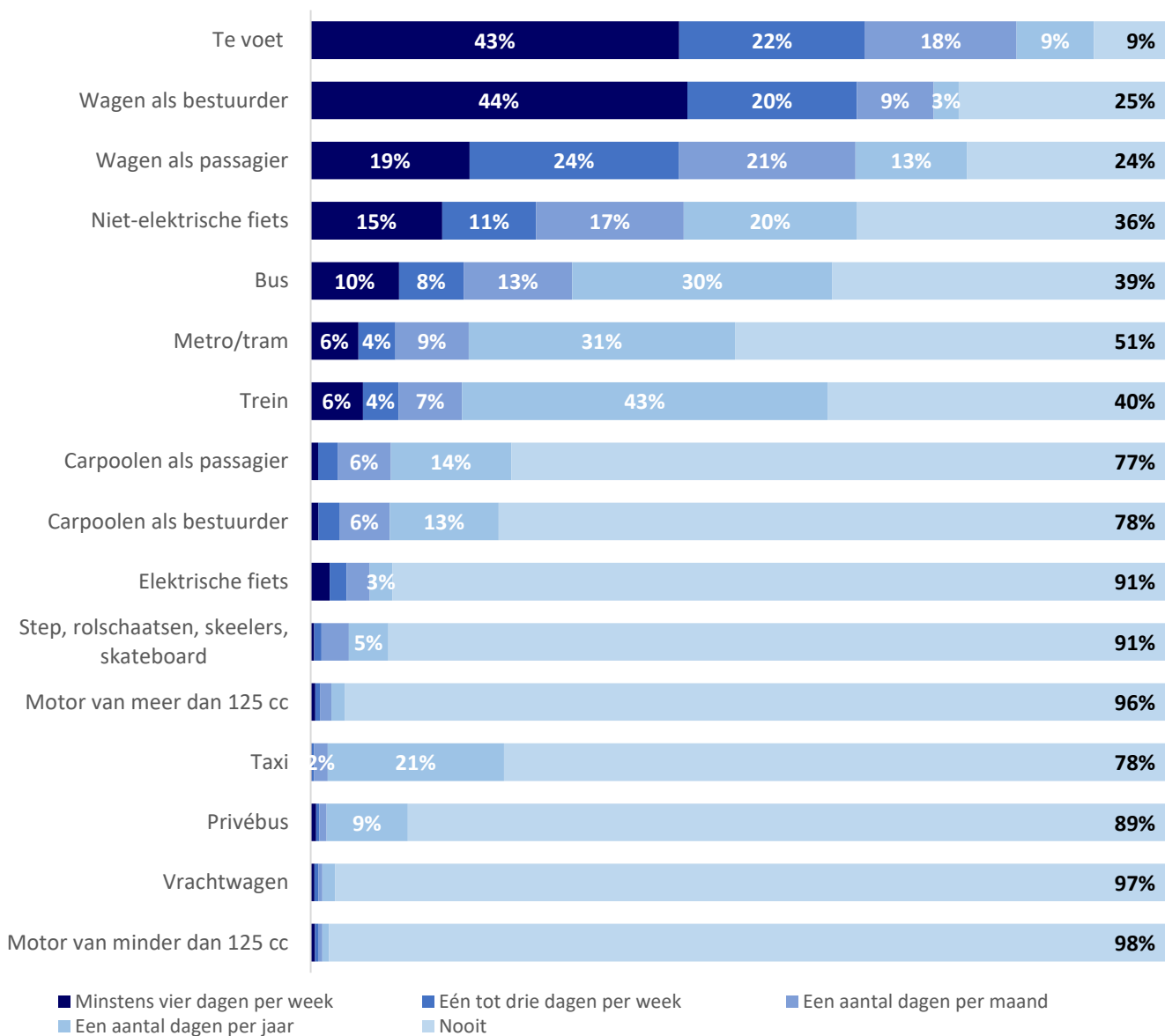
tijdens vakantieperiodes, wat vooral een invloed heeft op werknemers. Anderzijds kan de verhoging van activiteiten in verband met boodschappen, diensten en vrijetijdsbesteding ook leiden tot een intensiever gebruik van de auto. Het lijkt alsof er meer auto's zijn, maar minder files op weg naar het werk. De reden voor deze valse paradox is de verhoudingsgewijs sterkere aanwezigheid van de auto in vergelijking met de andere modi, maar met een lager totaal verkeersvolume, zoals u ziet in grafiek 19. Op een werkdag tijdens de vakantie zijn er immers ongeveer 30 % minder verplaatsingen dan op een werkdag tijdens een schoolperiode. Bovendien is het verkeer anders verdeeld tijdens de schoolvakanties, zowel in de tijd als in de ruimte.



Grafiek 19 - Gemiddeld aantal verplaatsingen in België volgens het type dag (Basis: 25.346 trajecten)

Gebruik van de vervoerswijzen in het algemeen

Tijdens de Monitor-enquête werd aan de respondenten gevraagd om voor elke vervoerswijze nauwkeurig te vermelden hoe vaak ze die gebruikten. Deze indicator onderscheidt zich van de klassieke analyse van de modale aandelen en krijgt in dit hoofdstuk onze volle aandacht.



Grafiek 20 - Gebruiksfrequenties (in percentages), voor elke vervoerswijze (Basis: 10.632 personen)

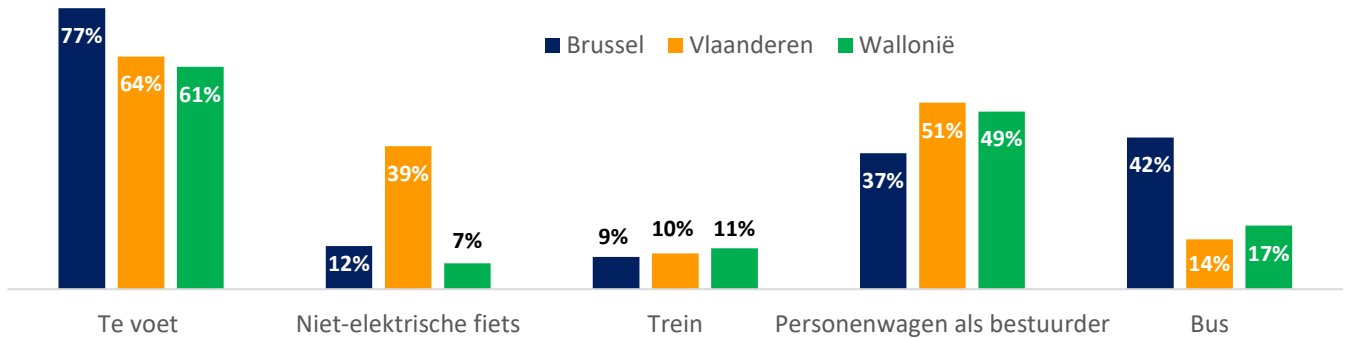
De verdeling van de gebruiksfrequentiepercentages voor elke vervoerswijze wordt afgebeeld in grafiek 20. We kunnen een eerste bemoedigende vaststelling doen omtrent het wandelen. Uit de gegevens blijkt dat Belgen regelmatig wandelen. Minder dan 10 % van de respondenten geeft aan dat ze nooit te voet gaan.

De gebruiksfrequenties van de wagen als passagier wijken af van die als bestuurder. Het grootste verschil tekent zich af op het vlak van het dagelijkse gebruik van de wagen, met minder dan 20 % passagiers tegenover 44 % bestuurders. We stellen echter ook vast dat er meer occasionele passagiers dan occasionele gebruikers van auto's zijn (namelijk enkele dagen per maand of per jaar).

De fiets lijkt het meest te worden gebruikt als occasionele verplaatsingswijze, van enkele dagen per maand (17 %) tot enkele dagen per jaar (20 %). We zien echter ook dat er 15 % zeer regelmatige gebruikers zijn (minstens vier dagen per week).

Over het algemeen blijkt de bus een sporadische vervoerswijze, met 30 % occasionele gebruikers (enkele dagen per jaar). Dit weinig frequente gebruik van het openbaar vervoer komt nog meer tot uiting bij de tram/metro en de trein.

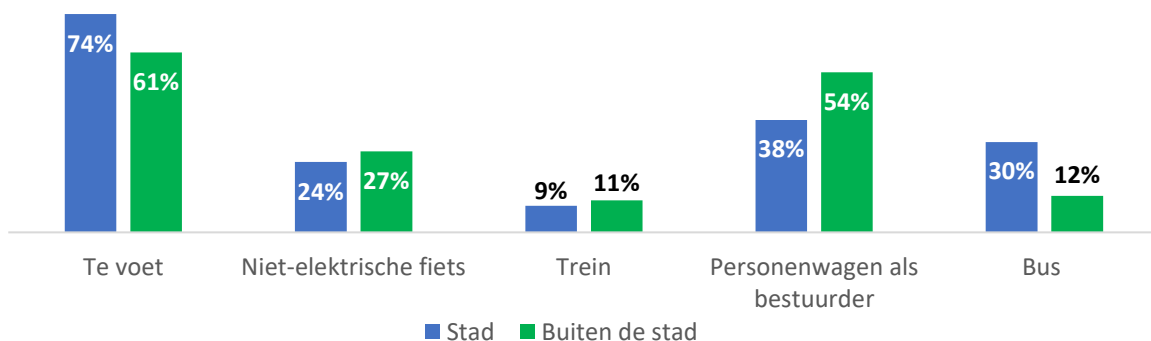
Uit deze gebruiksfrequenties per vervoerswijze kunnen we ook afleiden dat carpoolen (als bestuurder of passagier) beperkt is tot zeer incidenteel gebruik. Dit geldt ook voor taxi's en privébussen.



Grafiek 21 - Gebruik van de actieve modi en het openbaar vervoer (minstens eenmaal per week) volgens het woongewest (Basis: 10.632 personen)

Grafiek 21 toont dat in elk gewest meer dan 60 % van de respondenten verplaatsingen te voet aflegt, minstens eenmaal per week. Dit percentage stijgt zelfs tot 77 % in het Brussels Gewest. Voor de fiets is het beeld anders: hier bestaan er grote ongelijkheden tussen de gewesten, zelfs voor niet-intensief gebruik. Slechts 7 % van de Walen en 12 % van de Brusselaars fietst minstens eenmaal per week, in tegenstelling tot 39 % van de Vlamingen.

Deze grafiek laat weinig verschillen tussen de gewesten zien op het vlak van het gebruik van de trein, en dit in tegenstelling tot de bus, waarvan veel vaker wordt gebruikgemaakt in Brussel (42 %), in vergelijking met Vlaanderen (14 %) en Wallonië (17 %).



Grafiek 22 - Regelmatig gebruik van de modi (minstens eenmaal per week), op basis van het stedelijk of niet-stedelijk karakter van de woonplaats⁶ (Basis: 10.632 personen)

⁶ De categorie 'stad' stemt overeen met categorie 1 van de Europese classificatie van de graad van verstedelijking (DEGURBA), bestaande uit de volgende stedelijke gebieden: Antwerpen, Mechelen, Brussel, Leuven, Brugge, Kortrijk, Oostende, Gent, Charleroi, Bergen, Luik en Namen. De categorie 'buiten de stad' stemt overeen met categorieën 2 en 3.

De gegevens van grafiek 22 tonen deze verschillen op het vlak van verplaatsingswijzen in en buiten de steden. Waar meer dan de helft van de bewoners (54 %) buiten de stedelijke gebieden aangeeft minstens eenmaal per week een wagen te besturen, geldt dit slechts voor 38 % in een stedelijk gebied. Stadsbewoners gebruiken veel vaker de stad dan niet-stedelingen (30 % tegenover 12 %). We stellen ook vast dat bijna drie bewoners op de vier in een stedelijk gebied zich minstens eenmaal per week te voet verplaatsen (74 %). Buiten de stad ligt dit percentage wel lager, maar bereikt het toch nog 61 %.



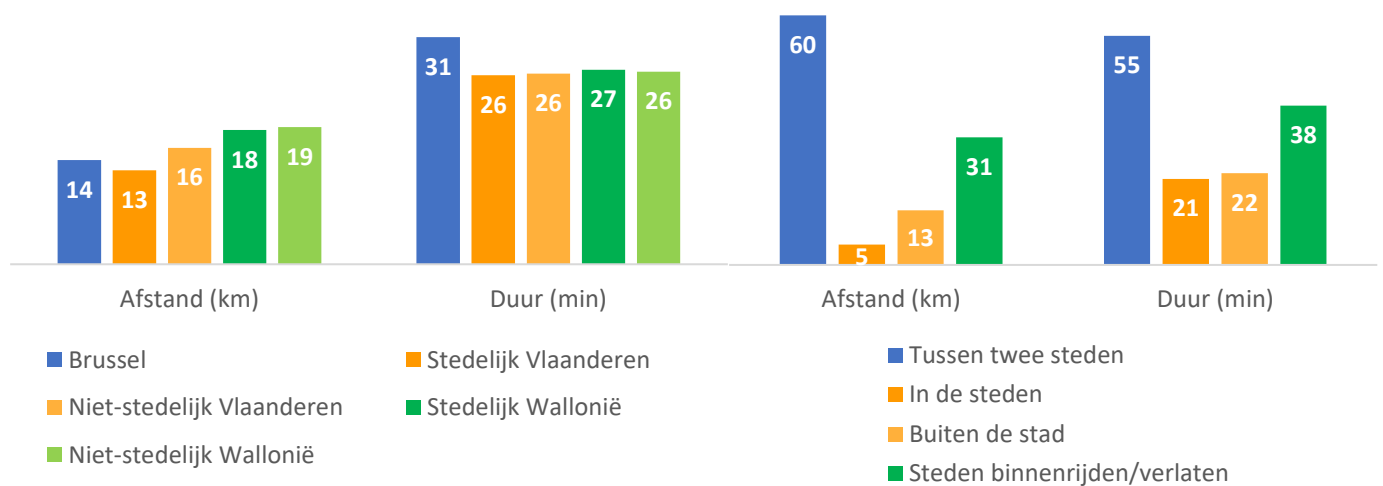
Grafiek 23 - Gebruiksfrequentie van de step bij stepgebruikers (Basis: 10.632 personen)

We staan even stil bij een opkomende vervoerswijze, de step. Over het algemeen tonen de cijfers aan dat steps nog geen deel uitmaken van de gebruikelijke transportmiddelen en dat die nog maar sporadisch worden gebruikt. We kunnen hieruit een vooral recreatief gebruik van de step afleiden op het ogenblik van ons onderzoek. We moeten deze resultaten wel relativiseren in het licht van de recente opmars van de elektrische steps, die een diepgaander onderzoek verdienen.

Afstanden en duur van de trajecten

De gemiddelde duur van een traject binnen België is 27 minuten, terwijl de gemiddelde afstand 16 kilometer is.

