



ENQUÊTE DÉPLACEMENTS 2016

SAMENVATTEND VERSLAG / JUNI 2018

VLAAMS GRONDGEBIED VAN DE EUROMETROPOOL

RIJSEL - KORTRIJK - DOORNIK



Dit rapport presenteert de belangrijkste resultaten van het Mobiliteitsonderzoek dat in 2016 is uitgevoerd op het Vlaamse grondgebied van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai.

Twee andere, gelijksoortige rapporten presenteren de resultaten van het MO 2016 op het grondgebied van de MEL en het Waalse grondgebied van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai.

Voor het Vlaamse deel is het Mobiliteitsonderzoek 2016 uitgevoerd in opdracht van de Métropole européenne de Lille (MEL), met de financiële steun van het Vlaams Gewest en de technische hulp van het agentschap van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai. De territoriale directie Nord-Picardie van het *Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement* (CEREMA - studie- en expertisecentrum inzake risico's, milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening) Nord Picardie heeft de MEL in haar rol van opdrachtgever van dit onderzoek bijgestaan als assistent en dit rapport opgesteld.

Inhoud

1	Methodologie	6
1.1	Onderzoek naar het doordeweekse mobiliteitsgedrag	7
1.2	Onderzoek naar het mobiliteitsgedrag in het weekend.....	8
1.3	Enkele definities	8
2	Uitvoering van het onderzoek.....	10
3	Indeling van het onderzoeksgebied.....	12
4	Nauwkeurigheid van de resultaten.....	13
5	Kenmerken van de huishoudens	14
5.1	Ligging van de huishoudens en de personen	14
5.2	Motorisering van de huishoudens.....	15
5.2.1	Auto's ter beschikking	15
5.2.2	's Nachts parkeren van auto's	16
5.3	Uitrusting van de huishoudens met fietsen en gemotoriseerde tweewielers	16
5.3.1	Gemotoriseerde tweewielers	16
5.3.2	Fietsen	16
6	Kenmerken van de bevolking	17
6.1	Indeling van de bevolking naar geslacht en leeftijd	17
6.2	Indeling op grond van hoofdbezigheid	17
6.3	Indeling van de werkenden naar beroep	18
6.4	Opleidingsniveau	18
6.5	Rijbewijsbezit	19
6.6	De werkenden	19
6.6.1	Werkplek	19
6.6.2	Bezit van vervoermiddelen en gebruik van de auto om naar het werk te gaan..	20
6.6.3	Parkeerproblemen op de werkplek	21
6.7	Scholieren en studenten	21
6.7.1	Scholieren.....	21
6.7.2	Studenten.....	21
7	Gebruiksfrequentie van de vervoerswijzen.....	22
7.1	Gebruik van de modus te voet	23
7.2	Fietsgebruik	24
7.3	Gebruik van een gemotoriseerde tweewieler.....	25
7.4	Gebruik van de auto als bestuurder	26

7.5	Gebruik van de auto als passagier	27
7.6	Gebruik van het openbaar vervoer (behalve de trein)	28
7.7	Gebruik van de trein	29
8	Verplaatsingen	30
8.1	Totaal aantal verplaatsingen, verspreiding van de mobiliteit	30
8.2	Het hele Vlaamse grondgebied.....	31
8.3	Resultaten per sector.....	33
8.4	Mobiliteit al naargelang de kenmerken van de personen	34
8.4.1	Al naargelang het geslacht	34
8.4.2	Al naargelang de leeftijd	35
8.4.3	Al naargelang de hoofdbezigheid.....	36
8.4.4	Al naargelang het motoriseringspercentage per huishouden.....	37
8.5	De verplaatsingsmotieven.....	38
8.5.1	Gecombineerde motieven.....	38
8.5.2	Gebruikte modi op grond van motief	40
8.6	Verplaatsingen om iemand weg te brengen/op te halen	40
8.7	Verplaatsingen om te winkelen/boodschappen te doen.....	41
8.8	Verspreiding van de verplaatsingen in de tijd	42
8.9	Intermodale verplaatsingen.....	42
8.10	Duur van de verplaatsingen	43
8.11	Lengte in vogelvlucht en snelheid van de verplaatsingen	45
8.12	Het “budget verplaatsingstijd” per persoon.....	46
8.13	Het “budget verplaatsingsafstand” per persoon.....	47
8.14	Verplaatsingen met de auto	47
8.15	Verplaatsingsstromen	49
8.15.1	Dichtheid van de stromen per zone	49
8.15.2	De verplaatsingsstromen	50
8.15.3	De verplaatsingsstromen in de auto als bestuurder	51
8.15.4	De verplaatsingsstromen tussen de grote sectoren	52
9	Mobiliteit in het weekend	53
9.1	Zaterdag.....	54
9.1.1	Mobiliteit naar leeftijd en geslacht.....	54
9.1.2	De verplaatsingsmotieven	55
9.1.3	Modale aandelen	56
9.1.4	Afstand en duur van de verplaatsingen	56

9.2	Zondag	57
9.2.1	Mobiliteit naar leeftijd en geslacht	57
9.2.2	Verplaatsingsmotieven	58
9.2.3	Modale aandelen	59
9.2.4	Afstand en duur van de verplaatsingen	59
9.3	Budget verplaatsingstijd en -afstand.....	61
10	Technische bijlagen.....	62
10.1	Enquête	62
10.2	Bijzondere gevallen van rondes en wandelingen/tochtjes	75
10.3	Woordenlijst	75
10.4	Kaarten van de gebiedsindelingen van het onderzoek.....	76
10.4.1	Het volledige gebied.....	76
10.4.2	Indeling in trekkingssectoren	77
10.4.3	Indeling in analysesectoren	77

1 Methodologie

Dit rapport behandelt uitsluitend een deel van de gegevens die verzameld zijn tijdens het door de MEL gestuurde Mobiliteitsonderzoek 2016 (MO 2016), namelijk:

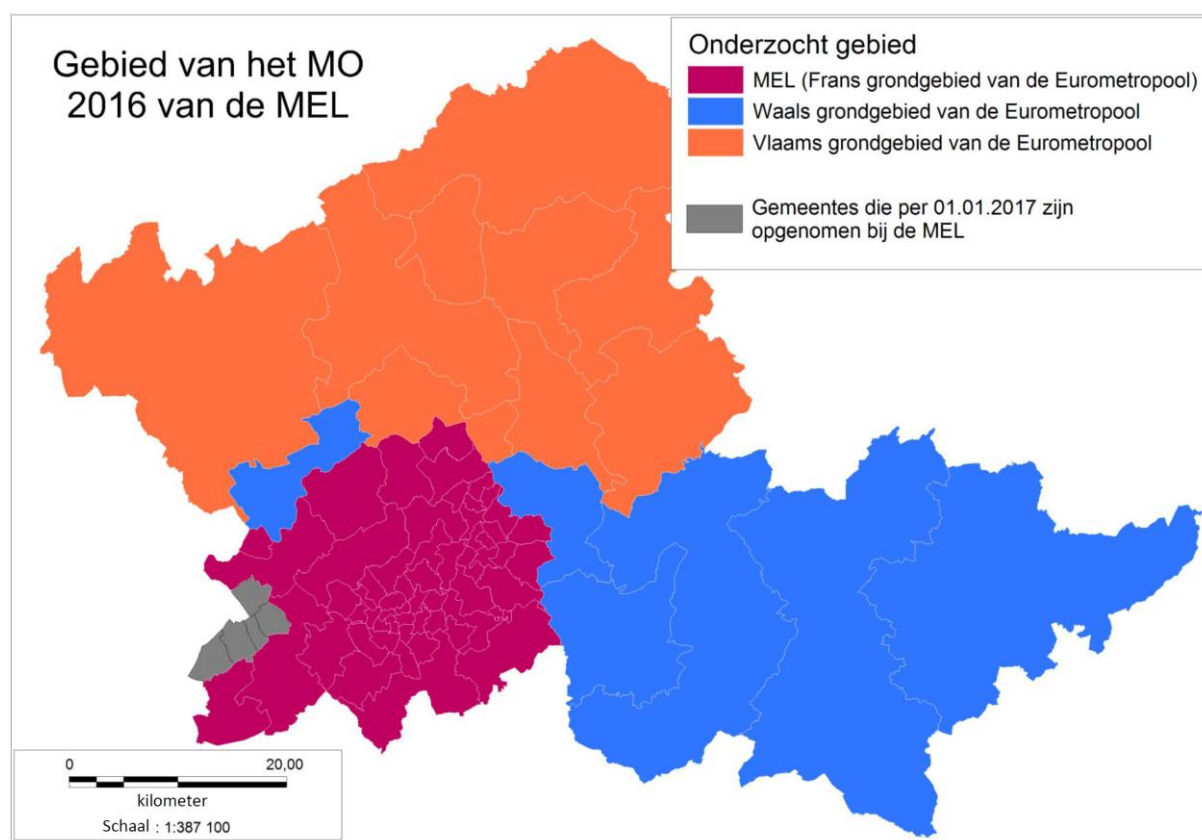
- Het onderzoek naar het doordeweekse mobiliteitsgedrag van de inwoners van het Vlaamse deel van de Eurometropool;
- Het onderzoek naar het mobiliteitsgedrag tijdens het weekend van de inwoners van het Vlaamse deel van de Eurometropool;

Het MO 2016 omvat tevens de volgende onderdelen:

- Onderzoeken naar het mobiliteitsgedrag doordeweeks en in het weekend van de andere inwoners van de Eurometropool (grondgebied van de MEL, het Waalse deel van de Eurometropool);
- Een experimenteel “aanvullend” onderzoek naar het mobiliteitsgedrag van de inwoners van de MEL door de week.

Over deze onderdelen zijn specifieke analyserapporten opgesteld. Ze komen niet aan de orde in het kader van dit document, behalve indien anders wordt vermeld.

De vijf gemeentes die per 1 januari 2017 zijn opgenomen bij de MEL, maken geen deel uit van de tijdens het Mobiliteitsonderzoek 2016 onderzochte gebied.



1.1 Onderzoek naar het doordeweekse mobiliteitsgedrag

Het onderzoek is uitgevoerd volgens de nationale Franse methode "Mobiliteitsonderzoeken Huishoudens" zoals gedefinieerd door het Cerema (*Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement* dat sinds 2014 onder andere het vroegere Certu en het vroegere Cete Nord Picardie omvat).

In tegenstelling tot 2006, toen een klein deel van het Vlaamse grondgebied was onderzocht via een face-to-face bevraging, is ditmaal het Vlaamse grondgebied van de Eurometropool volledig **telefonisch** onderzocht. Hierdoor konden de mobiliteitsgegevens van personen van 5 jaar en ouder verzameld worden.

1531 inwoners behorend tot **1282 huishoudens** die representatief zijn voor de bevolking, zijn tussen december 2015 en april 2016 ondervraagd naar hun mobiliteitsgedrag. De ondervraagde huishoudens zijn willekeurig uitgekozen in 9 geografische sectoren aan de hand van een telefoongidsenservice, daar we geen toegang hadden tot het Nationale Register.

De grote uitvoeringsprincipes van het onderzoek luiden als volgt:

- De onderzoeken zijn telefonisch uitgevoerd vanaf een belplatform in het Brussels Gewest, door Nederlandstalige en Franstalige enquêteurs.
- Een of twee personen van 5 jaar en ouder van het huishouden zijn ondervraagd (één persoon in huishoudens van 1 of 2 personen van 5 jaar en ouder, 2 personen, aangewezen d.m.v. trekking, in huishoudens van meer dan 3 personen van 5 jaar en ouder).
- Alle door de respondenten verrichte verplaatsingen op de dag vóór het onderzoek zijn meegeteld, ongeacht het motief of de wijze van verplaatsing (inclusief de modus te voet). De kenmerken van deze verplaatsingen (motieven, vervoerswijzen, herkomst en bestemming, tijdstip van vertrek en aankomst, enz.) zijn op nauwkeurige wijze genoteerd.
- Het onderzoek heeft betrekking op de “periode waarin het grondgebied volop functioneert”, dat wil zeggen buiten schoolvakanties, feestdagen en abnormale verplaatsingsomstandigheden (staking, noodweer enz.), zie 1.2.

In totaal zijn **4591 “doordeweekse” verplaatsingen** geteld.

De enquête omvat een “Huishoudenvragenlijst”, een “Personenvragenlijst” en een “Verplaatsingsvragenlijst”, die voor elke respondent worden ingevuld. Deze enquête is gebaseerd op gestandaardiseerde vragen voor alle Standaardonderzoeken, waaraan vragen van lokaal belang zijn toegevoegd, opgesteld door de MEL en haar partners.

Met het mobiliteitsonderzoek 2016 (MO 2016) kan een beeldopname van de mobiliteitsgewoontes op een gegeven moment worden verkregen. Bijvoorbeeld:

- Het gemiddelde aantal verplaatsingen van elke inwoner op een doordeweekse dag;
- De motieven voor deze verplaatsingen (ontspanning, werk, opleiding, winkelen/boodschappen doen, enz.);
- De gebruikte vervoerswijzen (autobestuurder of autopassagier, fiets, tram, te voet, enz.);
- De verspreiding van deze verplaatsingen in de tijd.

Met dit soort onderzoeken kunnen geen gegevens worden verzameld over de verplaatsingen van mensen buiten het onderzoeksgebied of over goederenvervoer.

1.2 Onderzoek naar het mobiliteitsgedrag in het weekend

Het onderzoek naar het mobiliteitsgedrag in het weekend is uitgevoerd volgens een methode die de afgelopen jaren in andere Franse gebieden beproefd is. Volgens deze methode worden personen die reeds ondervraagd zijn over hun verplaatsingen op een doordeweekse dag en die zich bereid hebben getoond, nogmaals telefonisch ondervraagd. Van alle vrijwilligers worden een aantal personen door trekking aangewezen. Een callcenter neemt op een maandagavond contact met hen op en vraagt hen om, net als voor de verplaatsingen door de week, een volledige beschrijving te geven van hun verplaatsingen op de zaterdag en zondag voorafgaand aan de maandag waarop ze gebeld worden.

In totaal hebben **309 personen 1602 verplaatsingen** beschreven die ze in het weekend hebben verricht.