In de Waalse gebieden worden er langere verplaatsingen gedaan dan in de Vlaamse gebieden, en dit bij een vergelijkbare verstedelijking. De gemiddelde reistijden lopen wel gelijk tussen alle gewesten, ongeveer 26 minuten, behalve in Brussel, waar ze oplopen tot 31 minuten. De vergelijking van de gemiddelde duur en de afstanden naargelang het type verkeersstroom wijst uit dat de verplaatsingen binnen steden trager verlopen dan in niet-stedelijke gebieden.



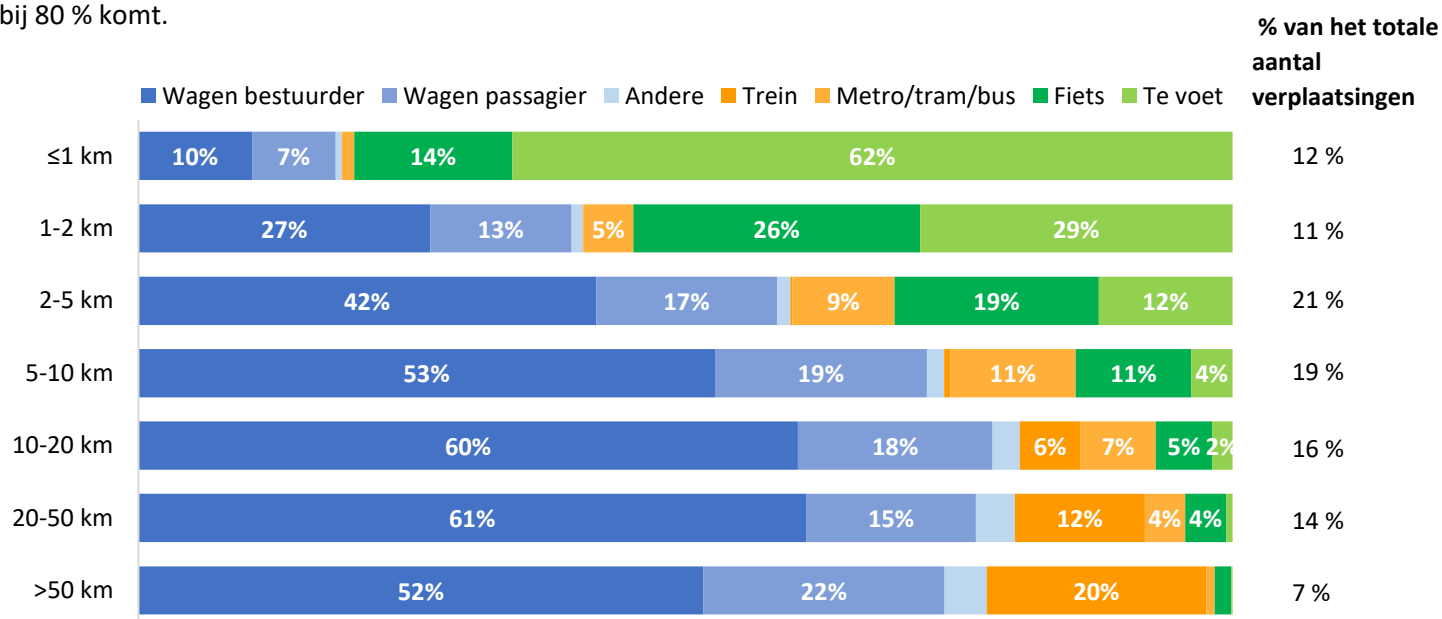
(1)

(2)

Grafiek 24 - Gemiddelde afstand en duur naargelang de verstedelijgingsgraad per Gewest van de woonplaats (1) en het type verkeersstroom (2) (Basis: 25.346 trajecten)

Zoals blijkt uit grafiek 25 heeft de af te leggen afstand een grote invloed op het gebruikte vervoersmiddel voor een verplaatsing. Bij afstanden onder twee kilometer zijn de actieve modi in de meerderheid. Het is echter onrustwekkend dat 17 % van de verplaatsingen van minder dan 1 kilometer per auto gebeurt. Dit cijfer stijgt tot 40 % voor verplaatsingen tussen 1 en 2 kilometer en tot 59 % voor afstanden tussen 2 en 5 kilometer. Wanneer we deze percentages vergelijken met de verdelingen van de verplaatsingen per afstand, kunnen we besluiten dat 18 % van alle trajecten per wagen gebeurt over een afstand van minder dan 5 kilometer en dus voor het merendeel makkelijk zou kunnen worden verschoven naar actieve modi.

Dankzij grafiek 25 kunnen we ook de afstanden vaststellen waarvoor elke modus zijn maximale gebruik bereikt. Bij de fiets ligt die afstand tussen 1 en 5 kilometer. Metro, tram en bus lijken dan weer hun maximale gebruik te bereiken bij afstanden tussen 2 en 10 kilometer. Voor de trein wordt het maximale gebruik pas behaald na 50 kilometer. Het aandeel verplaatsingen per auto is dan weer het grootst tussen 10 en 50 kilometer, waar het dicht bij 80 % komt.

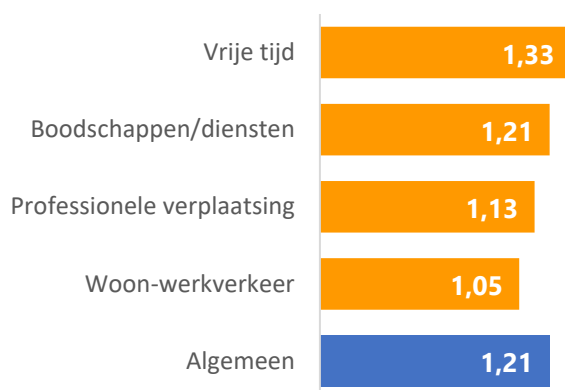


Grafiek 25 - Modale aandelen naargelang de afstand van de trajecten (in aantal verplaatsingen) (Basis: 25.168 trajecten)

De bezettingsgraad van wagens

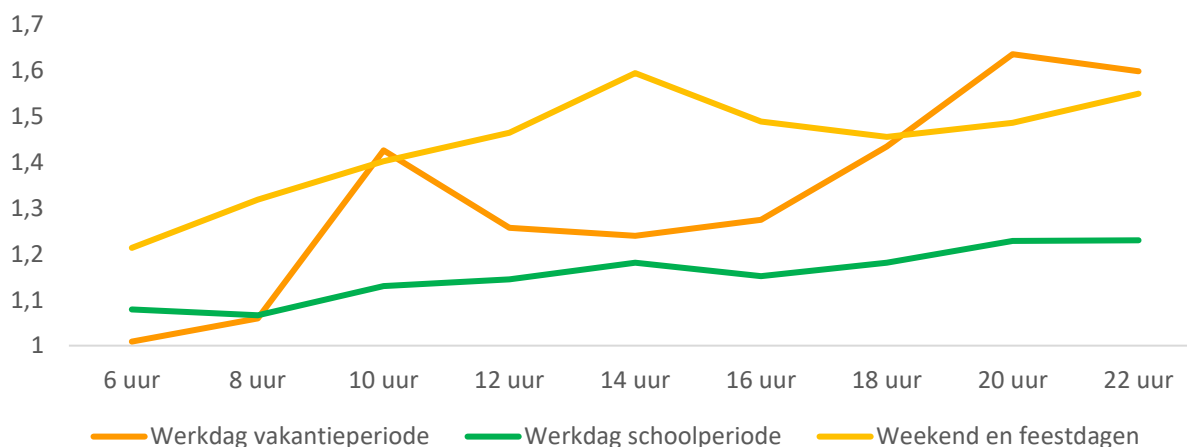
De bezettingsgraad van wagens wordt berekend door de som van de bestuurders en de passagiers van verplaatsingen per wagen te delen door het aantal bestuurders. De gemiddelde bezettingsgraad van wagens in België bedraagt 1,35. Dit percentage zakt tot 1,21 als we enkel rekening houden met volwassenen. Omdat we onze analyses zoveel mogelijk willen toespitsen op de carpoolgewoonten⁷, hebben we enkel de gegevens in verband met volwassenen in aanmerking genomen (kinderen kunnen immers niet worden beschouwd als carpoolers).

Uit de onderstaande analyses blijkt dat de gemiddelde bezettingsgraad van wagens kan schommelen volgens verschillende factoren (het tijdstip van de dag en het type dag, de verplaatsingsredenen of het type verkeersstroom).



Grafiek 26 - Bezettingsgraad van wagens naargelang de verplaatsingsredenen (Basis: 13.251 trajecten)

Gezien hun respectieve belang en hun verdeling over de dag (zie hoofdstuk *Verplaatsingen in de loop van de dag*) oefenen het woon-werkverkeer en de verplaatsingen voor vrijetijdsbestedingen het meeste invloed uit op de verschillen in de gemiddelde bezettingsgraad van wagens in de loop van de dag. De eerste hebben een negatief effect, de tweede een positief. Terwijl het woon-werkverkeer gemiddeld vrijwel altijd alleen wordt afgelegd, met een gemiddelde bezettingsgraad van 1,05, brengen de vrijetijdsbestedingen het grootste aantal mensen samen in wagens, met een gemiddelde bezettingsgraad van 1,33.



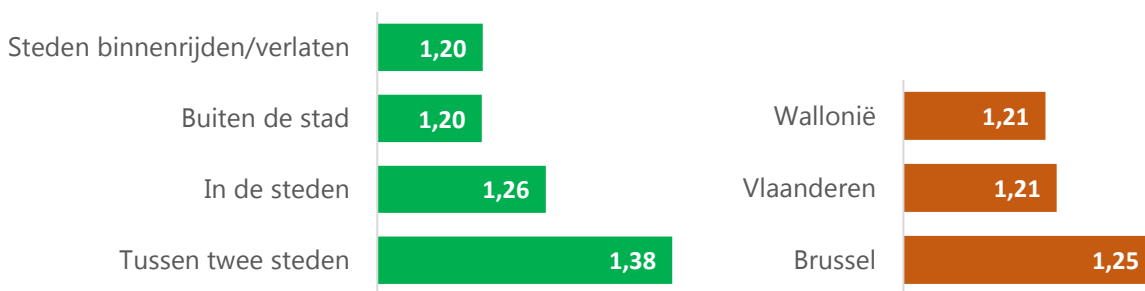
Grafiek 27 - Bezettingsgraad van wagens in de loop van de dag en volgens het type dag (Basis: 14.929 trajecten)

⁷ Elke verplaatsing in eenzelfde wagen met meerdere personen die geen deel uitmaken van hetzelfde gezin, wordt als carpooling beschouwd.

Naar het werk gaan is de reden waarvoor de bezettingsgraad het laagst is. Dit verklaart minstens deels de dynamiek die we vaststellen in de bovenstaande grafiek. Omdat de ochtendspits meer geconcentreerd is dan de avondspits, hebben de ritten naar het werk een grotere invloed op de gemiddelde bezettingsgraad, die 's ochtends sterk daalt.

Op werkdagen tijdens de schoolperiodes neemt het woon-werkverkeer de grootste plaats in, het is dus normaal dat de gemiddelde bezettingsgraad op dit soort dagen het laagst is. We merken eveneens een daling van de bezettingsgraad rond 8 uur, wat overeenstemt met de ochtendspits waarop het woon-werkverkeer trendmatig stijgt.

We stellen vast dat de bezettingsgraad met een bepaalde tendens stijgt in de loop van de dag, los van het type dag. Dit is deels het gevolg van het belang tussen 6 en 8 uur van het woon-werkverkeer, dat het vaakst alleen wordt afgelegd, en dat dus de gemiddelde bezettingsgraad afzwakt. Anderzijds nemen de verplaatsingen voor vrijetijdsbestedingen toe naarmate de dag vordert, wat de bezettingsgraad dan weer doet toenemen.



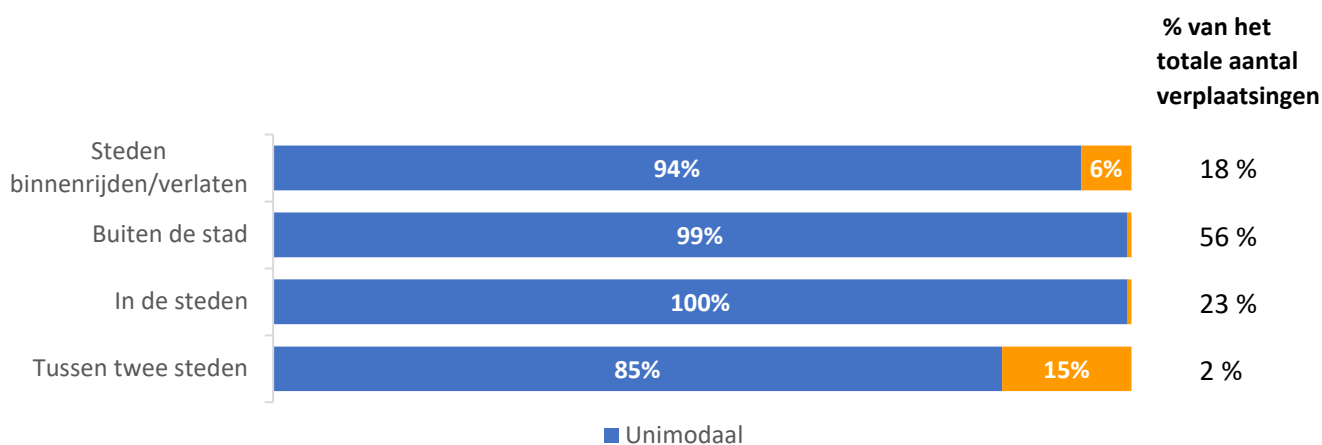
Grafiek 28 – Bezettingsgraad van de wagens naargelang het type verkeersstroom en het woongewest⁸ (Basis: 13.271 en 13.539 trajecten)

De bezettingsgraad van de wagens verschilt een beetje volgens het beoogde type verkeersstroom. De bezettingsgraad van wagens is meer bepaald het hoogst wanneer de verplaatsing tussen twee stedelijke gebieden gebeurt. Bij een vergelijking van de gewesten stellen we een hogere bezettingsgraad vast in het Brusselse Gewest in vergelijking met Vlaanderen en Wallonië.

⁸ De categorie 'stad' stemt overeen met categorie 1 van de Europese classificatie van de graad van verstedelijking (DEGURBA) , bestaande uit de volgende stedelijke gebieden: Antwerpen, Mechelen, Brussel, Leuven, Brugge, Kortrijk, Oostende, Gent, Charleroi, Bergen, Luik en Namen. De categorie 'buiten de stad' stemt overeen met categorieën 2 en 3.

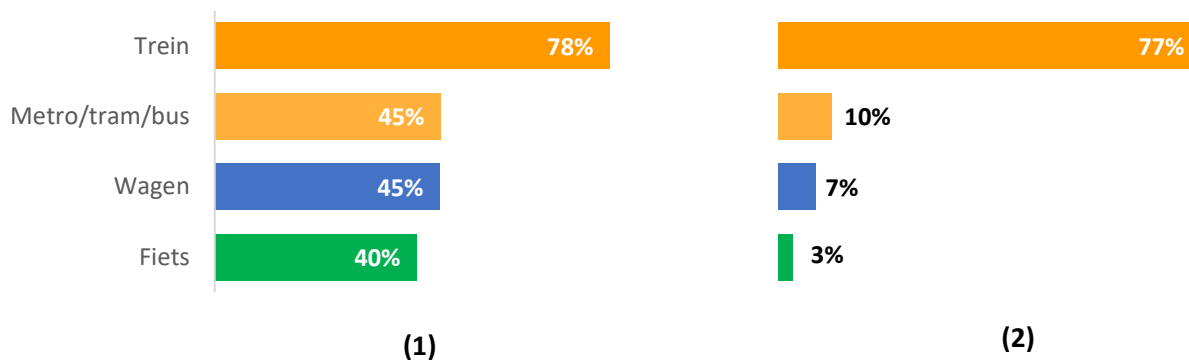
Intermodaliteit

98 % van de verplaatsingen binnen België is dan wel intermodaal, zoals blijkt uit grafiek 29, maar er is sprake van multimodaliteit bij 6 % van de verplaatsingen tussen een stedelijk en een niet-stedelijk gebied en bij bijna 15 % van de verplaatsingen tussen twee steden.



Grafiek 29 - Aandeel van de multimodale verplaatsingen naargelang het al dan niet stedelijke karakter van de verplaatsing (in aantal verplaatsingen)⁹ (Basis: 24.981 trajecten)

Onze gegevens suggereren dat ondanks een ruimer en meer gevarieerd aanbod op het vlak van vervoerswijzen in de grote steden vooral de trajecten waarbij men de stad binnenrijdt of verlaat, leiden tot het grootste aantal multimodale verplaatsingen. De verklaring voor deze trend ligt vooral in het aanzienlijke gebruik van de trein voor dit type verplaatsingen (zie grafiek 30 hieronder).

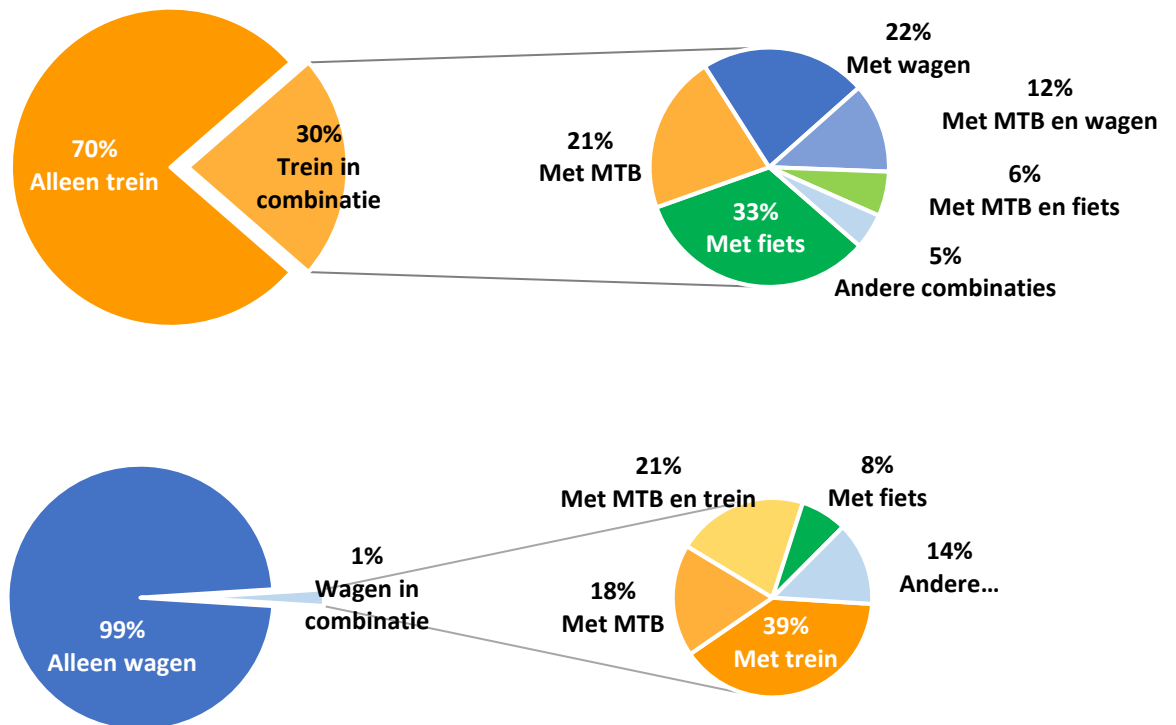


Grafiek 30 - Aandelen van elke modus in het totale aantal multimodale verplaatsingen (1) en belangrijkste verplaatsingsmodi voor de multimodale verplaatsingen (2)¹⁰ (Basis: 21.161 trajecten)

⁹ De categorie 'stad' stemt overeen met categorie 1 van de Europese classificatie van de graad van verstedelijking (DEGURBA), bestaande uit de volgende stedelijke gebieden: Antwerpen, Mechelen, Brussel, Leuven, Brugge, Kortrijk, Oostende, Gent, Charleroi, Bergen, Luik en Namen. De categorie 'buiten de stad' stemt overeen met categorieën 2 en 3.

¹⁰ Omvang van de steekproef van multimodale verplaatsingen = 399

In 78 % van de gevallen impliceren multimodale verplaatsingen het gebruik van de trein. We stellen ook vast dat deze modus in 77 % van de multimodale verplaatsingen wordt gebruikt als belangrijkste modus (slechts in 1 % van de multimodale verplaatsingen waarbij de trein wordt gebruikt, fungeert die niet als belangrijkste modus). Het blijkt dus dat de multimodaliteit in België vooral de manier schetst waarop de trein met andere vervoersmiddelen wordt gecombineerd.



Grafiek 31 - Combinatie met het gebruik van andere vervoerswijzen (behalve het wandelen) voor de trein en de wagen - aantal verplaatsingen¹¹ (Basis: 880 trajecten met de trein en 15.519 trajecten met de wagen)

Grafiek 31 geeft de intermodaliteit weer aan de hand van de verhoudingen waarin de andere transportmiddelen respectievelijk met de trein en de wagen worden gecombineerd.

De gegevens tonen aan dat de trein vaak wordt gebruikt in combinatie met een of meerdere andere vervoerswijzen. We stellen vast dat van de 30 % respondenten die de trein combineren met een andere vervoerswijze, 33 % van hen de fiets gebruiken, 22 % de auto en 21 % de metro/tram/bus. We stellen ook vast dat een niet onbelangrijk deel van de treingebruikers deze vervoerswijze combineert met meer dan één andere vervoerswijze (12 % metro/tram/bus en auto en 6 % metro/tram/bus en fiets). Zoals eerder gezegd vormt de trein in het algemeen de belangrijkste vervoersmodus bij de verplaatsing. De andere vervoerswijzen worden immers gebruikt om de kortere verplaatsingen bij het begin of het einde van het traject af te leggen.

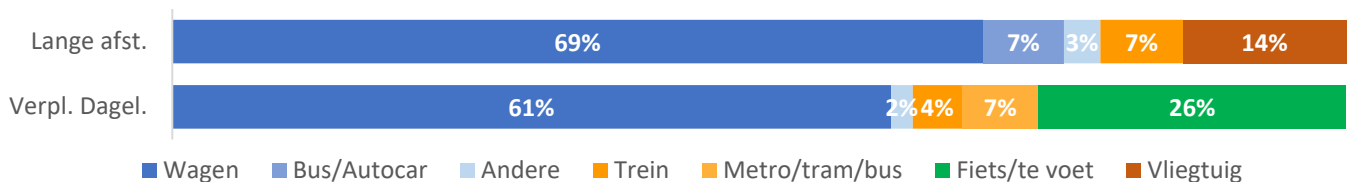
Op vlak van intermodaliteit heeft de wagen een heel ander profiel dan de trein. De wagen wordt slechts door 1 % van de respondenten gecombineerd met een of meer andere vervoerswijzen. Bij deze combinaties wordt in meer dan de helft van de gevallen de auto met de trein gecombineerd. De auto wordt in dat geval gebruikt als aanvulling om een station te bereiken of te verlaten.

¹¹ MTB = metro/tram/bus.

Verplaatsingen over lange afstanden

In deze enquête wordt een verplaatsing over een lange afstand gedefinieerd als een verplaatsing met een afstand van meer dan 300 km. Aan de respondenten werd gevraagd om aan te geven hoeveel reizen van dit type ze in de laatste dertig dagen hebben gemaakt.

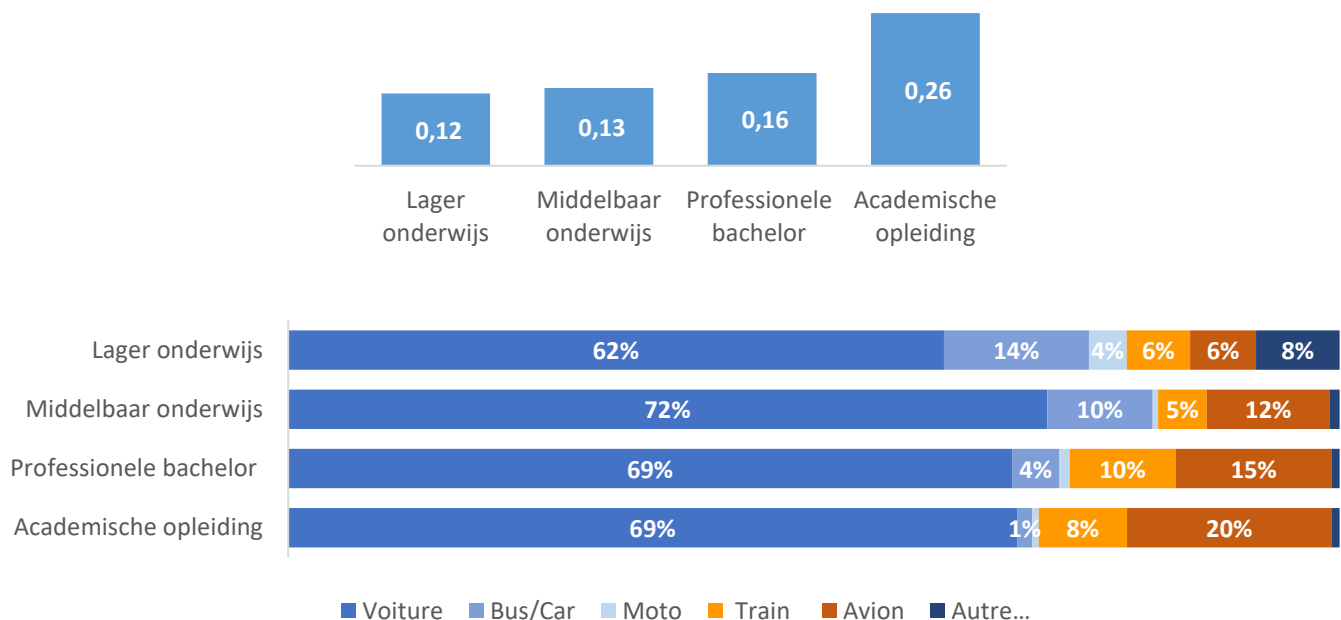
Zoals grafiek 32, die de modale aandelen van dagelijkse trajecten vergelijkt met die van langeafstandstrajecten, aantoon, verdwijnen de zachte vervoerswijzen bij deze laatste ten voordele van meer verplaatsingen per auto. We merken nu ook het verschijnen van verplaatsingen met de hogesnelheidstrein en vooral per vliegtuig (die laatste kwamen vrijwel nooit voor in het mobiliteitsaanbod binnen België).



Grafiek 32 - Modale verdeling van dagelijkse verplaatsingen versus langeafstandsverplaatsingen, in aantal verplaatsingen (Basis: 1.367 langeafstandstrajecten)

Terwijl de bezettingsgraad van auto's bij dagelijkse verplaatsingen 1,35 personen per auto bedraagt (inclusief respondenten jonger dan 18), stijgt die tot 2,6 personen per auto bij langeafstandsverplaatsingen.

Wanneer we een onderscheid maken tussen deze verplaatsingen naargelang het diploma van de respondent, kunnen we in de eerste plaats vaststellen dat langeafstandsverplaatsingen toenemen met het opleidingsniveau. Wie een universitair masterdiploma heeft, legt gemiddeld tweemaal meer verplaatsingen over een lange afstand af dan wie slechts een diploma van het lager onderwijs bezit.



Grafieken 33 en 34 - Gemiddeld aantal langeafstandsverplaatsingen tijdens de laatste dertig dagen (bovenaan) en modale aandelen (onderaan) per opleidingsniveau (Basis: 1.367 trajecten)

We kunnen bovendien het onderscheid analyseren op het vlak van gebruikte vervoersmiddelen voor langeafstandsverplaatsingen naargelang het opleidingsniveau. Het gebruik van de auto blijft verreweg het grootst (tussen 62 % en 72 %), ongeacht het opleidingsniveau. Terwijl Belgen die slechts een middelbaar diploma hebben, voor 10 % van hun langeafstandstrajecten de bus gebruiken, daalt dit cijfer tot 1 % bij hogeropgeleiden. We stellen een tegenovergestelde trend vast bij het gebruik van de hogesnelheidstrein en het vliegtuig, met respectievelijk 5 % en 12 % gebruik bij Belgen met een middelbaar diploma en 8 % en 20 % bij hogeropgeleiden. Dit verschil ondergaat de invloed van de gemiddelde afstand van de langeafstandstrajecten, die ook stijgt naargelang het opleidingsniveau (van 653 tot 998 km volgens onze categorieën). Bij de langste afstanden wordt er immers vaker gebruikgemaakt van het vliegtuig of van hogesnelheidstreinen.

Enkele vervoerswijzen in detail

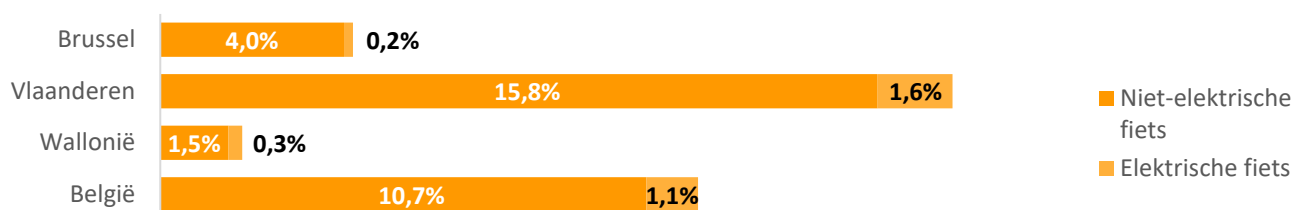
Cijfers over de fiets

De voornaamste cijfers over de fiets worden samengevat in grafiek 35 hierna.