1.3 Enkele definities

Voor een goed begrip van de resultaten die volgen, dient een nauwkeurige definitie van de volgende termen te worden gegeven:

- Verplaatsing: de handeling van het zich van één plek naar een andere plek begeven om daar een activiteit te verrichten, met gebruikmaking van één of meerdere vervoerswijzen over de openbare weg. De activiteit wordt “motief” genoemd.
- Vervoerswijze: dat zijn de verschillende manieren om zich te verplaatsen: enerzijds kan men zich lopend verplaatsen (de modus te voet), anderzijds op gemechaniseerde wijze: met de auto (waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen autobestuurder en autopassagier), bus, fiets, metro, vliegtuig, step, enz.
- Intermodale verplaatsing: één verplaatsing kan worden verricht via een keten van meerdere gemechaniseerde modi, we spreken dan van “trajecten”: aansluiting tussen twee bussen of de bus en de metro, of de combinatie van fiets en tram bijvoorbeeld.
- Hoofdmodus: wanneer men zich lopend verplaatst of wanneer er sprake is van één traject is de hoofdvervoerswijze eenvoudig vast te stellen, maar in geval van intermodale verplaatsingen moeten regels worden afgesproken. Als regel wordt een hiërarchie van de vervoerswijzen gebruikt, aan de hand waarvan bepaald kan worden welke van de gebruikte vervoerswijzen als hoofdmodus beschouwd moet worden. Deze hiërarchie, ontwikkeld door het Cerema, luidt als volgt:

1	Vervoersnet Lijn
2	Vervoersnet TEC
3	Metropassagier Transpole
4	Trampassagier Transpole
5	Buspassagier Transpole
6	Passagier departementale bussen (Arc en ciel)
7	Treinpassagier
8	Passagier Shuttle (Kanaaltunnel per auto/motor)

9	Passagier andere bussen
10	Transport werkgever (uitsluitend)
11	Passagier van taxi, citybike
12	Bestuurder van vrachtwagen, bestelbus(je)
13	Passagier van vrachtwagen, bestelbus(je)
14	Andere modi (tractor, landbouwmachine, quad, enz.)
15	Autobestuurder
16	Autopassagier
17	Bestuurder van gemotoriseerde twee- of driewielers $\geq 50\text{cm}^3$
18	Passagier van gemotoriseerde twee- of driewielers $\geq 50\text{cm}^3$
19	Bestuurder van gemotoriseerde twee- of driewielers $< 50\text{cm}^3$
20	Passagier van gemotoriseerde twee- of driewielers $< 50\text{cm}^3$
21	Bestuurder huur-/leenfiets (V'Lille, Vélib, enz.)
22	Fietsbestuurder
23	Fietspassagier
24	Step
25	Skateboard
26	Rollerskate
27	Rolstoel
28	Passagier ander stadsnetwerk
29	Transport over rivier of zee
30	Vliegtuig
31	Te voet

Dus bij een verplaatsing met bus + metro is de hoofdmodus de metro. Bij een verplaatsing als autobestuurder + trein + huur-/leenfiets is de trein de hoofdmodus. Deze regel sluit niet uit dat voor andere analyses de hoofdmodus op een andere manier wordt bepaald.

- Mobiliteit (mobiliteitsgedrag): het betreft het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon en per dag (buiten schoolvakanties en feestdagen). We maken systematisch een onderscheid tussen doordeweekse mobiliteit (van maandag t/m vrijdag) en mobiliteit in het weekend.

Voorbeeld van verplaatsingen in de loop van één dag

8.00-8.30 uur: van huis naar werk met de bus + metro

9.30-9.45 uur: van werk naar werkafpraak als autopassagier

12.45-12.50 uur: van werkafpraak naar lunchplek buitenshuis, te voet

14.00-14.15 uur: van lunchplek buitenshuis naar werk als autopassagier

18.00-18.25 uur: van werk naar winkelen/boodschappen doen in metro + bus + bus

18.35-18.40 uur: van winkelen/boodschappen doen naar huis, te voet

Dit voorbeeld bevat:

- 6 verplaatsingen waarvan
 - 2 te voet
 - 2 als autopassagier
 - 2 met de metro
- 7 trajecten waarvan

- 3 met de bus
- 2 met de metro
- 2 als autopassagier

2 Uitvoering van het onderzoek

Het veldonderzoek is uitgevoerd door adviesbureau TEST, diens uitvoerder AQ Rate, belast met de telefonische enquêtes, en vennootschap ED Field ter ondersteuning van de enquêtemethode per telefoon.

Cerema Nord Picardie heeft meegewerkt aan het MO 2016 als assistent van de opdrachtgever MEL.

- Voorbereiding van het onderzoek

De voorbereiding is gezamenlijk verzorgd door de MEL, Test SA, diens uitvoerders ED Field en AQ Rate, en het Cerema. Het Cerema heeft de MEL meer in het bijzonder geholpen bij het maken van de gebiedsindelingen voor het onderzoek, het ontwerpen van de vragenlijsten en het selecteren van de steekproef. Test SA en diens uitvoerders hebben onder toezicht van het Cerema de lay-out van de vragenlijsten verzorgd en de enquêteurs geworven en opgeleid.

- De verzamelfase

Deze fase is uitgevoerd door AQ Rate, zowel voor het onderzoek door de week als het weekend, onder toezicht van Test SA. Het Cerema en de MEL hebben een wekelijkse follow-up en controle verzorgd om na te gaan of de standaard Certu-methode in acht werd genomen. De MEL heeft op afstand meegeluisterd in het Vlaams. Op verzoek van het Cerema heeft TEST SA eveneens op afstand onderzoeken meegeluisterd.

De onderzoeken zijn uitgevoerd tussen december 2015 en mei 2016.

Test SA en diens uitvoerders hebben de geautomatiseerde controle (verificatie) van de vragenlijsten verricht op basis van geldigheidstests die het Cerema in zijn gestandaardiseerde methode heeft gedefinieerd. Test SA heeft vervolgens de bestanden aan het Cerema gegeven ter controle en ter definitieve validering van de gegevens in "Standaard Certu-formaat", aangevuld met de plaatselijke vragen.

- Bijstelling en verrijking van het onderzoek

Het Cerema heeft het onderzoek bijgesteld en verrijkt met achteraf berekende gegevens.

Voor het bijstellen zijn de volgende principes toegepast (de gebruikte methode wordt nader toegelicht in specifieke nota's):

- Gebruik van de gegevens uit de recentste Census van Statistics Belgium, dat wil zeggen: voor het MO 2016, de gegevens van het jaar 2011;
- Berekening van een "Huishoudencoëfficiënt", die overeenkomt met het omgekeerde van het peilingspercentage in elke trekkingssector, waarbij rekening wordt gehouden met de omvang van het huishouden;
- Berekening van een "Personencoëfficiënt", die overeenkomt met de gecorrigeerde "Huishoudencoëfficiënt" om het juiste ledenaantal van het huishouden en de juiste verdeling van de personen per leeftijdsgroep in de trekkingssector te verkrijgen;

- Berekening van een “Weekendcoëfficiënt”, die afwijkend is gezien het “minder willekeurige” karakter van de keuze van de respondenten: men ondervraagt een deel van de vrijwilligers die reeds geantwoord hebben op het weekonderzoek. De bias wordt gecorrigeerd aan de hand van de volgende ijkingsvariabelen: Woonzone (7 varianten), Omvang van het huishouden (4 varianten), Leeftijdsgroep (5 varianten), Referentiepersoon (4 varianten), Rijbewijsbezit (2 varianten), Sociaal-professionele categorie (6 varianten) en Aantal dagelijkse verplaatsingen door de week (4 varianten).

Voor de verrijking van de bestanden wordt aan de rechtstreeks bij de respondenten verzamelde gegevens een bepaalde hoeveelheid min of meer direct af te leiden gegevens toegevoegd, met name:

- Hoofdvervoerswijze in geval van intermodaliteit;
- Afstand van de verplaatsingen (in vogelvlucht en afgelegd);
- Afstand in vogelvlucht tussen de woonplaats en gebruikelijke werk-/opleidingsplek (in voorkomend geval);
- Dagelijks verrichte activiteiten;
- Dagelijks verrichte lusverplaatsingen (van huis terug naar huis).

- Gegevensverwerking

De gegevens worden verwerkt door de MEL en het Cerema. Dit rapport verstrekt de eerste analyses van de resultaten van het mobiliteitsonderzoek, waarin ook de plaatselijke vragen worden meegenomen.

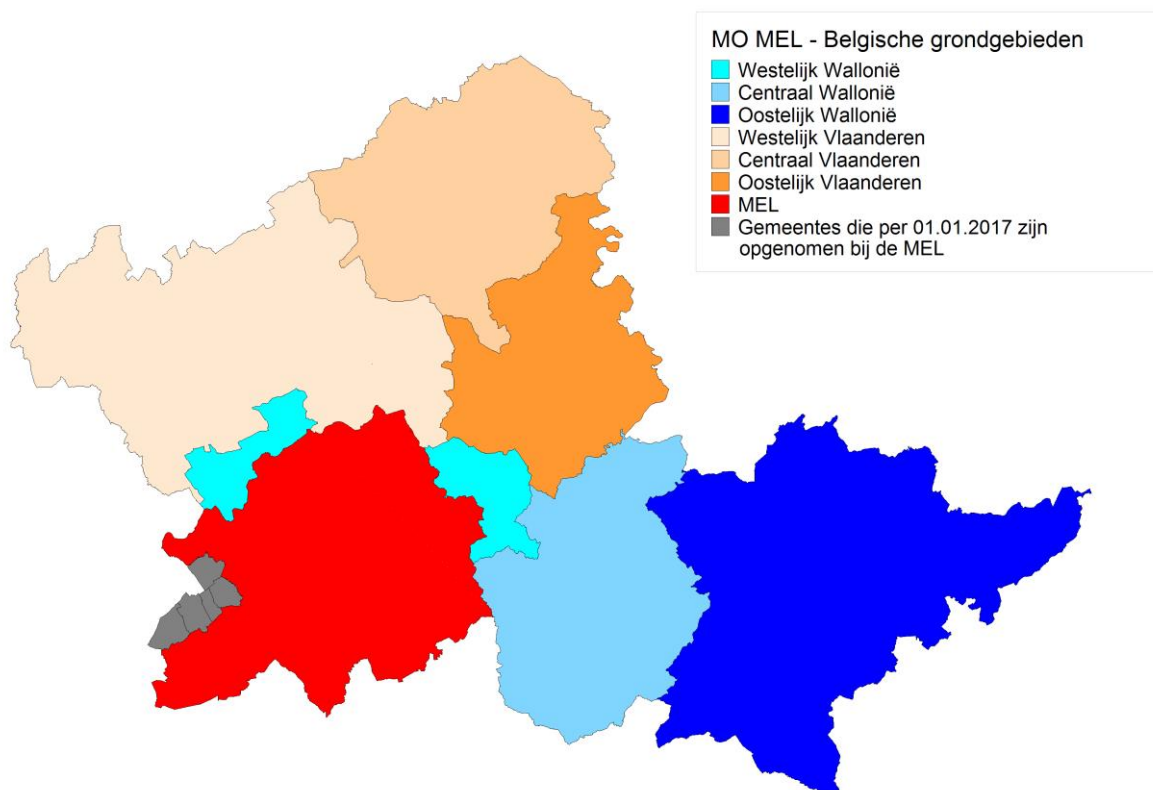
3 Indeling van het onderzoeksgebied

Het Vlaamse grondgebied is onderverdeeld in 9 zones, trekkingssectoren genoemd. In elk van deze zones wordt de te ondervragen steekproef op onafhankelijke wijze getrokken: we spreken van geografische stratificatie.

Om de leesbaarheid te verbeteren, spreken we van Vlaams grondgebied of “Vlaanderen” en van Waals grondgebied of “Wallonië” in plaats van “Vlaams deel van de Eurometropool” (respectievelijk “Waals deel van de Eurometropool”).

De trekkingssectoren zijn op hun beurt onderverdeeld in “verfijnde zones” en in “plekken met druk verkeer” (grote supermarkten, stations, metrostations, bedrijventerreinen, enz.) op grond waarvan exact de herkomst en bestemming van de verplaatsingen, en de woon- of werk-/opleidingsplaatsen genoteerd kunnen worden.

Voor een leesbare interpretatie van de gegevens en om steekproeven te verkrijgen die groot genoeg zijn om representatief te zijn, zijn de trekkingssectoren gegroepeerd in 3 zones: oostelijk Vlaanderen, centraal Vlaanderen en westelijk Vlaanderen.



4 Nauwkeurigheid van de resultaten

Het mobiliteitsonderzoek is een peiling. De resultaten hebben dus een onzekerheidsmarge die te maken heeft met de omvang van de betrokken steekproef: hoe kleiner, hoe minder precies de schatting. Als we dus informatie willen verzamelen over een precieze bevolkingscategorie, moeten we niet al te kleine geografische zones hanteren, en omgekeerd. Hierna volgen enkele voorbeelden van het precisieniveau dat we kunnen bereiken met het MO 2016 op Vlaams grondgebied.

Indicator	Schatting	Precisie	Onzekerheid
Gemiddelde omvang van de huishoudens	2,38	2,4%	+/- 0,06
Aantal auto's per huishouden	1,28	2,9%	+/- 0,04
Mobiliteit alle vervoerswijzen door de week	3,18	3,4%	+/- 0,11
Mobiliteit alle vervoerswijzen op zaterdag	3,22	8,4%	+/- 0,27
Modaal aandeel van de modus te voet (week)	15,0%	13,7%	+/- 2,1%
Modaal aandeel van de autobestuurder (zondag)	42,2%	17,8%	+/- 7,5%
Budget verplaatsingstijd alle motieven (week)	63,7	6,2%	+/- 3,9

Hoe moet deze tabel gelezen worden? De schatting van de gemiddelde mobiliteit door de week met alle vervoerswijzen bedraagt 3,18 verplaatsingen per dag per persoon, met 95% kans dat de werkelijke mobiliteit tussen 3,07 en 3,29 ligt (3,18 +/- 0,11). De precisie van deze mobiliteit is dus $0,05/4,07=3,4\%$. We kunnen niet concluderen dat er een significant verschil bestaat tussen de mobiliteit door de week en op zaterdag, daar de betrouwbaarheidsintervallen elkaar overlappen (3,22 +/- 0,27 voor zaterdag).

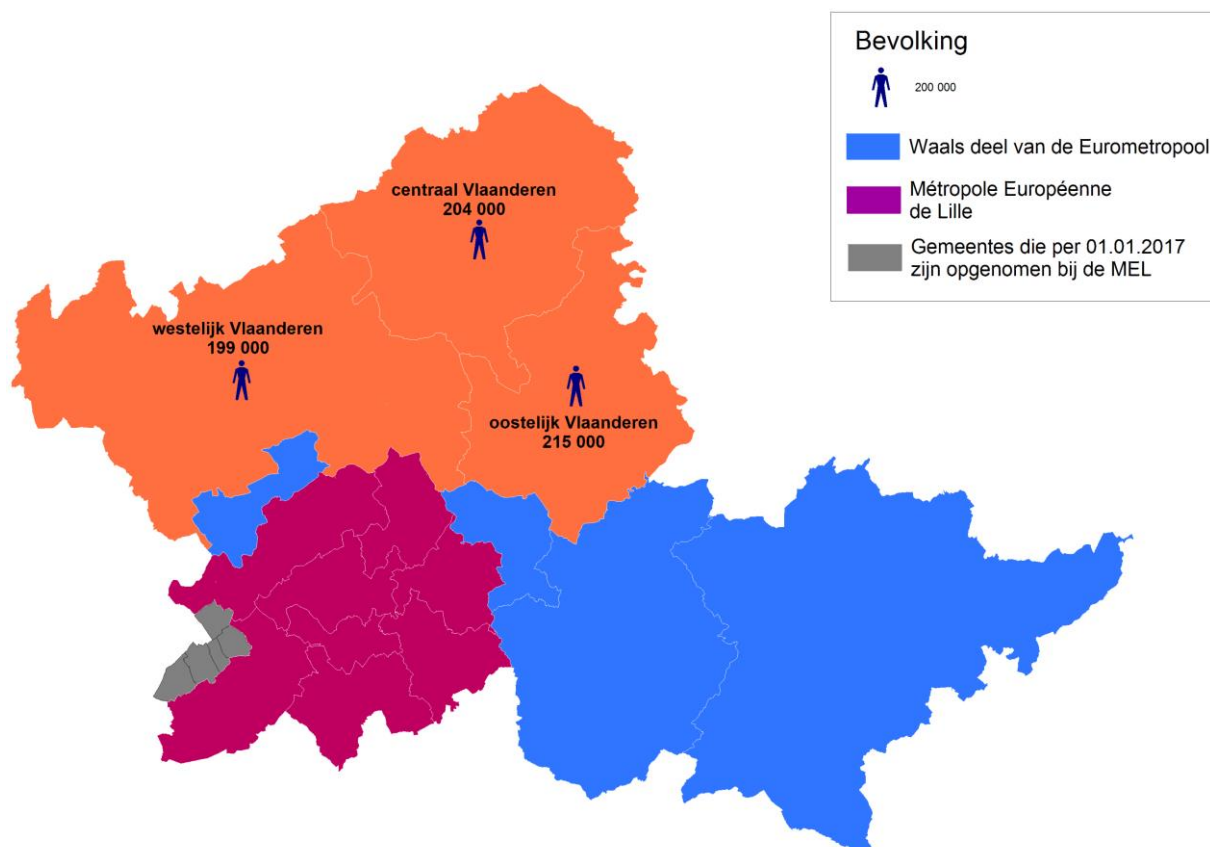
Door te werken met “subpopulaties”, zoals de bewoners van de sector westelijk Vlaanderen, verkleinen we de totale omvang van de steekproef en dus de precisie.