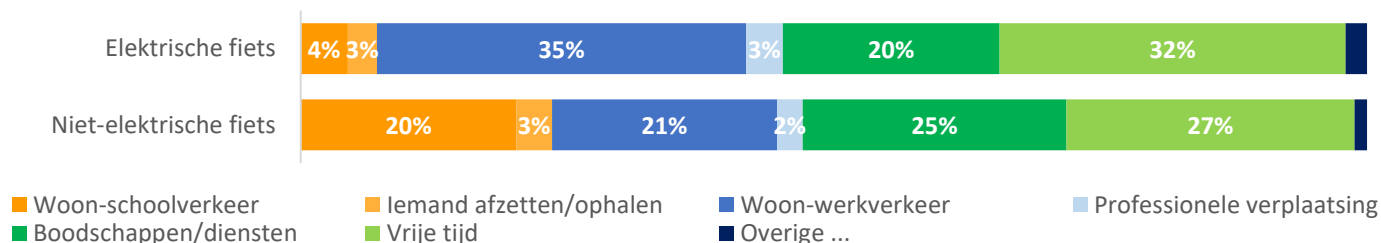
Grafiek 42 - Gemiddelde duur, afstand en snelheid van een verplaatsing en gemiddeld aantal verplaatsingen per fiets¹², per dag en per persoon (Basis: 3.632 trajecten)

Gemiddeld leggen Belgen per dag 0,26 verplaatsingen per fiets af. Deze trajecten duren gemiddeld 22 minuten en vertegenwoordigen een gemiddelde afstand van 6 kilometer. Belgen fietsen gemiddeld tegen een snelheid van 17 km/uur.



Grafiek 36 - Modale aandelen van de fiets en de elektrische fiets naargelang het woongewest (Basis: 3.632 trajecten)

De fiets wordt als verplaatsingsmiddel meer gebruikt door Vlamingen dan door Brusselaars of Walen. De percentages van het gebruik van elektrische fietsen, die u in grafiek 36 ziet, zijn vrij laag. We zullen deze cijfers uit 2017 moeten vergelijken met die van toekomstige enquêtes om de evolutie van deze vervoerswijze vast te stellen.



Grafiek 37 - Gebruiksredenen van de fiets en van de elektrische fiets (Basis: 3.565 trajecten)

Aan de hand van de cijfers uit grafiek 37 kunnen we vaststellen dat de elektrische fiets meer verbonden is aan het woon-werkverkeer dan de traditionele fiets (35 % tegenover 21 %). Elektrische fietsen worden ook vaak gebruikt in het kader van de vrije tijd (32 %), evenals voor activiteiten in het kader van boodschappen/diensten (20 %). De gebruiksredenen voor de traditionele fiets zien er anders uit. Het valt vooral op dat het gebruik voor het woon-werkverkeer en voor het woon-schoolverkeer bijna gelijk is (respectievelijk 21 % en 20 %) in vergelijking met de elektrische fietsen (respectievelijk 35 % en 4 %). We kunnen ons voorstellen dat schoolkinderen en studenten hun fiets nog puur op spierkracht vooruit moeten trappen.

¹² Met inbegrip van elektrische fietsen.

Cijfers inzake het openbaar vervoer

De voornaamste cijfers in verband met het openbaar vervoer, voor België en de drie gewesten, worden samengevat in grafiek 38 hierna.



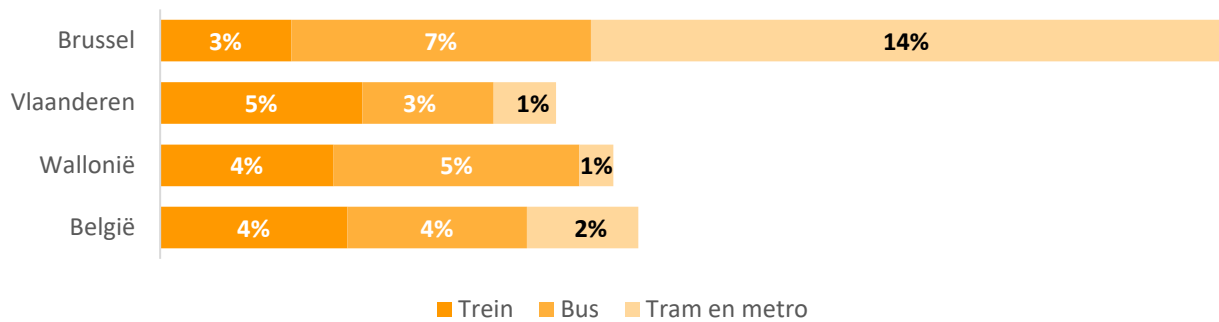
Grafiek 38 - Gemiddelde duur, afstand en snelheid van een verplaatsing en gemiddeld aantal verplaatsingen per metro/tram/bus, per dag en per persoon (woongewest) (Basis: 2.182 trajecten)

Belgen leggen gemiddeld 0,14 verplaatsingen per dag af met het openbaar vervoer (metro/tram/bus). Deze verplaatsingen duren gemiddeld 31 minuten, zijn 10 km lang en worden afgelegd tegen een snelheid van 17 km/uur. Brusselaars leggen de meeste verplaatsingen met het openbaar vervoer af (gemiddeld 0,44 verplaatsingen per dag en per persoon). Het openbaar vervoer wordt gebruikt voor afstanden die gemiddeld korter zijn dan 15 km, waarbij de Brusselaars de kleinste afstanden afleggen (7 km). De Brusselaars halen een lagere snelheid dan de Walen en de Vlamingen (13 km/uur in vergelijking met respectievelijk 18 km/uur en 19 km uur).



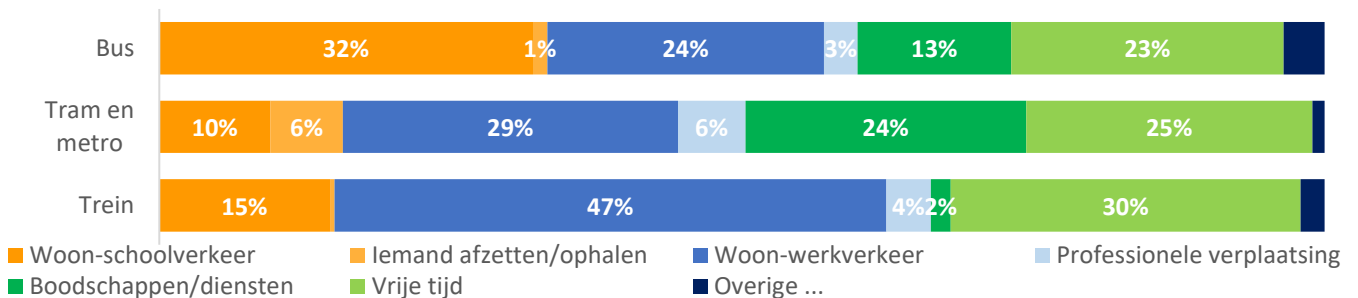
Grafiek 39 - Gemiddelde duur, afstand en snelheid van een verplaatsing en gemiddeld aantal verplaatsingen per trein, per dag en per persoon (woongewest) (Basis: 2.182 trajecten)

In vergelijking met de andere vormen van openbaar vervoer wordt de trein gebruikt om langere afstanden af te leggen dan de bus/tram/metro (gemiddeld 51 km in België). Ondanks het feit dat de trein passagiers over lange afstanden kan vervoeren tegen een snelheid die vergelijkbaar is met die van de auto (49 km/uur tegenover 51 km/uur voor de auto), is de trein slechts goed voor gemiddeld 0,09 verplaatsingen per dag per persoon binnen België. Walen leggen gemiddeld trajecten van 63 km af per trein. Brusselaars en Vlamingen leggen kortere afstanden af (respectievelijk 45 km en 47 km). Wat de Brusselaars betreft, moeten we er rekening mee houden dat de verplaatsingen meestal trajecten buiten het Brusselse Gewest omvatten.



Grafiek 40 - Modale aandelen van het openbaar vervoer volgens het woongewest (in aantal verplaatsingen)
(Basis : 2.182 trajecten)

De voornaamste vaststelling die voortvloeit uit grafiek 40, is het intensievere gebruik van de tram en de metro door Brusselaars in vergelijking met Vlamingen en Walen (14 % voor de eerste groep, tegenover slechts 1 % voor de laatste). Dit grote contrast is ongetwijfeld het gevolg van de veel grotere beschikbaarheid van deze modus in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit geldt ook, maar in mindere mate, voor de bus.



Grafiek 41 - Verdeling van de gebruiksredenen van het openbaar vervoer (Basis: 2.041 trajecten)

Het woon-werkverkeer vormt een belangrijke reden bij de keuze voor de trein als vervoersmiddel (47 %), net als vrijetijdsbestedingen (30 %). De bus wordt blijkbaar vaker gebruikt door de schoolgaande jeugd/studenten om naar school te gaan (32 %) dan de trein (15 %). De redenen om met de tram of de metro te gaan, zijn het meest uiteenlopend. Ze worden gebruikt om naar school of naar het werk te gaan, om naar de winkel te gaan (boodschappen), naar de bank (diensten), naar de bioscoop (vrijetijdsbesteding), enz.

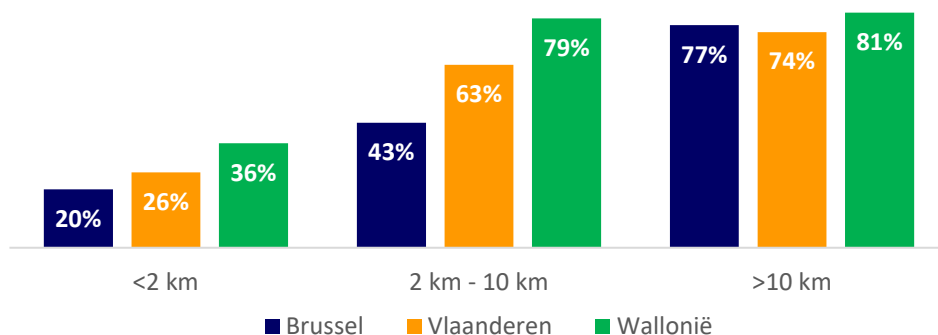
Cijfers over de wagen

Grafiek 42 toont verschillende indicatoren over de wagen voor België en volgens de verschillende gewesten.



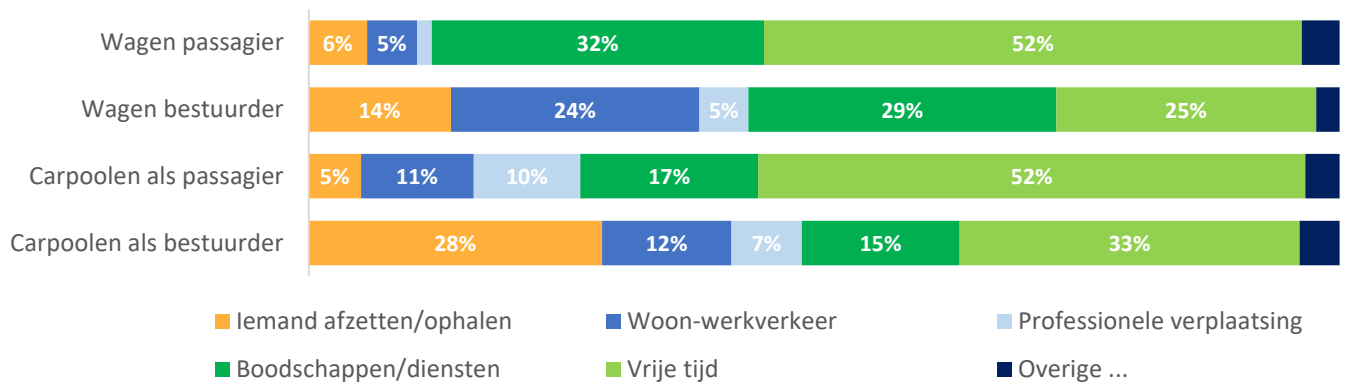
Grafiek 42 - Gemiddelde duur, afstand en snelheid van een verplaatsing en gemiddeld aantal verplaatsingen per wagen, per dag en per persoon (Basis: 15.318 trajecten)

In België leggen de inwoners per dag gemiddeld 1,3 trajecten af met de wagen. Deze trajecten duren gemiddeld 24 minuten en er wordt 20 km afgelegd tegen een snelheid van 51 km/uur. We kunnen ook vaststellen dat de gemiddelde verplaatsingssnelheid in Wallonië (54 km/uur) hoger ligt dan in Vlaanderen (49 km/uur).



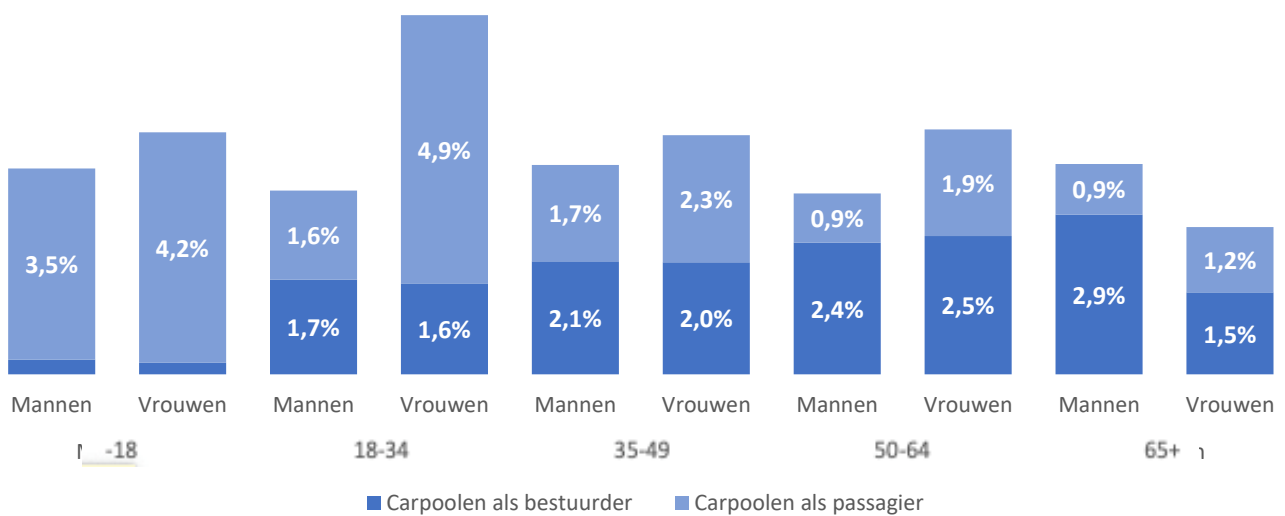
Grafiek 43 - Modale aandelen van de wagen (waaronder carpooling) naargelang het woongewest en de afgelegde afstand (in aantal verplaatsingen) (Basis: 15.318 trajecten)

De Brusselaars leggen dan wel minder trajecten af in vergelijking met het nationale gemiddelde en met dat van de twee andere gewesten, maar de gemiddelde duur en de afstand van een verplaatsing met de auto zijn langer. Grafiek 43 toont aan dat dit specifieke kenmerk van Brussel het gevolg is van een minder intensief gebruik van de auto over korte afstanden. Dit verschil met Vlaanderen en Wallonië komt vooral tot uiting in trajecten tussen 2 en 10 kilometer. In mindere mate geldt deze observatie ook tussen Vlaanderen en Wallonië. De auto wordt nog steeds meer gebruikt in Wallonië, ongeacht de afstand.



Grafiek 44 - Gebruiksredenen van de wagen (behalve -18 jaar) (Basis: 14.978 trajecten)

Grafiek 44 over de gebruiksredenen van de wagen duidt op verschillen volgens het profiel van de gebruiker. De gegevens leren ons dat in meer dan de helft van de gevallen vrijetijdsbestedingen de verplaatsingsredenen van de passagiers vormen. Het percentage passagiers dat naar het werk gaat, in het kader van carpoolen, is duidelijk hoger dan de andere passagiers (11 % tegenover 5 %). Bestuurders gebruiken hun auto om talrijke redenen. Het is vrij logisch dat bestuurders die aan carpoolen doen, tweemaal meer iemand gaan afzetten/ophalen dan de andere bestuurders (28 % tegenover 14 %).



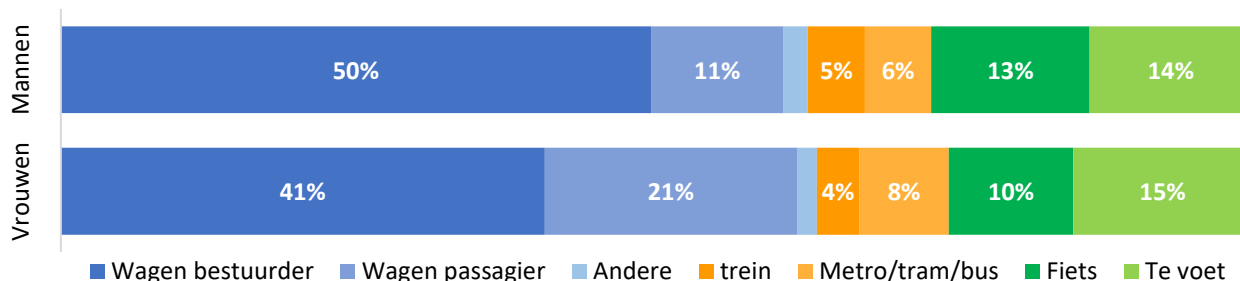
Grafiek 45 - Modale aandelen van carpoolen volgens leeftijd en geslacht (Basis : 15.318 trajecten)

Grafiek 45 toont aan dat vrouwen aanzienlijk meer aan carpoolen doen dan mannen, behalve dan in de leeftijdscategorie van ouder dan 65 jaar. Dit intensievere gebruik van carpoolen komt tot uiting in het gebruik als passagier. Het gebruik van carpoolen als bestuurder is dan weer ongeveer gelijk tussen mannen en vrouwen. Het percentage carpoolchauffeurs neemt toe met de leeftijd.

Factoren die een invloed uitoefenen op de mobiliteit

Geslacht en leeftijd

In dit hoofdstuk staan we stil bij de verschillen die kunnen voorkomen tussen vrouwen en mannen op het vlak van mobiliteit, meer bepaald de modale aandelen. De verplaatsingswijzen kunnen eveneens variëren naargelang de leeftijd van de onderzochte bevolkingsgroep. Ook dit tweede vraagstuk wordt in dit hoofdstuk behandeld.



Grafiek 46 - Modale verdeling naargelang de leeftijd en het geslacht (in aantal verplaatsingen) (Basis: 25.168 trajecten)

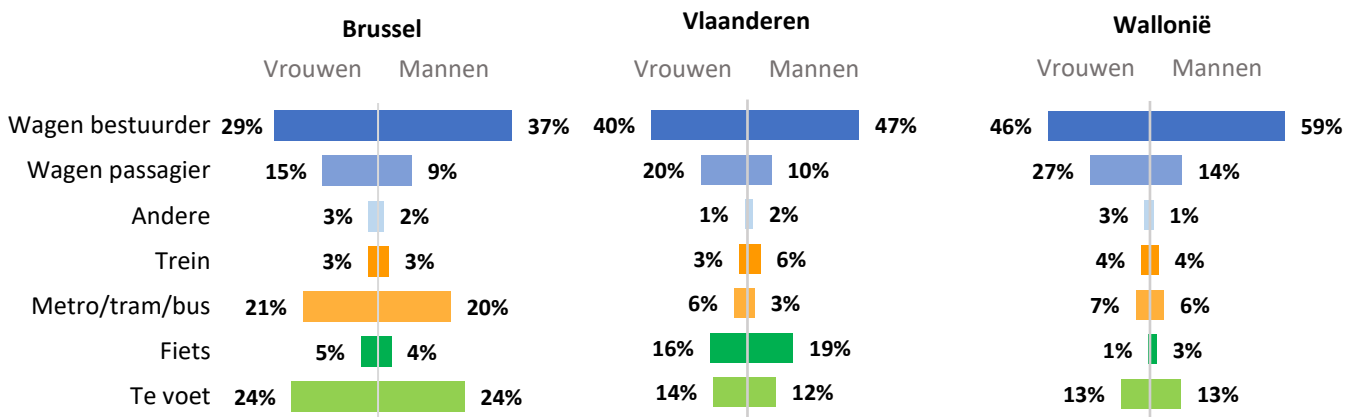
De wagen is dan wel de belangrijkste vervoerswijze, zowel voor mannen als voor vrouwen, maar de rollen verschillen naargelang het geslacht. Het blijkt immers dat vrouwen veel vaker passagier zijn in de auto dan mannen (21 % voor de vrouwen tegenover slechts 11 % voor de mannen). Wat de actieve modi betreft, wijzen de gegevens uit dat mannen even vaak fietsen als wandelen, terwijl vrouwen liever te voet lijken te gaan.

Het is eveneens zo dat mannen even vaak de metro/tram/bus gebruiken als de trein. Vrouwen nemen dan weer vaker de metro/tram/bus dan de trein. We moeten deze laatste vaststelling in verband brengen met de door vrouwen afgelegde afstanden voor het woon-werkverkeer (zie hierna de verdeling van de afstanden voor het woon-werkverkeer per geslacht). Doordat vrouwen meer korte afstanden en minder lange afstanden afleggen dan mannen, zouden ze liever met metro/tram/bus gaan dan met de trein.

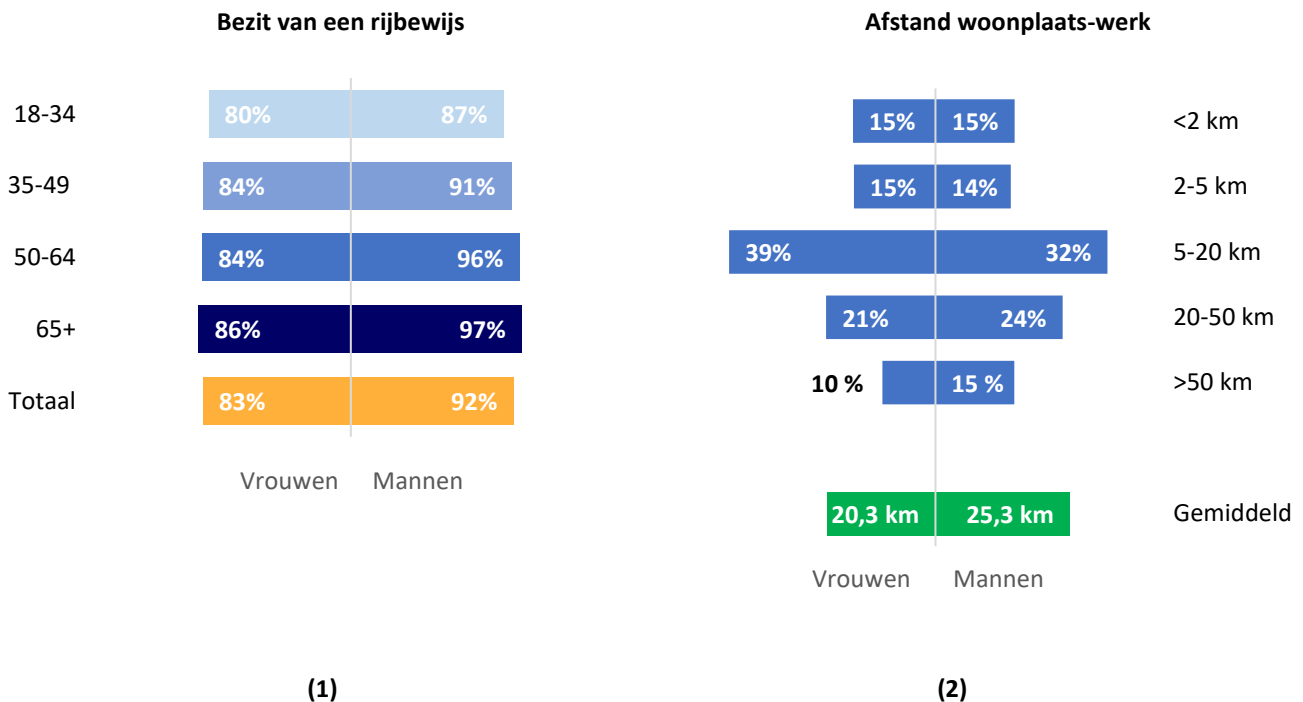
Deze vaststellingen kunnen worden verfijnd naargelang het woongewest, er kunnen zelfs verschillende trends worden vastgesteld. Grafiek 47 brengt de meer uitgesproken verschillen voor Vlaanderen en Wallonië aan het licht tussen vrouwen en mannen met betrekking tot het gebruik van de wagen als chauffeur of als passagier.

Terwijl het gebruik van de metro/tram/bus en de trein gelijk is tussen mannen en vrouwen in Brussel en Wallonië, gebruiken Vlaamse mannen minder vaak de eerste en vaker de laatste vervoerswijze dan Vlaamse vrouwen.

Bovendien stellen we een grote ongelijkheid vast in de verdeling fiets/te voet tussen Wallonië en Brussel enerzijds en Vlaanderen anderzijds. In de eerste twee gewesten haalt het wandelen overduidelijk de overhand op het fietsen, terwijl beide praktijken in Vlaanderen ongeveer evenwaardig zijn bij vrouwen, en mannen liever fietsen dan wandelen.



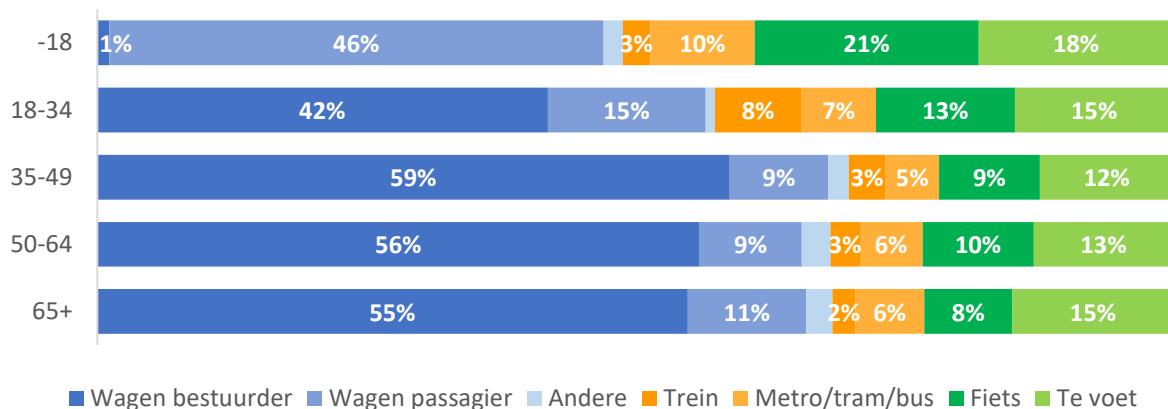
Grafiek 47 - Modale verdeling volgens het geslacht, naargelang het woongewest (in aantal verplaatsingen) (Basis: 25.168 trajecten)



Grafiek 48 - Bezit van een rijbewijs naargelang de leeftijd en het geslacht (1 - Basis: 10.632 personen) en verdeling van de afstand woonplaats-werk naargelang het geslacht (2 - Basis: 6.954 personen)

De kwestie van het bezit van een rijbewijs naargelang het geslacht is een onderzoek waard. In het algemeen hebben meer mannen dan vrouwen een rijbewijs. We kunnen daarnaast vaststellen dat het percentage mannen met een rijbewijs een dalende trend vertoont bij de jongeren (het percentage is meer stabiel bij vrouwen).

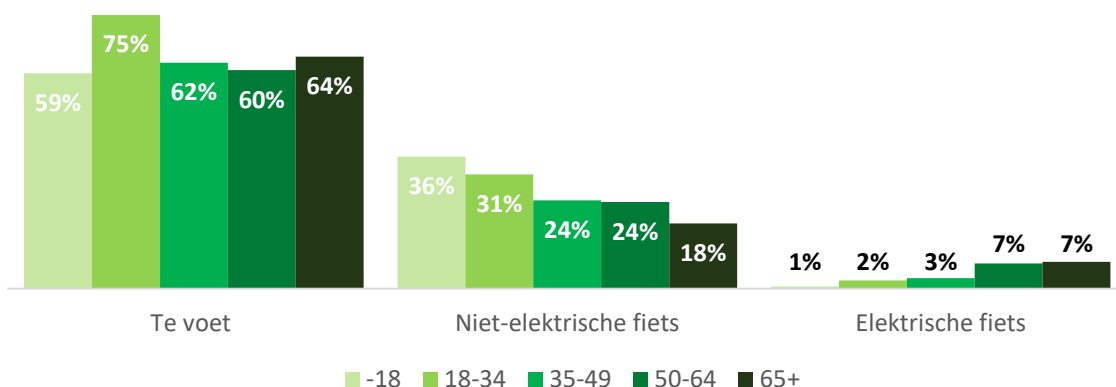
Vrouwen werken aanzienlijk dichterbij hun woonplaats dan mannen, met een gemiddelde woon-werkafstand van 20 kilometer tegenover 25 kilometer. Het verschil wordt gemaakt in de schijf van afstanden tussen 5 en 20 kilometer, waarin de werkplek van vrouwen zich vaker situeert dan die van mannen.