Indicator	Schatting	Precisie	Onzekerheid
Mobiliteit alle vervoerswijzen door de week (zie hierboven)	3,18	3,4%	+/- 0,11
Mobiliteit alle vervoerswijzen door de week westelijk Vlaanderen	3,15	5,7%	+/- 0,18

5 Kenmerken van de huishoudens

5.1 Ligging van de huishoudens en de personen

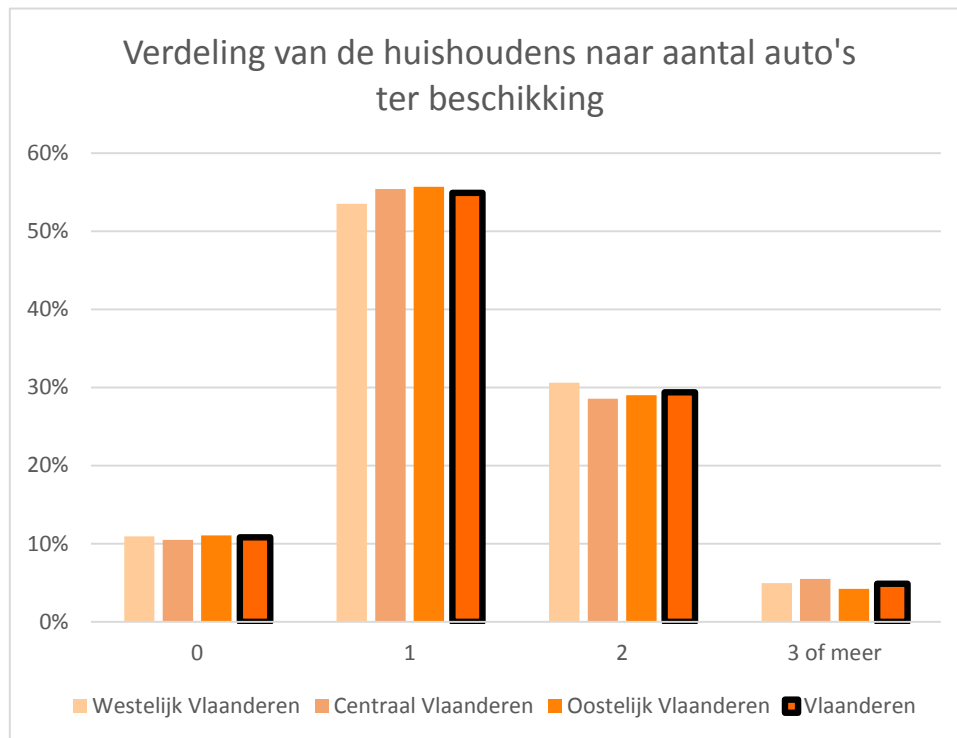
Het Vlaamse grondgebied van de Eurometropool telt ongeveer **260.000 huishoudens**, ofwel meer dan **617.000 inwoners**, die als volgt over onze drie analysezones verdeeld zijn.



De gemiddelde omvang van de huishoudens op Vlaams grondgebied is **2,38 personen per huishouden** tegen 2,30 op Waals grondgebied en 2,27 in de MEL.

5.2 Motorisering van de huishoudens

5.2.1 Auto's ter beschikking

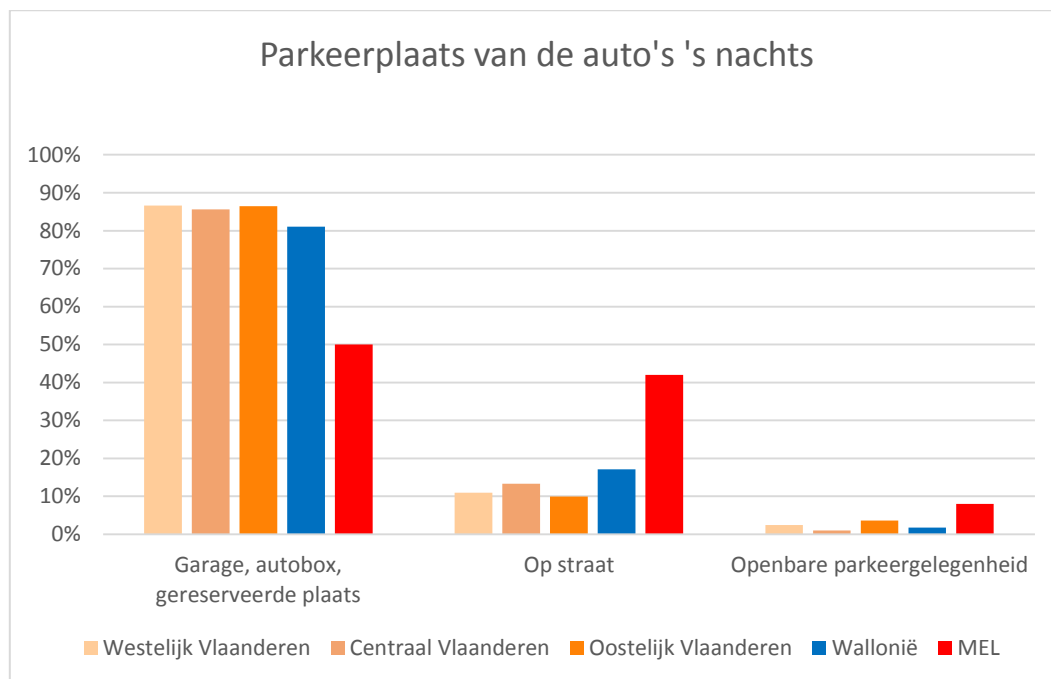


De cijfers gaan vrijwel gelijk op al naargelang de bestudeerde zones, met voor westelijk Vlaanderen een iets duidelijker verschil in bezit van één of twee motorvoertuigen, waarbij de huishoudens met twee motorvoertuigen in de plaats komen van huishoudens met één motorvoertuig.

Het gemiddelde aantal auto's dat een huishouden ter beschikking heeft, bedraagt 1,28 op Vlaams grondgebied (1,27 in Wallonië, waar de gemiddelde omvang van de huishoudens kleiner is en 1,08 in de MEL, waar de gemiddelde omvang van de huishoudens veel kleiner is).

Om af te rekenen met het omvangseffect van de huishoudens is het interessant om te berekenen hoeveel voertuigen er per volwassene ter beschikking zijn. Voor Vlaanderen is dat **0,70 voertuig per volwassene** (versus 0,73 in Wallonië en 0,64 in de MEL).

5.2.2 's Nachts parkeren van auto's



Het overgrote deel (86%) van de voertuigen staat 's nachts geparkeerd in een garage of op een andere gereserveerde plaats. De parkeergewoontes zijn in alle zones hetzelfde en liggen vrij dicht bij wat er in Wallonië gebeurt. Het verschil met de MEL is groter, omdat in Frankrijk veel meer voertuigen op straat geparkeerd staan.

5.3 Uitrusting van de huishoudens met fietsen en gemotoriseerde tweewielers

5.3.1 Gemotoriseerde tweewielers

Ongeveer 9% van de Vlaamse huishoudens beschikt over minstens één gemotoriseerde tweewieler. Deze proportie is relatief stabiel in de drie Vlaamse zones en ligt iets hoger dan in Wallonië (8%) en in de MEL (6%).

De Vlamingen beschikken over ongeveer 38.000 gemotoriseerde tweewielers voor hun verplaatsingen, dat is meer dan in de hele MEL (32.000) en Wallonië (27.000).

5.3.2 Fietsen

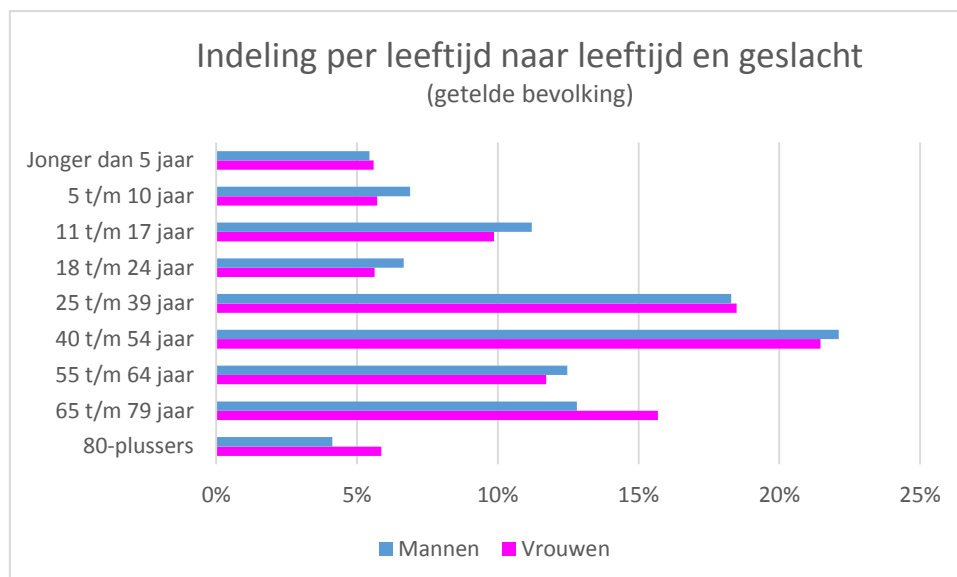
In Vlaanderen heeft **minder dan 15% van de huishoudens geen fiets** in goede gebruiksstaat op de openbare weg tot zijn beschikking. Deze proportie ligt op ongeveer 30% in Wallonië en 50% in de MEL. De zone westelijk Vlaanderen wordt gekenmerkt door een iets hoger percentage zonder bruikbare fietsen dan de andere zones (18% tegen ongeveer 13%).

De Vlamingen beschikken over ongeveer 623.000 fietsen voor hun verplaatsingen (246.000 in Wallonië, 540.000 in de MEL). Dat komt neer op 1,1 fiets per inwoner van 5 jaar of ouder op Vlaams grondgebied. 35.000 daarvan zijn elektrische fietsen (5,6% van het totale aantal fietsen).

6 Kenmerken van de bevolking

6.1 Indeling van de bevolking naar geslacht en leeftijd

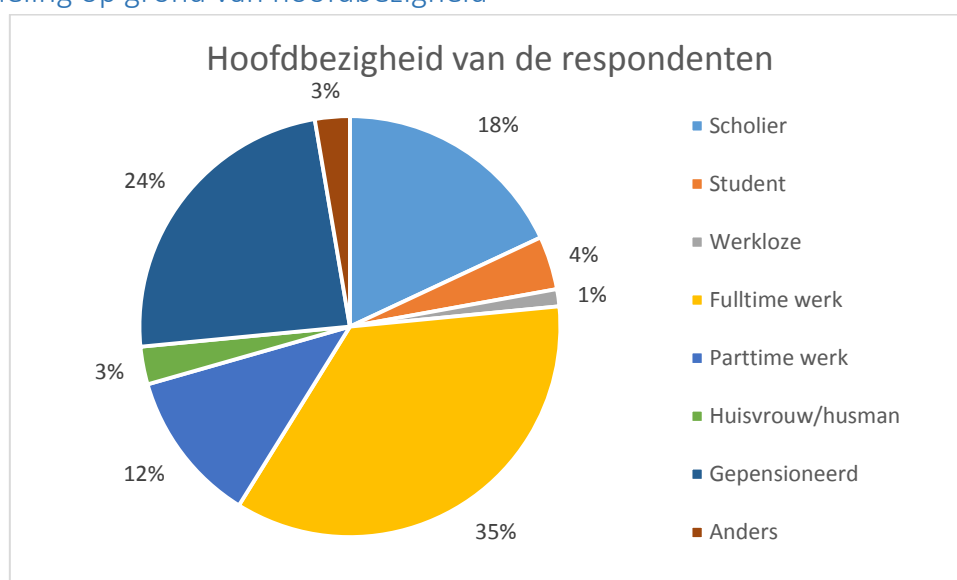
De gemiddelde leeftijd van de inwoners op Vlaams grondgebied is 41,5 jaar. Ter vergelijking: in Wallonië is de gemiddelde leeftijd 40 jaar en in de MEL 36 jaar.



We zien een oververtegenwoordiging van mannen in de meeste “jonge” leeftijdscategorieën. Dit komt voornamelijk door de veel grotere proportie vrouwen vanaf 65 jaar, die te maken heeft met een hogere levensverwachting.

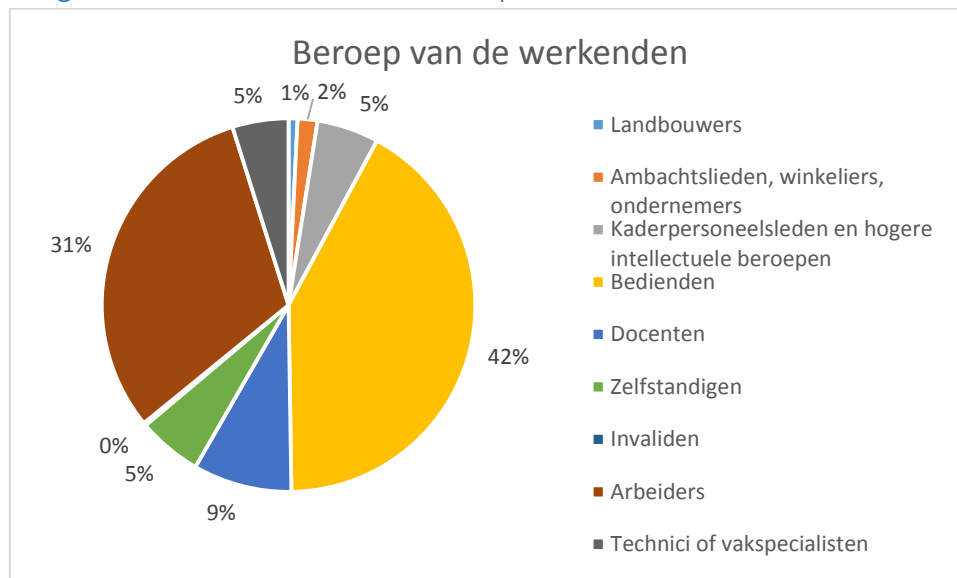
Omwille van de coherentie met de gegevens die gaan volgen, worden in het vervolg van dit deel alleen de respondenten in aanmerking genomen.