Grafiek 49 - Modale verdeling naargelang de leeftijd (Basis: 25.168 trajecten)

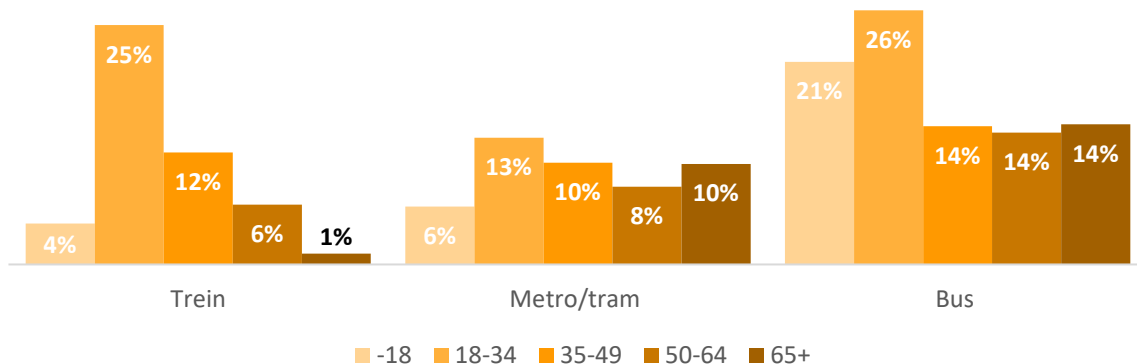
Uit de gegevens van grafiek 49 kunnen we meerdere vaststellingen afleiden. Het gebruik van actieve modi (te voet en per fiets) is het grootst bij de jongste respondenten, jonger dan 18 jaar. Het is wel zo dat de meest gebruikte vervoerswijze voor deze leeftijdscategorie de wagen als passagier is. Respondenten tussen 18 en 34 jaar doen ook nog een niet te verwaarlozen beroep op de actieve modi, evenals op het openbaar vervoer. De wagen als chauffeur wordt de belangrijkste vervoerswijze vanaf 35 jaar. Vanaf die leeftijd stabiliseert de modale verdeling zich. Dit profiel van modale verdeling volgens de leeftijd kwam reeds aan het licht bij de Mobil- en Beldam-enquêtes. We kunnen dus niet concluderen dat het hier om een wijziging van de mobiliteitsgewoonten van de jongste generaties gaat.

In de drie volgende grafieken analyseren we het gebruik van verschillende modi volgens de leeftijd door middel van de indicator die eerder werd gebruikt in het hoofdstuk over *het gebruik van de vervoerswijzen in het algemeen*, met name de frequentie in de tijd (hier minstens eenmaal per week) waarmee een vervoerswijze wordt gebruikt.



Grafiek 50 - Gebruik van de actieve modi (minstens eenmaal per week) volgens de leeftijd (Basis: 10.632 personen)

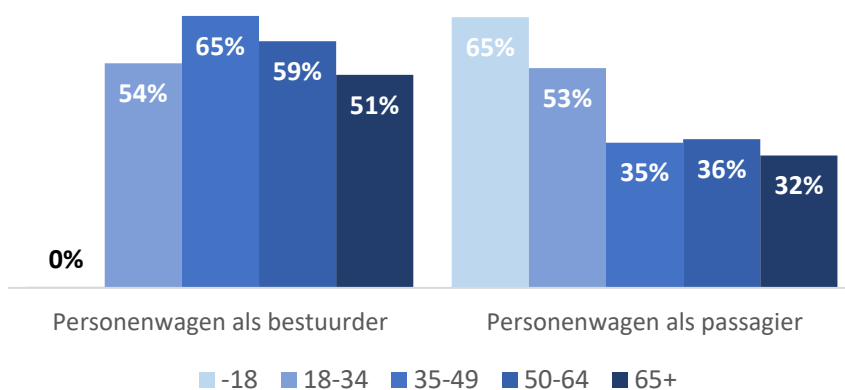
Uit de bovenstaande grafiek blijkt dat meer dan de helft van de respondenten in alle leeftijdscategorieën minstens eenmaal per week te voet gaat (oplopend tot drie vierde van de groep tussen 18-34 jaar). De gegevens bevestigen een dalend gebruik van de fiets naarmate de populatie van de respondenten ouder wordt. A contrario stellen we een tegenovergestelde trend vast voor de elektrische fiets, ook al zijn de percentages hier veel geringer. De evolutie van deze trend zal van nabij moeten worden opgevolgd in de toekomst.



Grafiek 51 - Gebruik van het openbaar vervoer (minstens eenmaal per week) volgens de leeftijd (Basis: 10.632 personen)

De verschillende vormen van het openbaar vervoer weerspiegelen verschillende gebruiksprofielen volgens de leeftijd. Wie jonger is dan 18, gebruikt vaker de bus als vervoersmiddel dan de trein of de metro/tram.

Het gebruik van de trein is op zijn hoogste niveau bij personen tussen 18 en 34 jaar. Het daalt vanaf 35 jaar en neemt steeds verder af tot het bij personen van minstens 65 jaar slechts 1 % bereikt. De bus kent ook een frequentiedaling vanaf 35 jaar, maar in tegenstelling tot de trein blijft het niveau ervan vervolgens stabiel. De metro/tram vertoont een profiel dat lijkt op dat van de bus, maar met geringere gebruikspercentages.



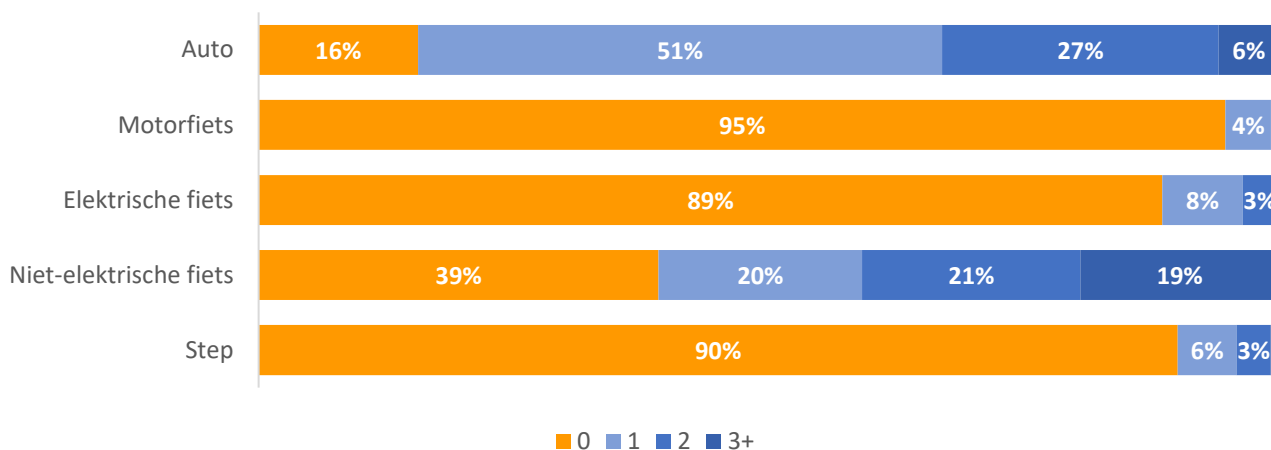
Grafiek 52 - Gebruik van de wagen (minstens eenmaal per week) volgens de leeftijd (Basis: 10.632 personen)

Uiteraard is het gebruik van de wagen bij personen jonger dan 18 jaar beperkt tot het gebruik als passagier. Het gebruik van de wagen als passagier neemt af naarmate men ouder wordt en wordt stabiel vanaf 35 jaar. Meer dan de helft van de respondenten die oud genoeg zijn om een rijbewijs te bezitten, besturen minstens eenmaal per week een auto, met een piek van 65 % bij personen tussen 35 en 49 jaar.

Wagens binnen de Belgische gezinnen

In dit hoofdstuk staan we stil bij het aantal verschillende wagentypes die aanwezig zijn bij de gezinnen.

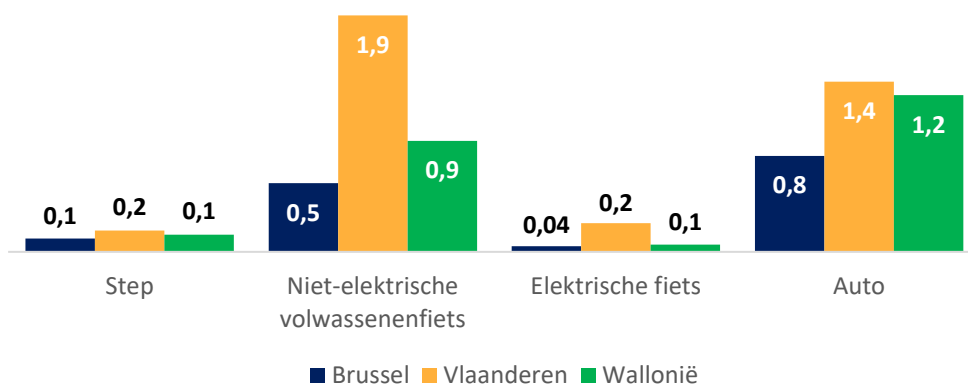
Deze eerste twee grafieken tonen om te beginnen voor meerdere wagentypes het aandeel van gezinnen die er één, twee, meer dan drie of helemaal geen bezitten. Daarna bekijken we het gemiddelde aantal van deze wagens per gezin.



Grafiek 53 - Verdeling van het aantal wagens per gezin (Basis: 8.631 gezinnen)

Een groot aantal gezinnen beschikt dan wel over één of meer auto's en minstens één fiets (gemiddeld per gezin 1,4 traditionele fiets, kinderfietsen niet inbegrepen, en 1,3 auto's), maar er zijn nog maar weinig gezinnen met een step of een elektrische fiets.

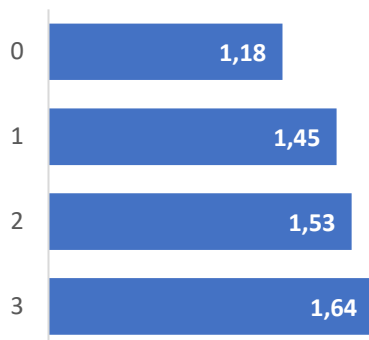
Belgische gezinnen¹³ zonder auto vertegenwoordigen slechts 16 % van de Belgische huishoudens, terwijl meer dan een derde van die huishoudens twee of meer auto's bezit. De meerderheid, 51 %, houdt het bij één auto.



Grafiek 54 - Gemiddeld aantal wagens naargelang het gewest (Basis: 8.631 gezinnen)

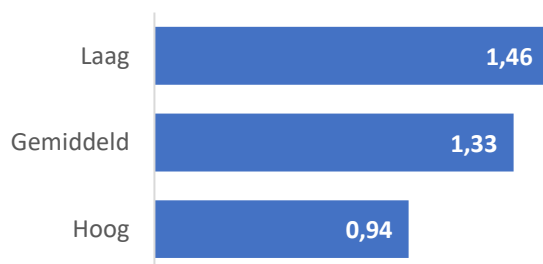
De verdeling van het aantal auto's per gezin volgens het gewest toont aan dat Vlamingen niet enkel meer fietsen, maar ook meer auto's bezitten. Wat auto's betreft, is het verschil met Walen wel minder groot.

¹³ Gemiddelde omvang van de gezinnen: Brussel: 1,9; Wallonië: 2,29; Vlaanderen: 2,31.



Grafiek 55 - Aantal wagens per gezin naargelang het aantal kinderen (Basis: 7.664 gezinnen)

Grafiek 55 suggereert een verband tussen de gezinssamenstelling (aantal kinderen) en het aantal wagens in bezit (gemiddeld = 1,45 wagens in gezinnen met minstens één kind; en gemiddeld = 1,18 in kinderloze gezinnen). Het lijkt erop dat de aanwezigheid van kinderen in het gezin een stimulans is voor de aankoop van een tweede wagen. We kunnen ons probleemloos voorstellen dat een koppel zonder kinderen gemakkelijker het gebruik van één enkele auto kan delen. Dit lijkt moeilijker als er kinderen zijn, die veel andere verplaatsingen met zich meebrengen (woon-schoolverkeer, vrije tijd, diensten, enz.). Bijgevolg treedt er een belangrijke stijging op van bij de komst van het eerste kind (23 %), die wordt gevolgd door een geleidelijke toename bij elk extra kind (ongeveer 6 %).



Grafiek 56 - Aantal wagens per gezin naargelang de toegankelijkheidscore voor het openbaar vervoer in de woonplaats¹⁴ (Basis: 7.664 gezinnen)

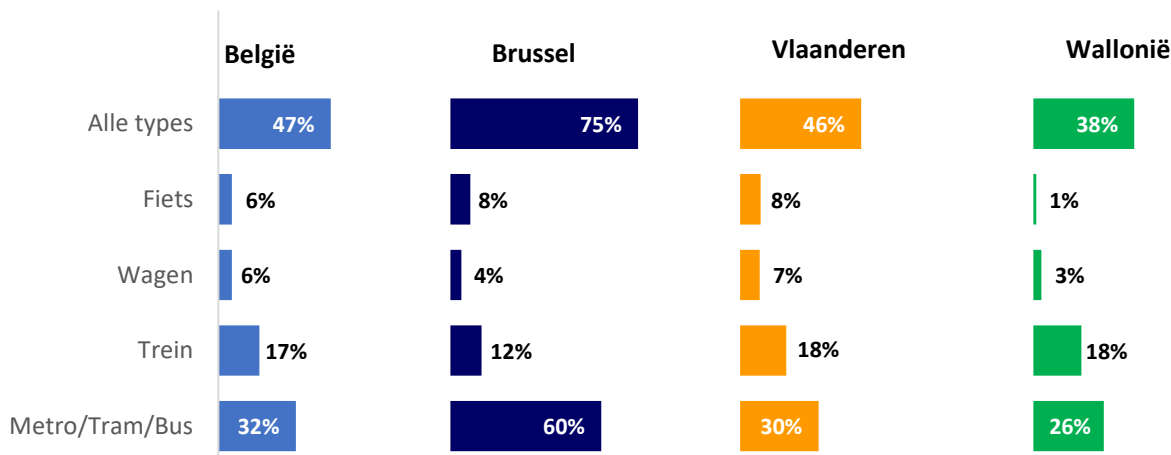
Zoals de bovenstaande grafiek aantoont, ondervindt het aantal wagen per gezin ook de invloed van het gemak of de moeilijkheid waarmee het openbaar vervoer toegankelijk is. Het gemiddelde aantal wagens per gezin stijgt dus naargelang de toegankelijkheid van het openbaar vervoer afneemt.

¹⁴ Zie het hoofdstuk *Toegang tot het openbaar vervoer* voor de definitie van de toegankelijkheidscore.