6.2 Indeling op grond van hoofdbezigheid



De frequentste bezigheid binnen de Vlaamse bevolking is werk, namelijk 47% van de personen ouder dan vijf jaar, waarvan een groot deel fulltime werkt. Ongeveer een kwart van de bevolking is met pensioen (24%), het aantal jongeren is naar verhouding kleiner (18% scholieren en 4% studenten).

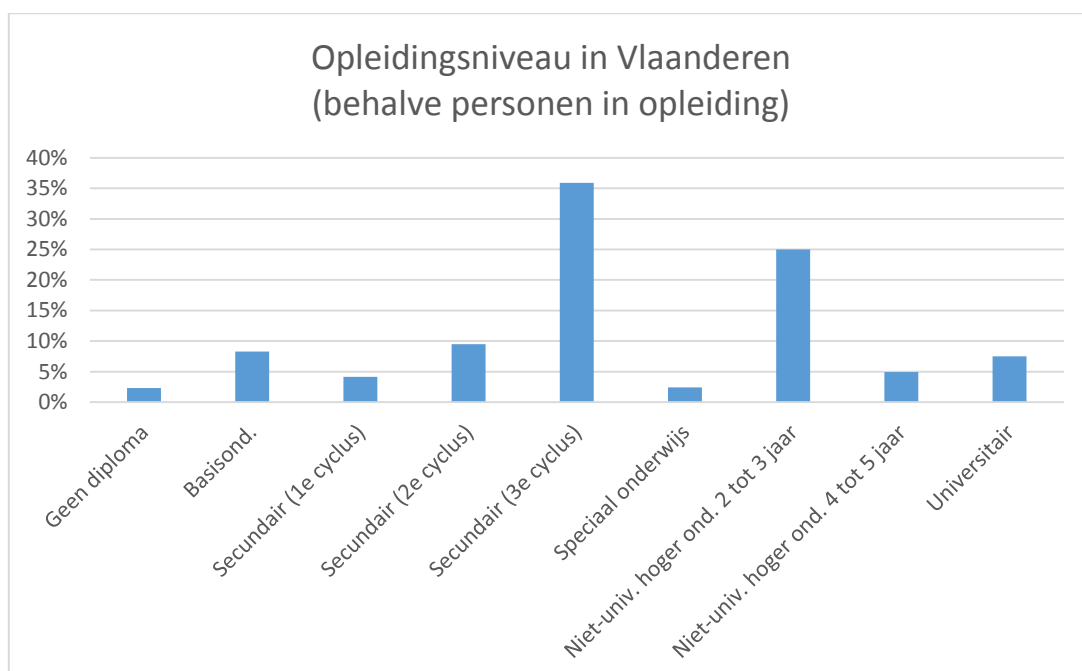
6.3 Indeling van de werkenden naar beroep



In Vlaanderen zijn twee beroepscategorieën dominant t.o.v. de andere: bedienden (42% van de werkende beroepsbevolking) en arbeiders (31%). De andere categorieën bereiken niet de 10%, vooral de categorie van technici en vakspecialisten (5%), die veel kleiner is dan in Wallonië (18%).

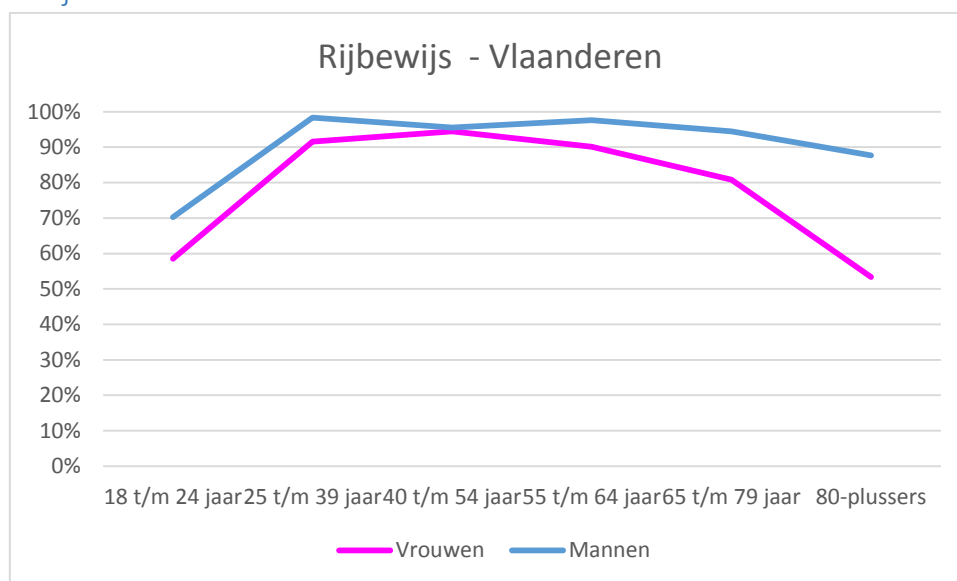
6.4 Opleidingsniveau

In dit onderdeel worden scholieren en studenten niet in aanmerking genomen.



Ongeveer een derde van de bevolking die zijn opleiding heeft afgerond, heeft een opleidingsniveau dat overeenkomt met de derde cyclus van het voortgezet onderwijs. Een kwart heeft een hogere niet-universitaire opleiding van 2 of 3 jaar genoten. 7% van de Vlamingen heeft aan de universiteit gestudeerd (tegen 12% in Wallonië).

6.5 Rijbewijsbezit



Ongeveer 9 op de 10 Vlamingen bezitten een rijbewijs (89%). Er bestaat nog steeds een verschil in rijbewijsbezit tussen vrouwen (85%) en mannen (94%) dat we terugvinden in bijna alle leeftijdsgroepen, inclusief bij de jongsten. Het rijbewijspercentage bereikt zeer hoge niveaus vanaf de categorieën 25/39 jaar en houdt bij mannen stand tot aan 80 jaar, maar zwakt vanaf 55 jaar af bij vrouwen. Het rijbewijspercentage van 89% staat tegenover 85% in Wallonië en 78% in de MEL.

6.6 De werkenden

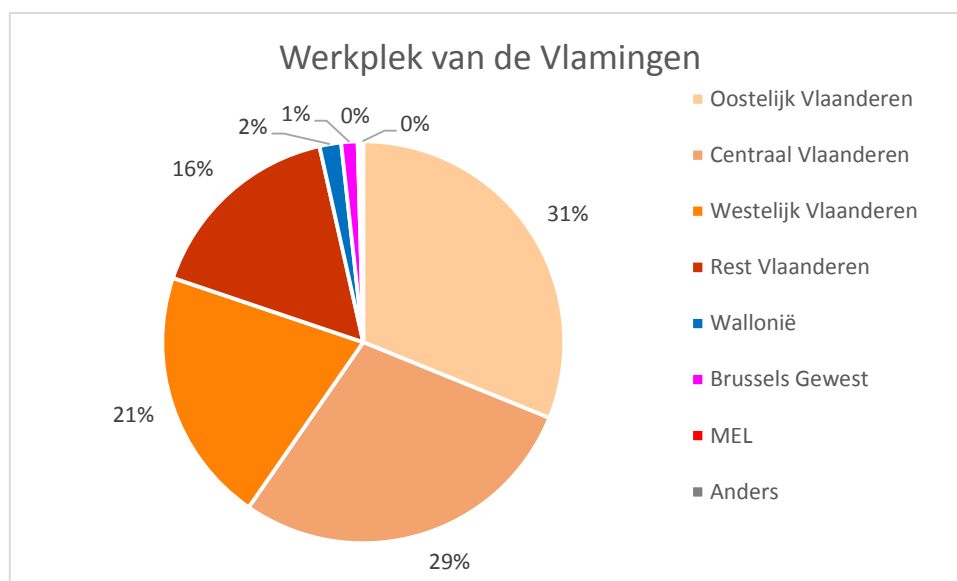
Om dit document leesbaarder te maken wordt hier de term “werkenden” gebruikt in de plaats van de term “werkzame beroepsbevolking”.

Ongeveer 275.000 werkenden met een baan wonen in de Vlaamse zone van de Eurometropool.

6.6.1 Werkplek

Ongeveer 8% van de Vlaamse werkenden werkt uitsluitend vanuit huis, 82% doet dat nooit.

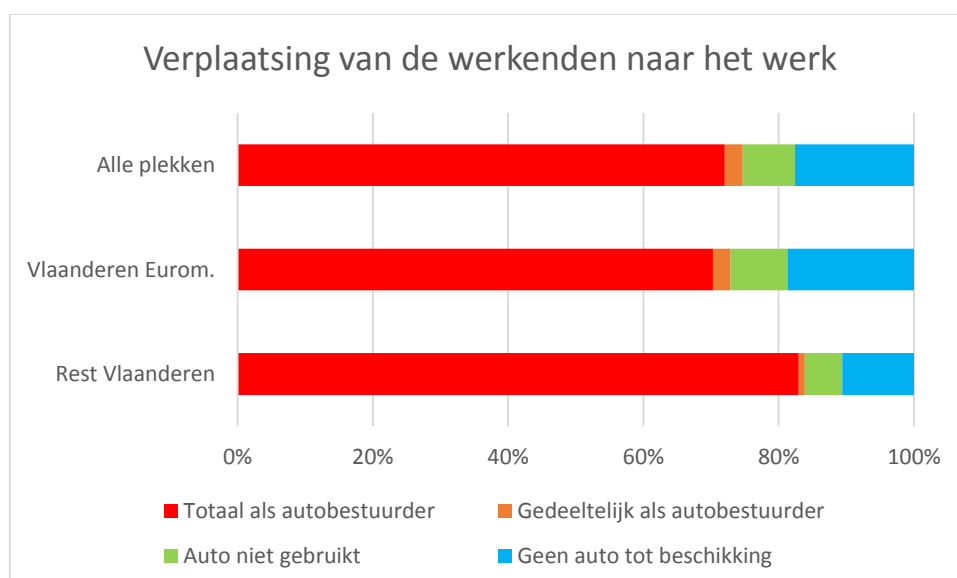
Hier is de indeling van de werkplekken van de personen die verklaren minstens 2 dagen per week buitenshuis te werken.



De overgrote meerderheid van de werkplekken bevindt zich op het ondervraagde Vlaamse grondgebied (81%) en vrijwel alle overige werkplekken liggen in Vlaanderen, buiten de bestudeerde zone. De tewerkstelling binnen de MEL of Wallonië is uiterst gering.

6.6.2 Bezit van vervoermiddelen en gebruik van de auto om naar het werk te gaan

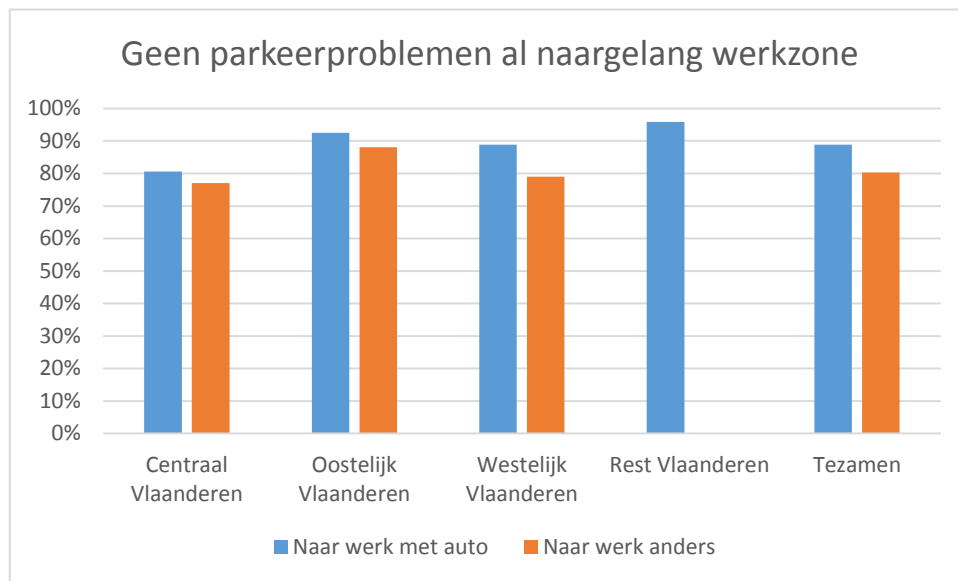
We interesseren ons hier voor de werkenden die minstens 2 dagen per week buitenshuis werken en een vaste werkplek hebben opgegeven (ongeveer 244.000 personen).



Ongeveer 72% van de werkende Vlamingen beschikt over een auto en gebruikt deze op het hele woon-werktraject (als bestuurder). Deze proportie bedraagt 80% in Wallonië en 73% in de MEL. Ongeveer 18% van de werkenden beschikt niet over een auto om naar het werk te gaan (tweemaal meer dan in Wallonië).

De meeste banen bevinden zich op het Vlaamse grondgebied van de Eurometropool (dat wil zeggen in de ondervraagde zone), de cijfers laten vrij weinig verschillen zien t.o.v. alle plekken, met echter een iets lager gebruik van de auto. Voor de personen die in de rest van Vlaanderen werken (de enige zone die voldoende vertegenwoordigd is om de resultaten te schatten), is het gebruik van de auto groter.

6.6.3 Parkeerproblemen op de werkplek



Van alle werkenden met een vaste werkplek **verklaart 87% van de Vlamingen geen parkeerproblemen te hebben op de werkplek**. Dat is het geval voor 80% van de Walen en 76% van de inwoners van de MEL.

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat, ongeacht de zone van de werkplek, de personen die niet alleen de auto gebruiken om naar hun werk te gaan, doorgaans meer parkeerproblemen hebben (te geringe steekproef in de rest van Vlaanderen om representatief te zijn).

6.7 Scholieren en studenten

6.7.1 Scholieren

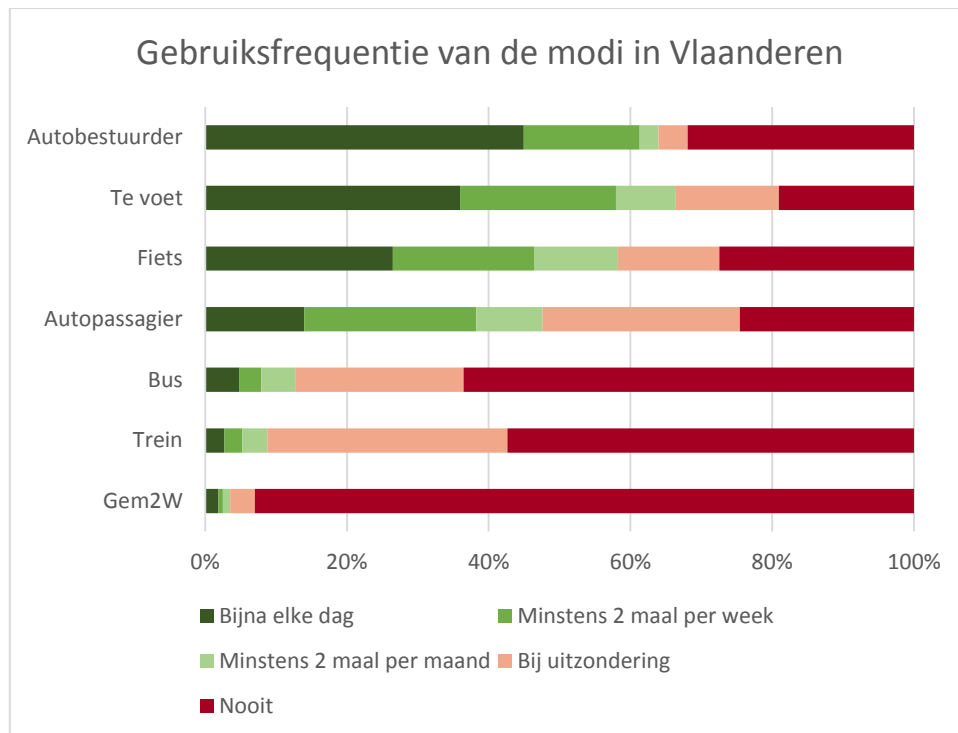
Het Vlaamse grondgebied telt 105.000 scholieren, dat wil zeggen personen van 5 jaar of ouder die verklaren onderwijs te volgen op het niveau van basisschool of middelbare school. Van hen gaan 87.000 naar school op Vlaams grondgebied (buitenshuis). Opgemerkt moet worden **dat ongeveer 12.000 personen hebben opgegeven uitsluitend thuis onderwijs te volgen** (vrijwel niemand in Wallonië).

6.7.2 Studenten

Ongeveer 24.000 studenten wonen op Vlaams grondgebied, meer dan 14.000 bezoeken een onderwijsinstelling in de onderzochte Vlaamse zone, de overige studenten studeren hoofdzakelijk in de rest van het gewest.

7 Gebruiksfrequentie van de vervoerswijzen

De gebruiksfrequentie van de vervoerswijzen betreft het gebruik van de verschillende vervoerswijzen door de week van maandag t/m vrijdag.



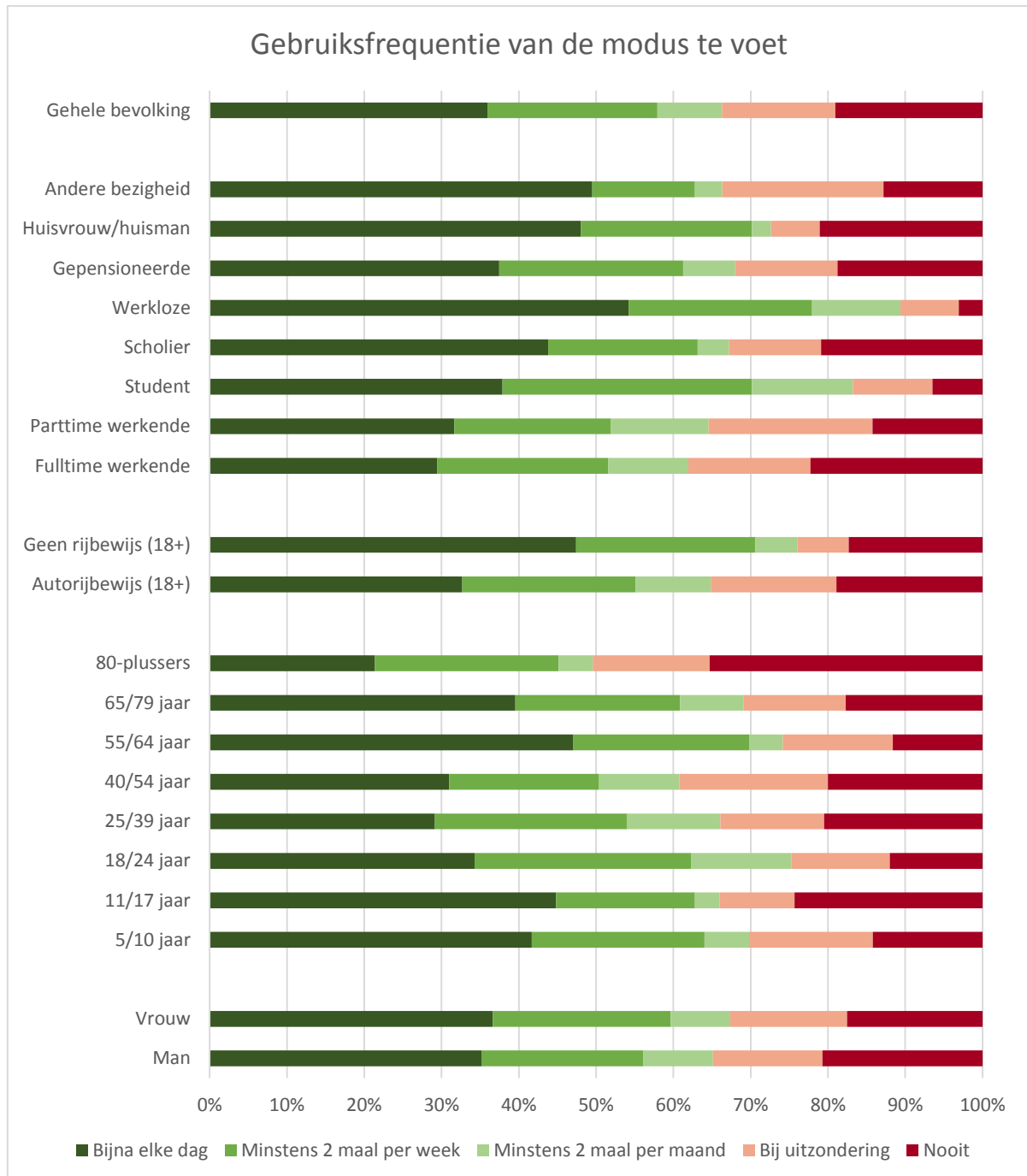
De gebruiksfrequentie van de autobestuurder is hier aangegeven voor de hele bevolking van 5 jaar en ouder, om te kunnen worden vergeleken met de andere vervoerswijzen.

De vervoerswijze die dagelijks of bijna dagelijks het meest gebruikt wordt, is de autobestuurder, met 45% van de bestuurders (vrijwel) dagelijks tegen 52% in Wallonië. De modus te voet blijft veel meer achter met 36% gebruikers (vrijwel) dagelijks versus 53% in Wallonië. Het is denkbaar dat dit hele lage cijfer voor de modus te voet (dit bedraagt 72% in de MEL) veroorzaakt wordt door de grote cijfers dagelijkse fietsers (26% in Vlaanderen tegen slechts 4% in Wallonië en 3% in de MEL).

Het openbaar vervoer wordt heel weinig op zeer frequente wijze gebruikt.

7.1 Gebruik van de modus te voet

Om een verplaatsing met de modus te voet mee te tellen gaan we ervan uit dat men ongeveer 5 minuten achtereenvolgens moet lopen. Met deze definitie kan de modus te voet in aanmerking worden genomen om zich naar een andere vervoerswijze of naar de bestemming te begeven.



De modus te voet wordt minder vaak gebruikt door de Vlamingen dan door de Walen en de inwoners van de MEL, voornamelijk door concurrentie met de fiets. Deze modus wordt frequenter gebruikt door jongeren en ouderen, buiten 80-plussers. Mensen die thuisblijven, werk zoeken of geen rijbewijs hebben, behoren tot de frequentste lopers.

338.000 Vlamingen lopen minstens tweemaal per week.

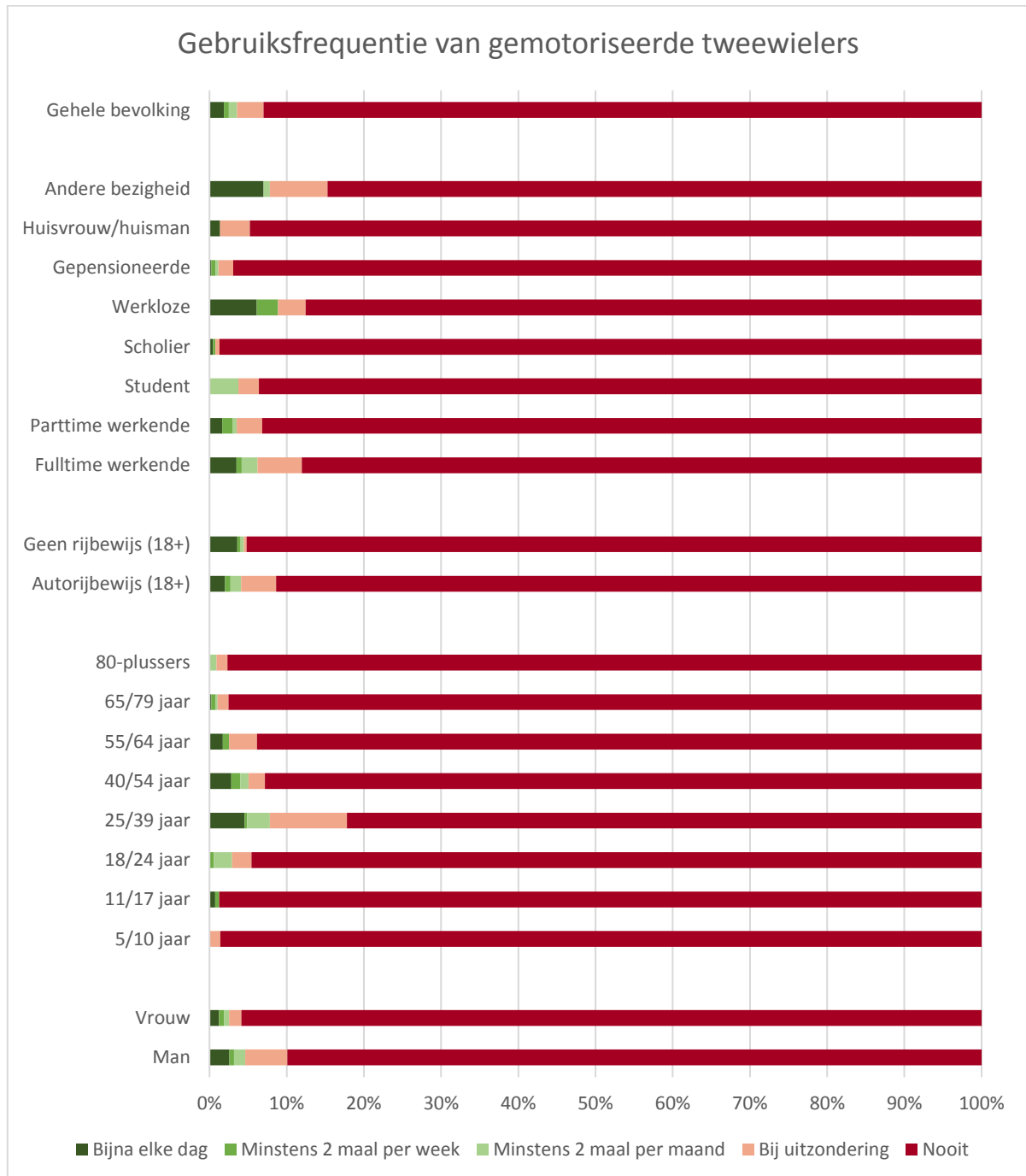
7.2 Fietsgebruik



Meer dan een kwart van de Vlamingen fietst dagelijks of bijna dagelijks, veel meer dan wat we zien in Wallonië of de MEL (ongeveer 4%). Deze modus is heel gangbaar bij jongeren en jonge volwassenen (meer dan 40%) en blijft ook daarna hoog (meer dan 20% tot 79 jaar). De fiets wordt veel gebruikt ongeacht de hoofdbezigheid. De gebruiksfrequentie ligt echter hoger bij mannen en personen die geen rijbewijs hebben.

271.000 Vlamingen gebruiken de fiets minstens tweemaal per week.

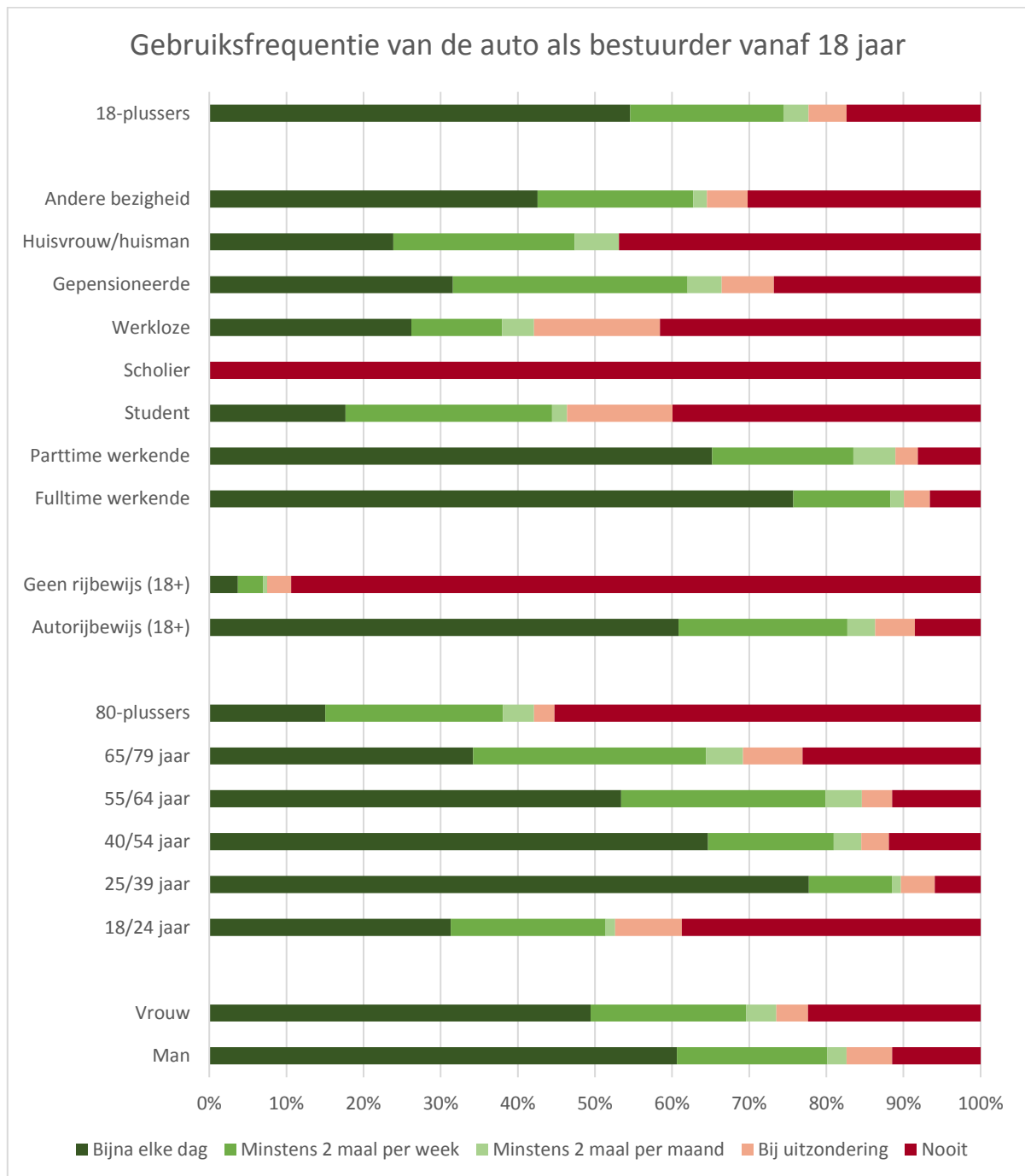
7.3 Gebruik van een gemotoriseerde tweewieler



Motoren en scooters zijn vervoerswijzen die zeer weinig op regelmatige wijze gebruikt worden door de Vlamingen. Het frequente gebruik betreft vooral mannen en deze modus is meer aanwezig bij werkzoekenden of fulltime werkenden, tussen 25 en 54 jaar.