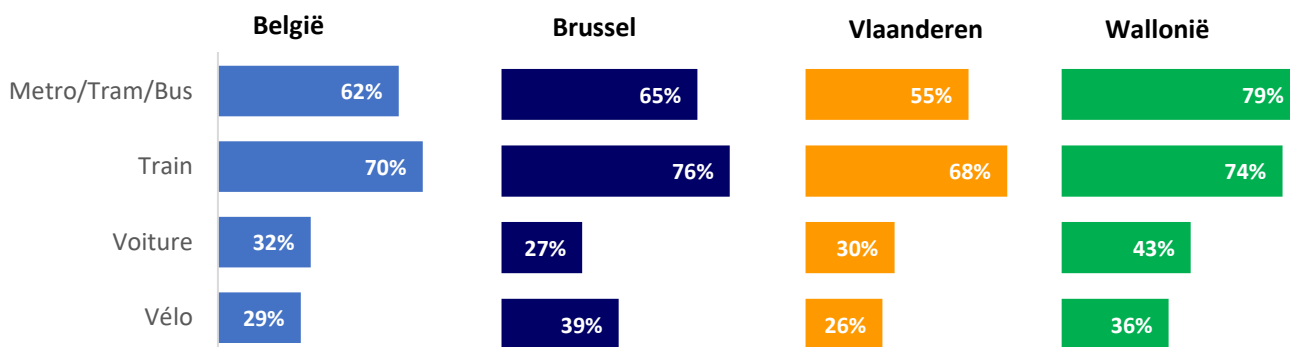
Abonnementen binnen de Belgische gezinnen

47 % van de Belgische gezinnen in alle gewesten samen heeft minstens één abonnement voor een vervoerswijze. Abonnementen voor metro/tram/bus zijn veruit het populairst bij gezinnen (32 %), gevolgd door treinabonnementen (17 %). Het profiel van de verdeling van abonnementen binnen gezinnen in het Brusselse Gewest onderscheidt zich van dat van de twee andere gewesten. Gemiddeld bezit 75 % van de Brusselse gezinnen een abonnement, tegenover slechts 46 % van de Vlaamse en 38 % van de Waalse gezinnen. Dit grote verschil komt tot uiting op het vlak van metro/tram/bus. Treinabonnementen zijn dan weer minder verspreid in Brussel dan in de twee andere gewesten.

De gegevens wijzen er ook op dat abonnementen voor wagens of fietsen vrij ongebruikelijk zijn in Belgische gezinnen (minder dan 10 %).

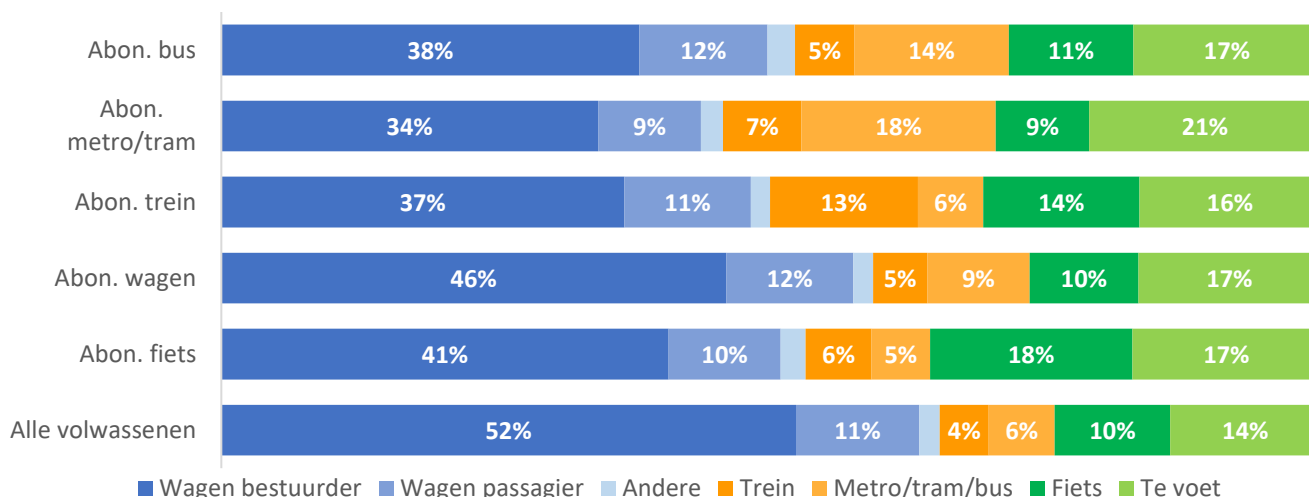


Grafiek 57 - Aandelen van de gezinnen die minstens één abonnement bezitten per vervoerswijze en per gewest (Basis: 8.631 gezinnen)



Grafiek 58 - Aandelen van de volledig of gedeeltelijk terugbetaalde abonnementen van gezinnen per vervoerswijze en per gewest (Basis: 3.987 gezinnen)

Grafiek 58 laat zien dat een groot deel van de abonnementen voor het openbaar vervoer geheel of gedeeltelijk wordt terugbetaald (de terugbetalingspercentages schommelen tussen 47 % en 79 % naargelang het gewest). In het algemeen stellen we vast dat er geen correlatie blijkt te bestaan tussen de terugbetaling van de abonnementen en hun populariteit bij de bevolking, en dit meer in het bijzonder voor Wallonië.

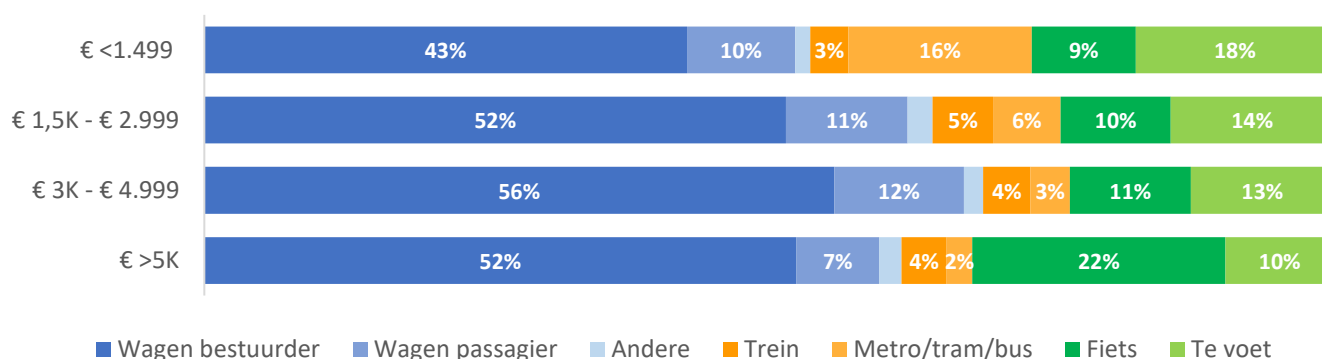


Grafiek 59 - Invloed van het bezit van een abonnement in het gezin op de modale aandelen (+18 jaar), in aantal verplaatsingen (Basis: 20.900 trajecten)

De bovenstaande grafiek illustreert de eventuele invloed van het bezit van een type abonnement in het gezin op de modale verdeling die we terugvinden op het niveau van de volwassen Belgische populatie (alle volwassenen). Hieruit blijkt dat, wat voor type abonnement het gezin ook bezit, de geabonneerden minder gebruikmaken van de wagen dan de gemiddelde bevolking, inclusief in het geval van het bezit van een abonnement voor een auto. Deze daling van het gebruik van de auto is logischerwijs in het voordeel van de modus waarvoor de gebruiker een abonnement heeft, maar ook op een meer transversale manier in het voordeel van de actieve modi. In het geval van houders van een autoabonnement is het makkelijk te begrijpen dat ze zich minder verplaatsen met de auto of er een rationeler gebruik van maken, aangezien ze niet over een eigen wagen beschikken.

De inkomsten van de Belgische gezinnen

In functie van hun inkomsten doen de Belgische gezinnen mogelijk een beroep op verschillende verplaatsingswijzen. De voornaamste vaststellingen op het vlak van deze kwestie worden in dit hoofdstuk voorgesteld.



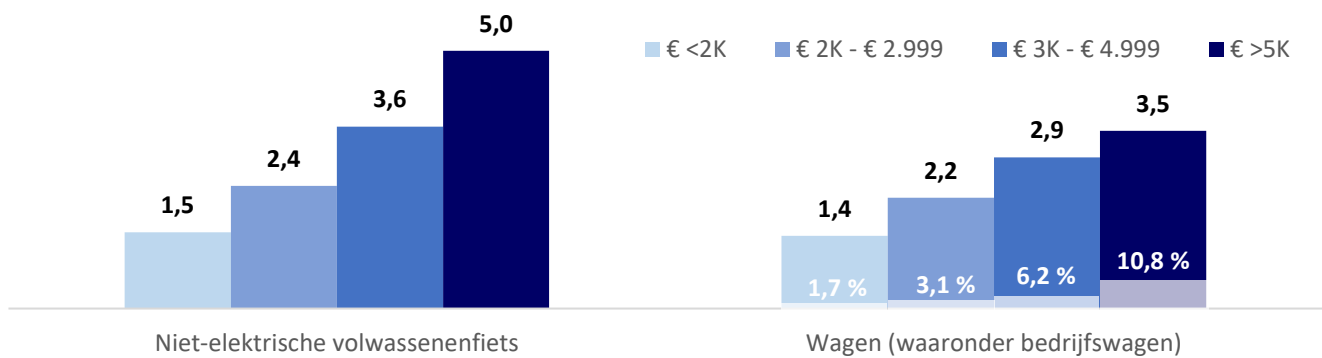
Grafiek 60 - Modale verdeling naargelang de inkomsten van het gezin, in aantal verplaatsingen (Basis: 16.639 trajecten)

In het algemeen stijgt het aandeel van de wagen, als bestuurder, boven 50 % zodra de maandelijkse inkomsten 1.500 euro of meer bedragen. Het aandeel van de verplaatsingen met de metro/tram/bus (16 %) en te voet (18 %), ten nadele van de auto (43 %), is het grootst bij de laagste inkomstencategorie (minder dan 1.499 euro/maand).

Vanaf een maandinkomen van 3.000 euro zakt het aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer onder 10 %.

Het aantal verplaatsingen te voet lijkt te dalen naarmate de inkomsten stijgen. De trend lijkt omgekeerd voor de fiets, met hoofdzakelijk een aanzienlijke bonus boven 5.000 euro per maand. We moeten zeker rekening houden met het feit dat werklozen oververtegenwoordigd zijn in de meest bescheiden categorie, wat een duidelijke weerslag heeft op de verplaatsingsredenen (meer bepaald op het vlak van het woon-werkverkeer).

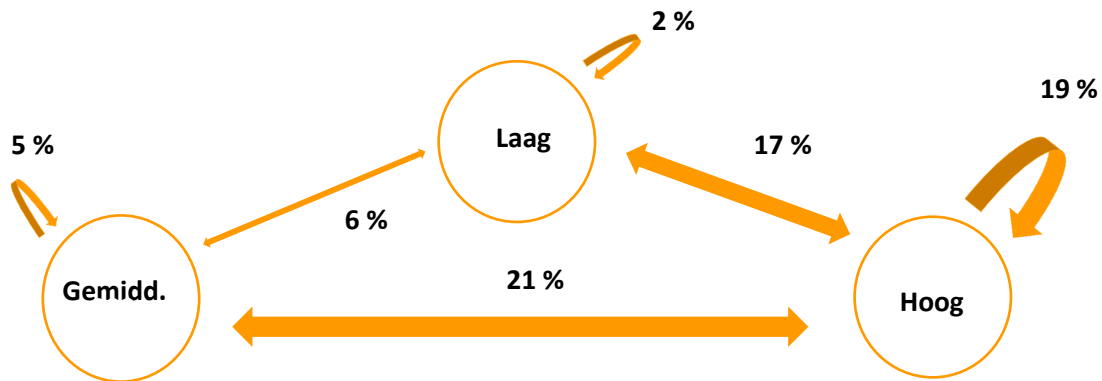
De onderstaande grafiek toont ons de stijging van het aantal wagens per gezin naargelang het inkomen. De stijging van het aantal fietsen lijkt aan te sluiten op het meer regelmatige gebruik van deze vervoerswijze, terwijl het autobezit blijft stijgen boven 5.000 euro per maand, ook al daalt het gebruik van de wagen, zoals bleek uit de vorige grafiek. Het fiscale voordeel dat bedrijfswagens vertegenwoordigen, is dan weer in het belang van de meest welstellende gezinnen.



Grafiek 61 - Fiets- en autobezit (inclusief bedrijfswagen) naargelang het gezinsinkomen (Basis: 5.931 gezinnen)

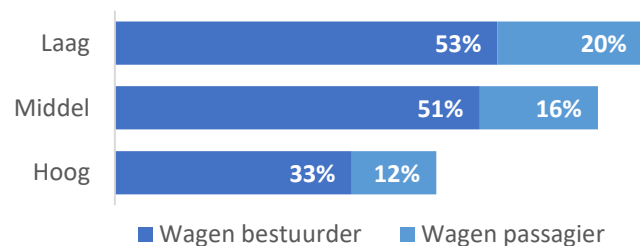
Toegang tot het openbaar vervoer

In de vorige hoofdstukken hebben we gezien dat het gebruik van het openbaar vervoer van meerdere factoren afhangt. Een andere factor in dit verband betreft het gemak of de moeilijkheid waarmee elke burger toegang heeft tot een bus of tramhalte of tot een treinstation. Er werd een berekeningswijze uitgewerkt om een toegankelijkheidsscore te kunnen bepalen voor een welbepaalde herkomst of bestemming¹⁵. Deze toegankelijkheidsscore werd in verband gebracht met het gebruik van het openbaar vervoer (zie hierna).