Minder dan 15.000 Vlamingen maken minstens twee verplaatsingen met een gemotoriseerde tweewieler per week.

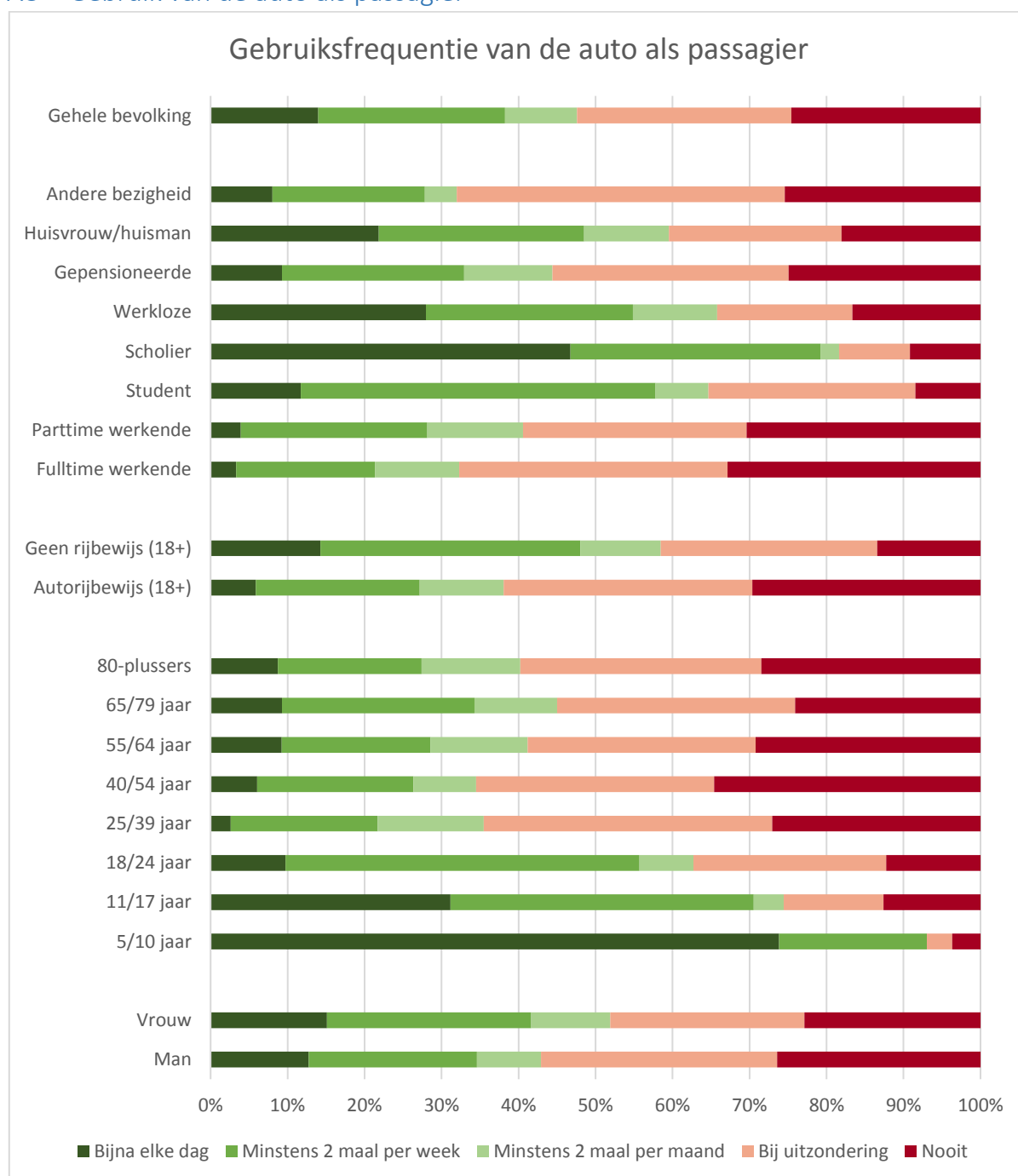
7.4 Gebruik van de auto als bestuurder



Van de personen boven 18 jaar die wonen op Vlaams grondgebied, gebruikt meer dan de helft (55%) dagelijks of bijna dagelijks een auto als bestuurder. Dat is iets meer dan in de MEL (52%) maar veel minder dan in Wallonië (65%). Het heel frequente gebruik is maximaal bij de 25/39 jaar en de werkenden. Deze modus is uiteraard heel gering bij mensen die geen rijbewijs hebben (eventueel brommobiel of bezig rijbewijs te halen...). Een minder groot aantal vrouwen bestuurt heel vaak een auto.

357.000 Vlamingen besturen minstens tweemaal per week een auto.

7.5 Gebruik van de auto als passagier



Zoals te verwachten is de gebruiksfrequentie van de auto als passagier ongeveer het tegenovergestelde van die van de auto als bestuurder: 14% maakt hier (bijna) dagelijks gebruik van, tegen 28% in Wallonië. Ongeveer 3/4 van de kinderen van 5 tot 10 jaar gebruikt de auto als passagier vrijwel dagelijks, waarna dit percentage sterk keldert. Het bedraagt ongeveer 2,5% in de categorie 25/39-jarigen. Scholieren en in een mindere mate werkzoekenden zijn de belangrijkste categorieën mensen die vrijwel dagelijks de auto als passagier gebruiken. De percentages liggen daarentegen heel laag bij de werkenden.

223.000 Vlamingen zijn minstens tweemaal per week passagier van een auto.

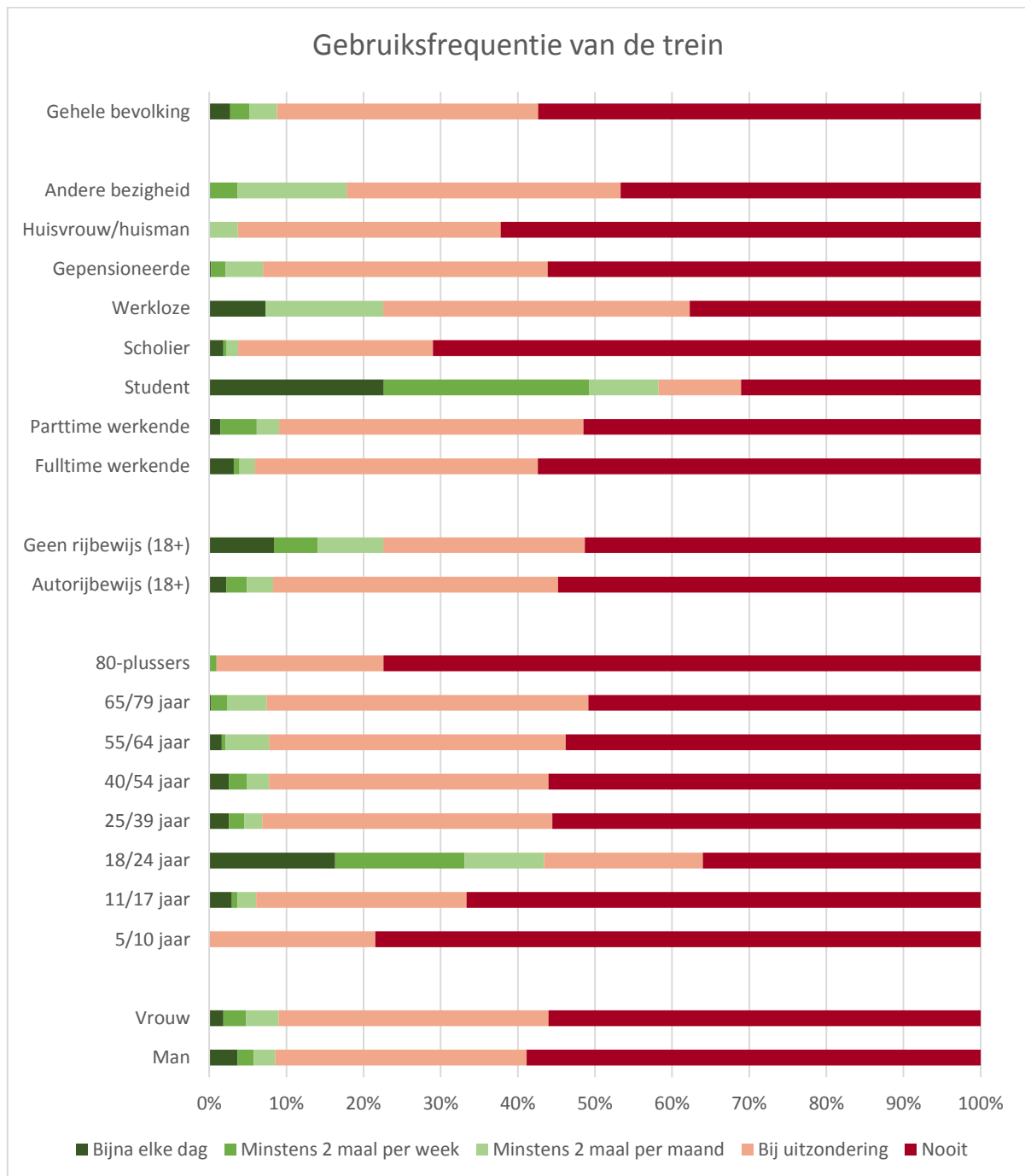
7.6 Gebruik van het openbaar vervoer (behalve de trein)



Het frequente gebruik van het openbaar vervoer (behalve de trein) is vooral te vinden bij de 11/24-jarigen met meer dan 15% vrijwel dagelijkse gebruikers. De proportie vrijwel dagelijkse gebruikers ligt bij de studenten op ongeveer 25% terwijl vrijwel geen enkele parttime werkende in deze situatie is. Zoals gebruikelijk tellen de regelmatige gebruikers van het openbaar vervoer iets meer vrouwen. Over het geheel genomen gebruikt minder dan 5% van de bevolking het openbaar vervoer (vrijwel) dagelijks.

46.000 Vlamingen gebruiken minstens tweemaal per week het openbaar vervoer (behalve de trein).

7.7 Gebruik van de trein



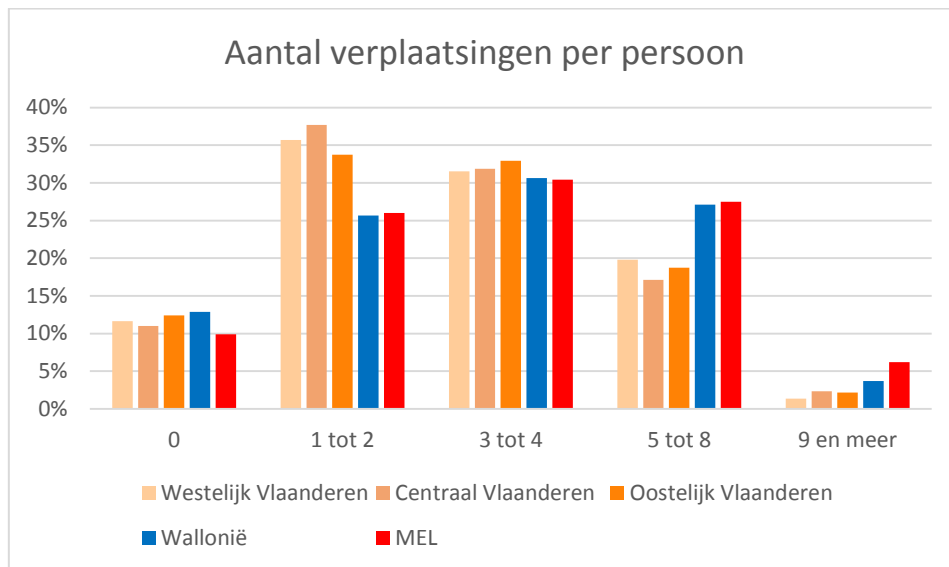
Het vrijwel dagelijkse gebruik van de trein is vrij zeldzaam onder de Vlamingen, met minder dan 3% van de bevolking versus meer dan 7% in Wallonië. De trein wordt vooral gebruikt door mannen, studenten en eveneens – in mindere mate – werkzoekenden en fulltime werkenden. Het treingebruik is heel weinig frequent bij 65-plussers en kinderen van 5/10 jaar.

Iets meer dan 30.000 Vlamingen gebruiken de trein minstens tweemaal per week.