Figuur 4 - Modaal aandeel (in aantal verplaatsingen) van de verplaatsingen met het openbaar vervoer (metro/tram/bus en trein) volgens de toegankelijkheidsscore van de herkomst en de bestemming (Basis: 24.981 trajecten)

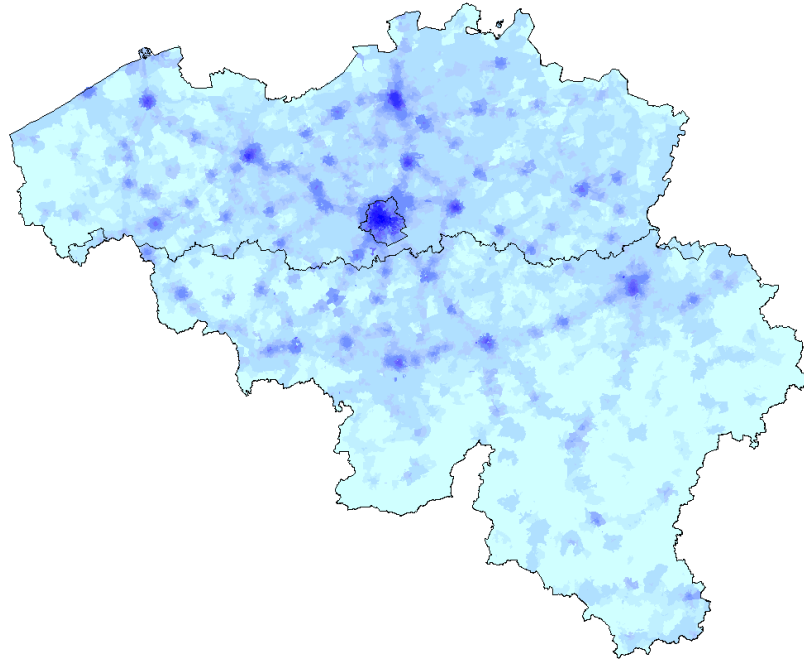
In de bovenstaande figuur stelt elke cirkel een herkomst/bestemming voor volgens de toegankelijkheidsscore. De dubbele pijlen geven het bijbehorende modale aandeel voor het openbaar vervoer weer. We stellen bijvoorbeeld een modaal aandeel van het openbaar vervoer van 21 % vast voor trajecten van een zone met een gemiddelde toegankelijkheid voor deze vervoerswijzen naar een bestemming in een zone met hoge toegankelijkheid, en vice versa. De gegevens uit deze grafiek wijzen op een groter gebruik van het openbaar vervoer wanneer dit vlot toegankelijk is (zowel wat betreft het vertrek- als het aankomstpunt van het traject) en *a contrario* van de auto wanneer het openbaar vervoer moeilijk toegankelijk is.



Grafiek 63 – Modaal aandeel van de wagen, in aantal verplaatsingen, naargelang de toegankelijkheidsscore van het openbaar vervoer in de woonplaats (Basis: 25.346 trajecten)

¹⁵ De toegankelijkheidsscores zijn berekend op basis van het aantal haltes (trein, metro, tram, bus) in de buurt van een specifiek punt, de afstand tussen dat punt en deze haltes, en de grootte ervan. Deze scores werden eerst berekend voor elke statistische sector (wijk), op basis van hun geografische centrum. De resultaten van die berekening zijn weergegeven op de onderstaande kaart. Om de statistieken van dit hoofdstuk te kunnen opstellen en aangezien de lokalisering van de herkomst en de bestemming van de verplaatsingen op gemeentelijk niveau plaatsvindt, werden toegankelijkheidsscores per gemeente berekend door het gemiddelde te nemen van de statistische sectoren waaruit de gemeente bestaat, gewogen aan de hand van hun populatie.

De onderstaande kaart geeft de resultaten van de berekening van de toegankelijkheidsscores weer. Om de statistieken in dit hoofdstuk op te stellen en aangezien de plaatsbepaling van de oorsprongen en bestemmingen van de verplaatsingen zich op gemeentelijk niveau bevinden, zijn de toegankelijkheidsscores per gemeente berekend. Dit door het gemiddelde te nemen van de waarden van de statistische sectoren die samen de gemeente vormen, gewogen op basis van hun bevolking.



Figuur 5 - Illustratie van de toegankelijkheidsscores van het openbaar vervoer

Conclusies

Dankzij alle verzamelde gegevens uit deze nieuwe enquête over de mobiliteitsgewoonten van de Belgen kunnen we de volgende vaststellingen doen:

1. *Koning auto*

Niet verrassend blijkt de auto het meest populaire vervoermiddel in België te zijn. Wat het aantal verplaatsingen betreft, heeft de auto het grootste modale aandeel, en dit met 61 % van de verplaatsingen. Qua afstand domineert de auto nog meer, aangezien deze 75 % van de door de Belgen afgelegde kilometers vertegenwoordigt.

De auto is overigens prominent aanwezig in de Belgische huishoudens. Zo bezit 84 % van de huishoudens in België één of meer auto's.

Het gebruik van de auto blijft de norm, zelfs voor zeer korte afstanden. Het is verontrustend dat 17 % van de verplaatsingen van minder dan een kilometer met de auto wordt gedaan. Bovendien betreft 18 % van alle verplaatsingen met de auto een afstand van minder dan 5 kilometer en dit zou dus deels naar een actieve vervoerswijze kunnen worden overgeheveld.

De Belg staat niet massaal achter carpooling en het modale aandeel ervan blijkt onbeduidend te zijn, zowel qua bestuurder (2,3 %) als qua passagier (1,8 %). De bezettingsgraad van de auto's bedraagt gemiddeld 1,21. Uit alle verplaatsingsmotieven trekt vooral het woon-werkverkeer het gemiddelde naar beneden, en dit met een bezettingsgraad van de auto's van 1,05.

In vergelijking met de voorgaande enquêtes (Mobel 1999 en Beldam 2010) vertonen de Monitor-cijfers over het aantal verplaatsingen echter positieve ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit in België: sinds 1999 daalde het modale aandeel van de auto geleidelijk van 67 % naar 61 %, terwijl dat van de fiets van 8 % naar 12 % steeg. De afname van het modale aandeel van de auto zorgt echter niet voor een vermindering van de intensiteit van het wegverkeer. Het wegverkeer lijdt immers ook onder de toename van het aantal verplaatsingen dat verband houdt met de bevolkingstoename.

2. *Verschillende mobiliteitsgewoonten naargelang het gewest van de woonplaats*

In vergelijking met Vlaanderen en Wallonië zijn de gewoonten op het vlak van mobiliteit heel anders in Brussel. De Brusselaars, die in een nagenoeg volledig verstedelijkte omgeving wonen, gebruiken meer dan de helft van de tijd een alternatief voor de auto; meestal verplaatsen ze zich te voet of gebruiken ze het openbaar vervoer (metro, tram, bus). Een vergelijkbare vaststelling noteren we in de grote steden, waar het modale aandeel van het openbaar vervoer meer dan 20 % bedraagt.

De Monitor-gegevens bevestigen nogmaals dat de fiets veel meer wordt gebruikt in Vlaanderen (18 %) dan in Wallonië (2 %) of Brussel (4 %) en een significant aandeel heeft in het verplaatsingsgedrag. In Wallonië en Brussel blijft het fietsgebruik marginaal.

3. *Nog steeds verschillen tussen mannen en vrouwen*

De mobiliteitsverschillen tussen mannen en vrouwen komen naargelang de leeftijd anders tot uiting. De vastgestelde verschillen komen meer tot uiting bij de oudste respondenten van onze enquête.

Over het algemeen zijn mannen mobieler dan vrouwen, aangezien ze meer kilometers afleggen en langer onderweg zijn.

Vrouwen zitten minder achter het stuur en bevinden zich vaker als passagier in de auto. De vrouwelijke bevolking verschilt ook van de mannelijke bevolking aangezien vrouwen zich regelmatig te voet verplaatsen of het openbaar vervoer gebruiken.

4. *Tussen werk/school, boodschappen en vrije tijd*

De verplaatsingsredenen van de Belgen variëren sterk naargelang de leeftijd en het tijdstip van de dag in kwestie.

In het algemeen vormt de vrije tijd een belangrijk verplaatsingsmotief (tussen 26 % en 38 %) voor alle leeftijdscategorieën in de Monitor-enquête. Boodschappen doen en verscheidene diensten gebruiken winnen naarmate de leeftijd toeneemt aan belang als verplaatsingsmotief (van 8 % bij de 6- tot 17-jarigen naar 45 % bij de 65-plussers. Voor de actieve bevolking vormt het woon-werktraject een andere belangrijke reden om zich te verplaatsen (naargelang de leeftijd, tussen 24 % en 30 % van de verplaatsingsmotieven).

Met de veelheid aan onlinediensten, de groei van de e-commerce en van het telewerk moet de ontwikkeling van deze trends in toekomstige enquêtes nauwlettend in het oog worden gehouden.

5. *Buiten de steden blijft de wagen onmisbaar*

Het gebruik van de vervoerswijzen varieert sterk naargelang het stedelijke of niet-stedelijke karakter van de verplaatsing.

De verkeersstromen uitsluitend in een niet-stedelijk gebied zijn goed voor 77 % van de verplaatsingen in België. Hiervoor wordt nog steeds voornamelijk de auto gebruikt, in het bijzonder voor verplaatsingen vanuit of naar Wallonië. Voor een dergelijke verkeersstroom is het gebruik van het openbaar vervoer onbeduidend, en dit met minder dan 4 % van de gecombineerde modale aandelen voor de trein, metro, tram en bus. Deze lage score is met name te wijten aan de slechte bereikbaarheid van het openbaar vervoer in de niet-stedelijke gebieden.

Naar een grote stad gaan of eruit vertrekken lijkt in het algemeen het spoorvervoer te bevorderen. In het specifieke geval van verplaatsingen tussen twee steden stijgt het modale aandeel van de trein zelfs tot 56 % en ligt het hoger dan dat van de auto (43 %).

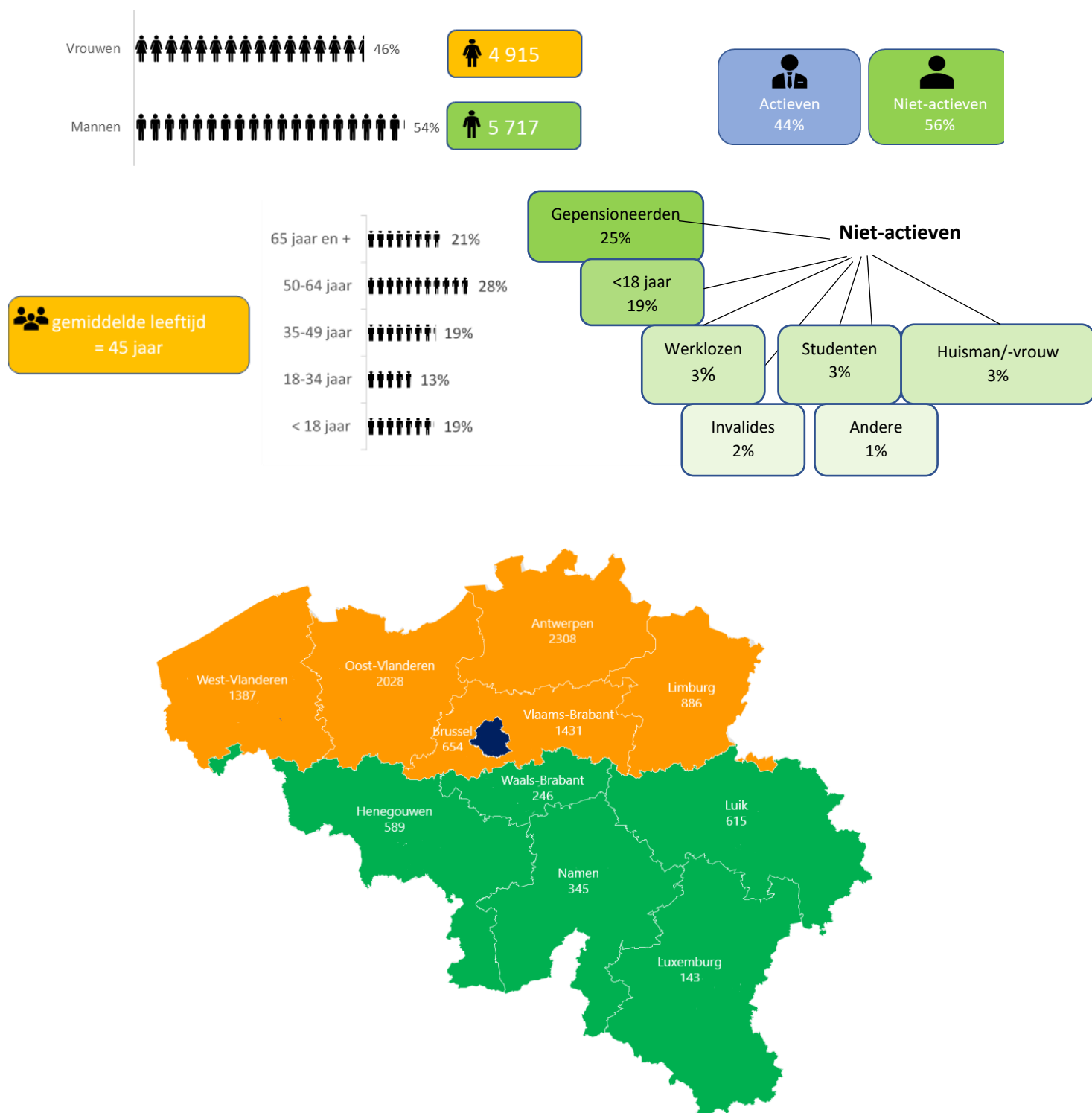
Hetzelfde geldt voor de actieve vervoerswijzen (te voet en met de fiets) en de metro, tram en bus, waarvan het modale aandeel voor verplaatsingen binnen een stad aanzienlijk toeneemt en neerkomt op een totaal van 64 % van de verplaatsingen.

6. *De intermodaliteit in België blijft onbeduidend*

In België wordt slechts bij 2 % van de verplaatsingen meer dan één vervoermiddel gebruikt. Een overweldigende meerderheid hiervan bestaat uit verplaatsingen met de trein als belangrijkste vervoermiddel. We kunnen dus concluderen dat intermodaliteit in België hoofdzakelijk verwijst naar de manier waarop de trein met andere vervoerswijzen wordt gecombineerd. Daarnaast wordt de auto weinig met andere verplaatsingsmiddelen gecombineerd en lijkt deze een nagenoeg uitsluitend unimodale vervoerswijze te zijn. De komst van nieuwe mobiliteitsontwikkelingen zoals MaaS¹⁶ zou verandering kunnen brengen in de verplaatsingsgewoonten van de Belgen en de intermodaliteit kunnen bevorderen.

¹⁶ MaaS = De *MaaS* "Mobility as a Service" of "mobiliteit als dienst" is een geïntegreerde oplossing die toegang geeft tot een (multimodaal) gediversifieerd aanbod aan vervoermiddelen. Met MaaS kunnen het openbaar vervoer, de deelauto en -fiets, taxiritten, enz. via één mobiliteitsplatform worden gecombineerd.

Bijlage I : Schets van de steekproef van de enquête



Figuur 1 - Aantal ondervraagde personen, per provincie (n = 10.632 personen¹⁷)

¹⁷ In Vlaanderen is n = 8.040 ondervraagde personen; in Wallonië is n = 1.938 ondervraagde personen; in Brussel is n = 654 ondervraagde personen.



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

www.mobilit.belgium.be



In samenwerking met
VAS
institute

Wettelijk depot : D/2019/13.831/11
Enquête Monitor over de mobiliteit van de Belgen
December 2019