8 Verplaatsingen

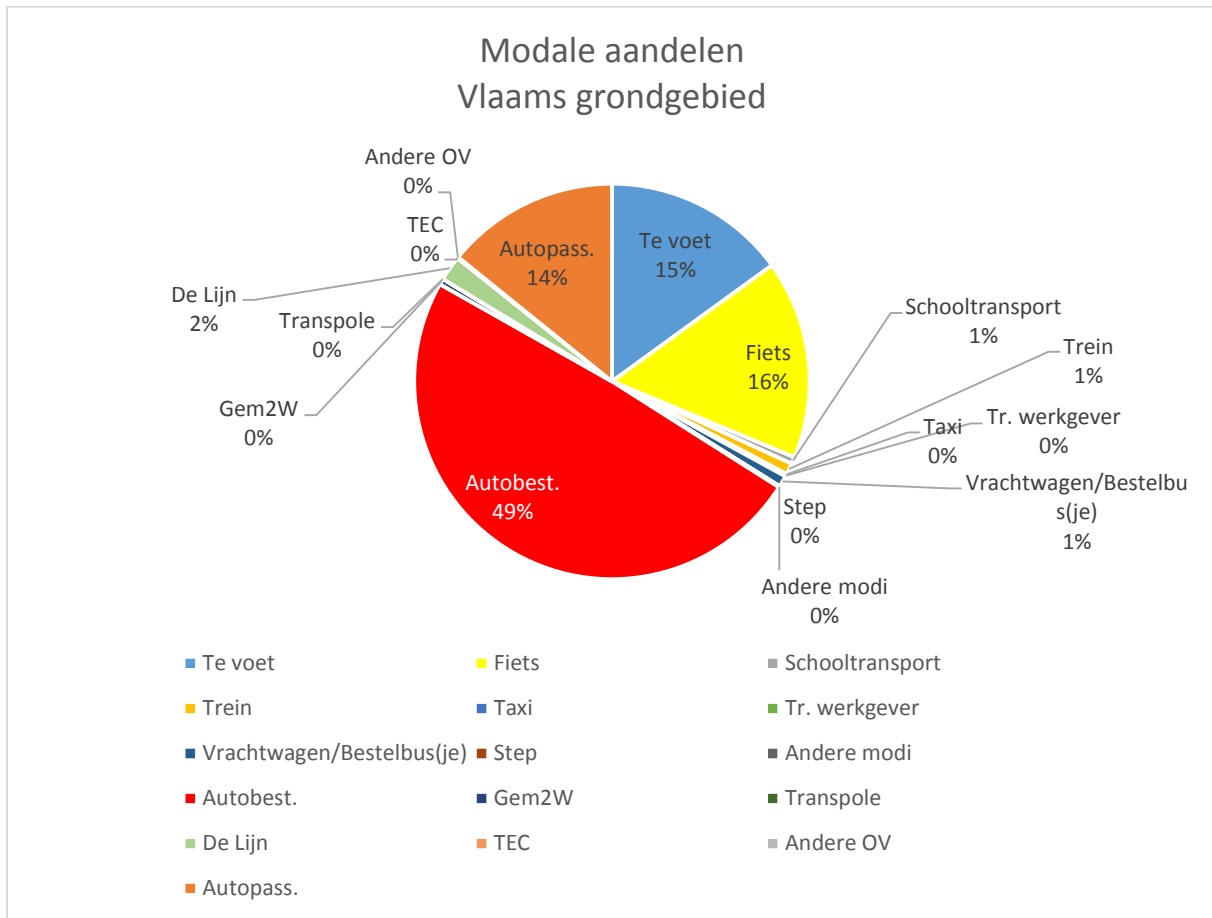
8.1 Totaal aantal verplaatsingen, verspreiding van de mobiliteit

Op een gemiddelde doordeweekse dag, van maandag t/m vrijdag, buiten de schoolvakanties, maken de 583.000 Vlamingen van 5 jaar en ouder die wonen op het onderzochte grondgebied ongeveer 1,86 miljoen verplaatsingen, ofwel **3,18 verplaatsingen per dag per persoon**. Dit cijfer ligt lager dan de cijfers in Wallonië (3,65) en de MEL (4,07).



Met resultaten die vrijwel gelijk zijn ongeacht de bestudeerde sector, zien we bij Vlamingen de trend dat minder veel mensen veel verplaatsingen in de loop van één dag maken. Ze behoren vaker dan de Walen en de Fransen bij de personen die 1 tot 4 verplaatsingen hebben gemaakt. De proportie niet-verplaatsers ligt iets lager dan bij de Walen (12% tegen 13%).

8.2 Het hele Vlaamse grondgebied

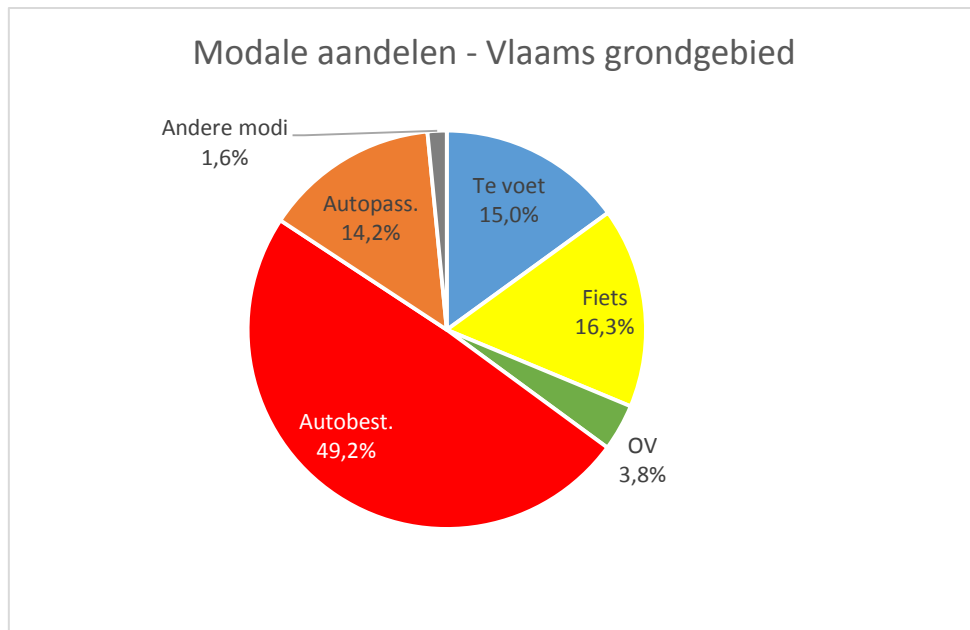


De modale aandelen komen overeen met de proportie verplaatsingen die verricht zijn al naar gelang de hoofdmodus. De lengte en de duur van de verplaatsingen worden in deze berekening niet in aanmerking genomen.

De meest gebruikte modus is de autobestuurder (Autobest. in de grafiek) met ongeveer één op de twee verplaatsingen. Alle andere verplaatsingen geschieden in vrijwel gelijke verhoudingen via drie modi: fiets (16%), te voet (15%) en autopassagier (Autopass. 15%). Deze vier vervoerswijzen vertegenwoordigen 95% van de door de Vlamingen verrichte verplaatsingen.

Om de leesbaarheid van de rest van dit document te verbeteren, zijn de andere modi ondergebracht in de volgende twee categorieën: OV (De Lijn, TEC, Transpole, trein, schoolvervoer, andere OV) en andere vervoerswijzen (Gemotoriseerde tweewielers (Gem.2W), step, vrachtwagen/bestelbus(je), transport werkgever, taxi, andere modi).

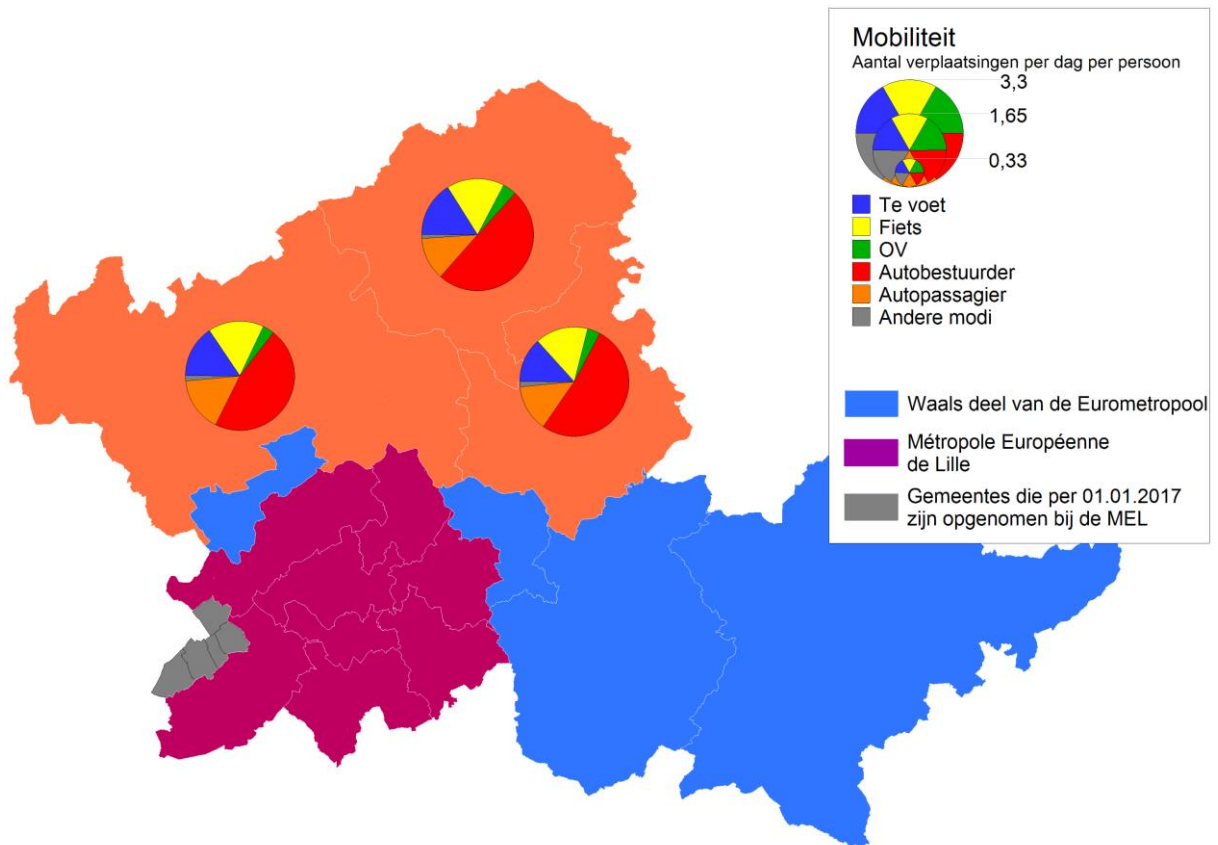
De samengevoegde modi laten de volgende resultaten zien:



De geringere mobiliteit per persoon dient in aanmerking te worden genomen wanneer we de modale aandelen van Vlaanderen vergelijken met die van de MEL. Zo is bijvoorbeeld het modale aandeel van de autobestuurder vergelijkbaar (14,2% versus 13,6%), maar loopt het aantal verplaatsingen per persoon nogal uiteen (0,45 versus 0,55).

De proportie verplaatsingen als autobestuurder ligt hoger in Vlaanderen dan in de MEL (43,4%), maar iets lager dan in Wallonië (51,7%), maar de opvallendste verschillen betreffen de actieve modi: in Vlaanderen wordt de modus te voet heel weinig gebruikt, met 15,0% (19,1% in Wallonië en 29,6% in de MEL), maar het modale aandeel van de fiets van 16,3% ligt veel hoger dan wat we zien op de andere grondgebieden (respectievelijk 1,7 en 1,6%). Het modale aandeel van het openbaar vervoer ligt daarentegen lager dan in Wallonië (5,3%) en in de MEL (9,8%), daar de Belgische grondgebieden uiteraard minder verstedelijkt zijn dan de Franse en derhalve een minder uitgebreid stedelijk openbaar vervoersnet bezitten.

8.3 Resultaten per sector



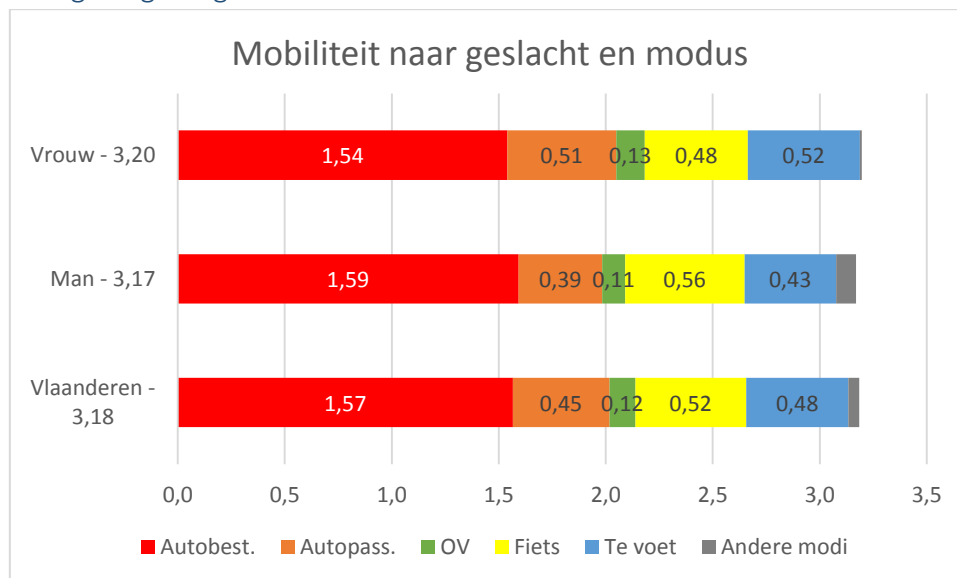
Het in Vlaanderen geobserveerde mobiliteitsgedrag is vrij stabiel, ongeacht de onderzochte sector, met niet-significante variaties (tussen 3,15 en 3,23 verplaatsingen per dag per persoon).

De modale aandelen in de drie Vlaamse sectoren vertonen relatief weinig verschillen: de fiets en het OV zijn er vrijwel stabiel.

We observeren kleine verschillen in de modale aandelen van de auto en de modus te voet, vooral in oostelijk Vlaanderen, waar de verplaatsingen te voet iets zeldzamer zijn en de verplaatsingen achter een stuur frequenter.

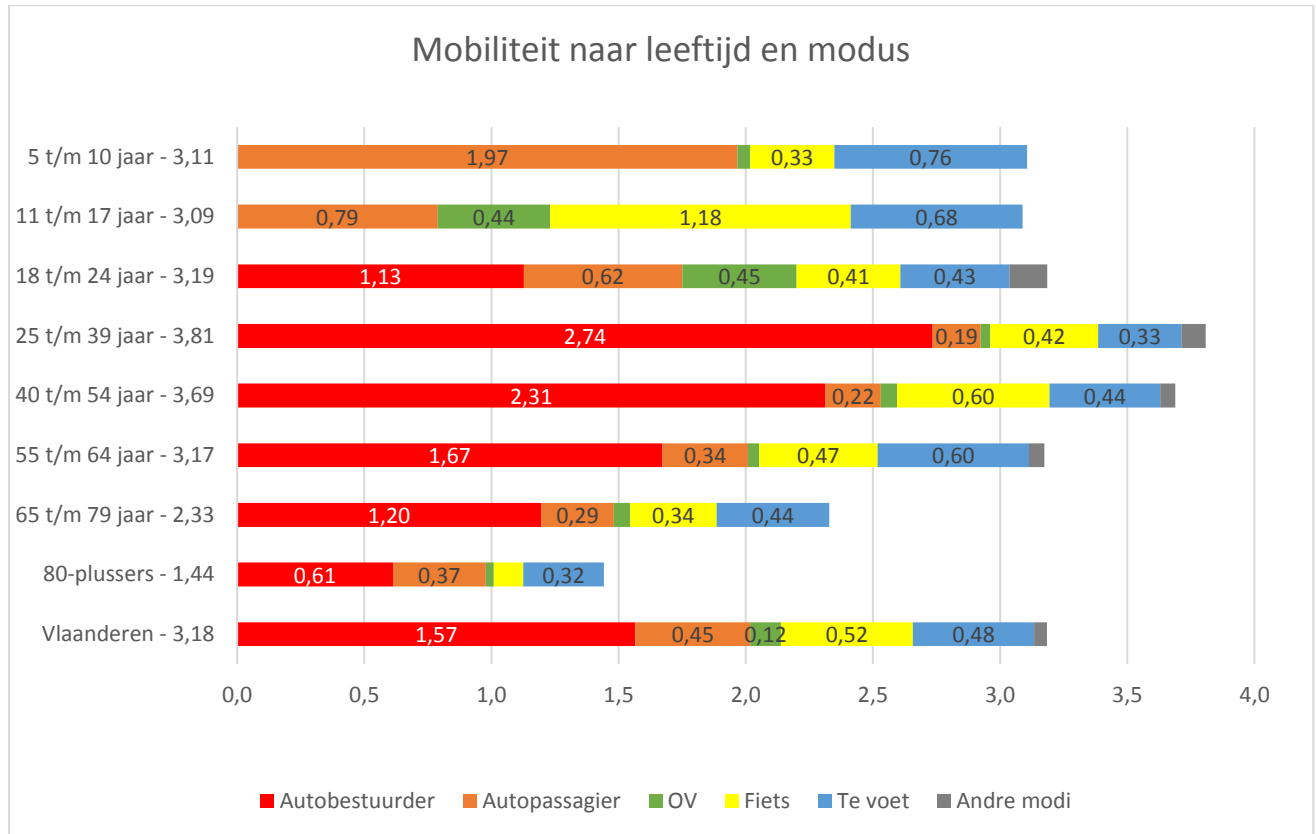
8.4 Mobiliteit al naargelang de kenmerken van de personen

8.4.1 Al naargelang het geslacht



Het totale mobiliteitsniveau wordt weinig beïnvloed door het geslacht van de persoon. In termen van gebruik van de verschillende modi, observeren we vrij klassieke verschillen in vergelijking met wat we gewoonlijk in Frankrijk zien: mannen gebruiken iets meer de auto als bestuurder en de fiets, vrouwen iets meer de auto als passagier, de modus te voet en het OV.

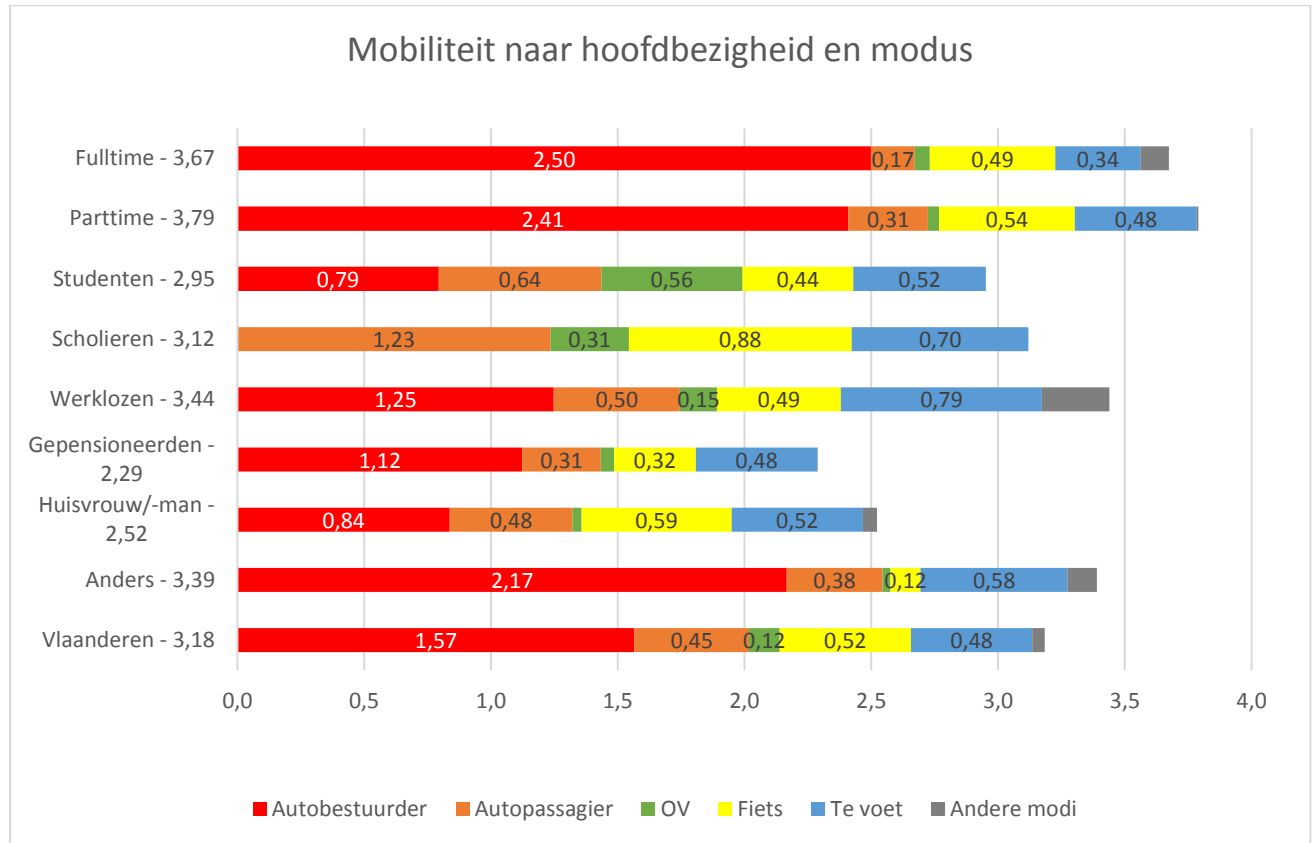
8.4.2 Al naargelang de leeftijd



Het mobiliteitsniveau verandert op volkomen normale wijze naarmate men ouder wordt. De maximale mobiliteit wordt bereikt tussen 25 en 39 jaar.

- We observeren, net als in de MEL maar met verschillende modi, dat de 11/17-jarigen veel autonomer worden in hun verplaatsingen t.o.v. de 5/10-jarigen, met een sterke daling van de modus autopassagier. In Wallonië is dit verschijnsel niet echt duidelijk te zien.
- De 11/17-jarigen zijn kampioen fietsen, met een modaal aandeel van 38%. De fiets blijft vervolgens op alle leeftijden en steeds in hoge proporties gebruikt worden (in vergelijking met de Franse of Waalse context), maar minder uitgesproken.
- In Vlaanderen en Wallonië ligt de piek van het autogebruik als bestuurder op jongere leeftijd dan in de MEL: 25/39 jaar versus 40/54 jaar. Het modale aandeel bereikt dan 72%.

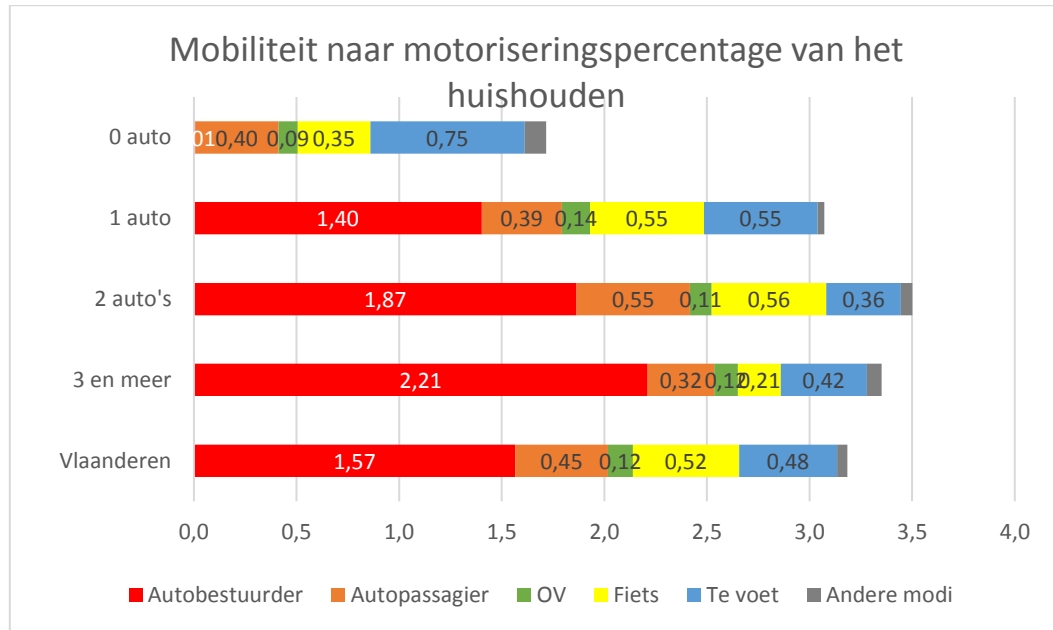
8.4.3 Al naargelang de hoofdbezigheid



Om meerdere logische redenen zorgt de hoofdbezigheid voor variaties in de mobiliteit.

- Werkenden met een parttime baan zijn geheel vanzelfsprekend het mobielst, gepensioneerden het minst mobiel.
- Voornamelijk studenten en scholieren maken gebruik van het openbaar vervoer. Scholieren zijn de grootste gebruikers van de fiets, voor de andere bevolkingscategorieën geldt dat de fiets er in vrijwel gelijke mate wordt gebruikt, rond 0,5 verplaatsingen per dag per persoon.
- Scholieren en werkzoekenden zijn degenen die het meest de modus te voet gebruiken.
- De modus autobestuurder wordt veel gebruikt door werkenden, zowel parttime als fulltime, en veel minder door de andere bevolkingscategorieën.
- Het analyseren van de categorie “Andere hoofdbezigheden” is complex vanwege het uiteenlopende karakter van deze bezigheden en het verhoudingsgewijs geringe aantal personen (ongeveer 2%).

8.4.4 Al naargelang het motoriseringspercentage per huishouden



Een analyse maken van het aantal verplaatsingen per persoon dat verband houdt met het motoriseringspercentage is interessant maar moet omzichtig worden uitgevoerd. Het aantal voertuigen waarover een huishouden beschikt, is namelijk sterk gecorreleerd met het aantal personen dat het huishouden telt. De omvang van het huishouden is van grote invloed op de individuele mobiliteit (iemand wegbrengen/ophalen, noodzakelijke verplaatsingen t.g.v. het grotere aantal personen, enz.).

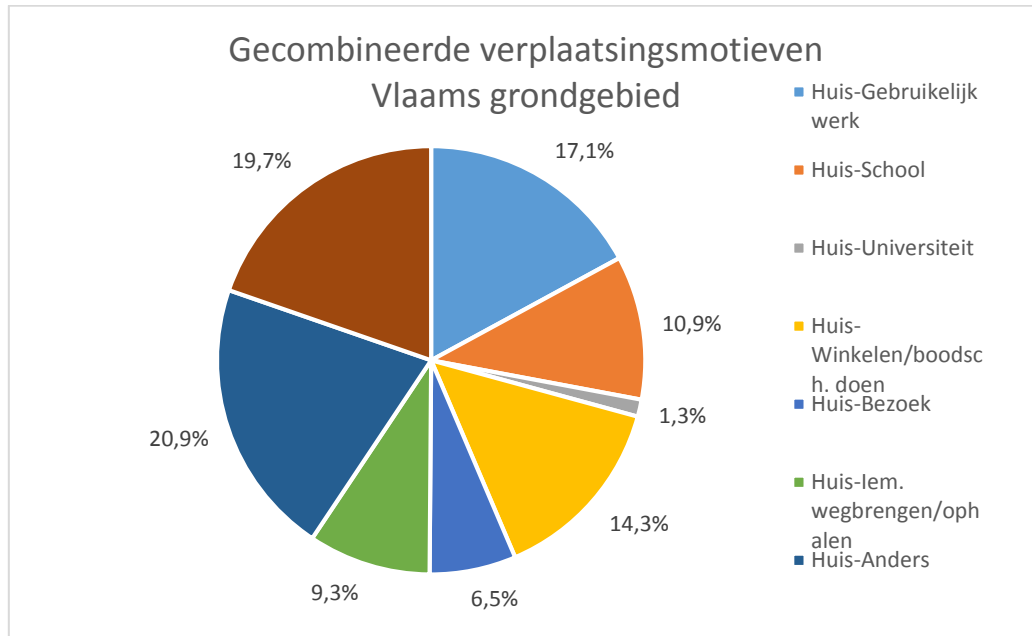
We zien hier dat het aantal voertuigen dat ter beschikking staat, relatief weinig invloed heeft op de individuele mobiliteit wat betreft het aantal verrichte verplaatsingen, maar wel meer wat betreft de gebruikte modi om zich te verplaatsen, vooral de modus autobestuurder. Het gebruik van de autopassagier lijkt weinig gecorreleerd met het motoriseringspercentage.

De situatie van niet-gemotoriseerde huishoudens is heel bijzonder, met een veel geringere mobiliteit dan de andere huishoudens en een groot gebruik van de modus te voet. Het gebruik van de autopassagier blijft dicht tegen het totale gemiddelde niveau aanliggen. Huishoudens met één of twee gemotoriseerde modi zijn de grootste gebruikers van de fiets, de mobiliteit met het OV blijft vrij constant.

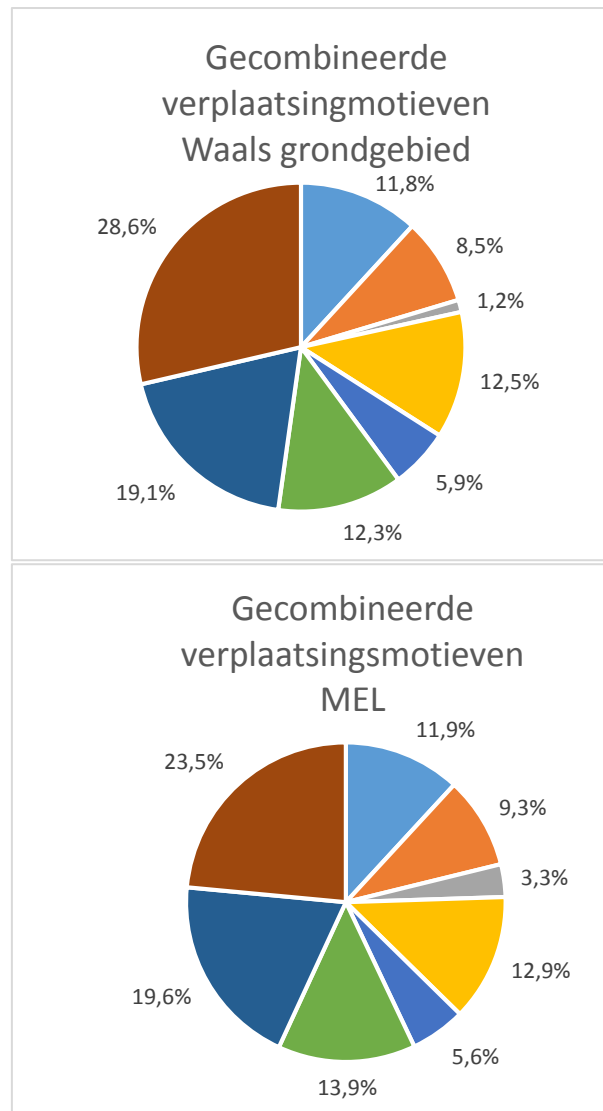
8.5 De verplaatsingsmotieven

8.5.1 Gecombineerde motieven

Ter verduidelijking: de gecombineerde motieven betreffen niet een bepaalde richting. De categorie “Huis-School” bijvoorbeeld komt zowel overeen met de verplaatsing van huis naar school als van school naar huis.



Het is vrij moeilijk de gecombineerde motieven op een simpele manier te analyseren, het is beter vergelijkingspunten te gebruiken om de gewoontes te plaatsen ten opzichte van een referentiekader. Hier zijn de motieven die geobserveerd zijn op Waals grondgebied en in de MEL (zelfde kleurcode).



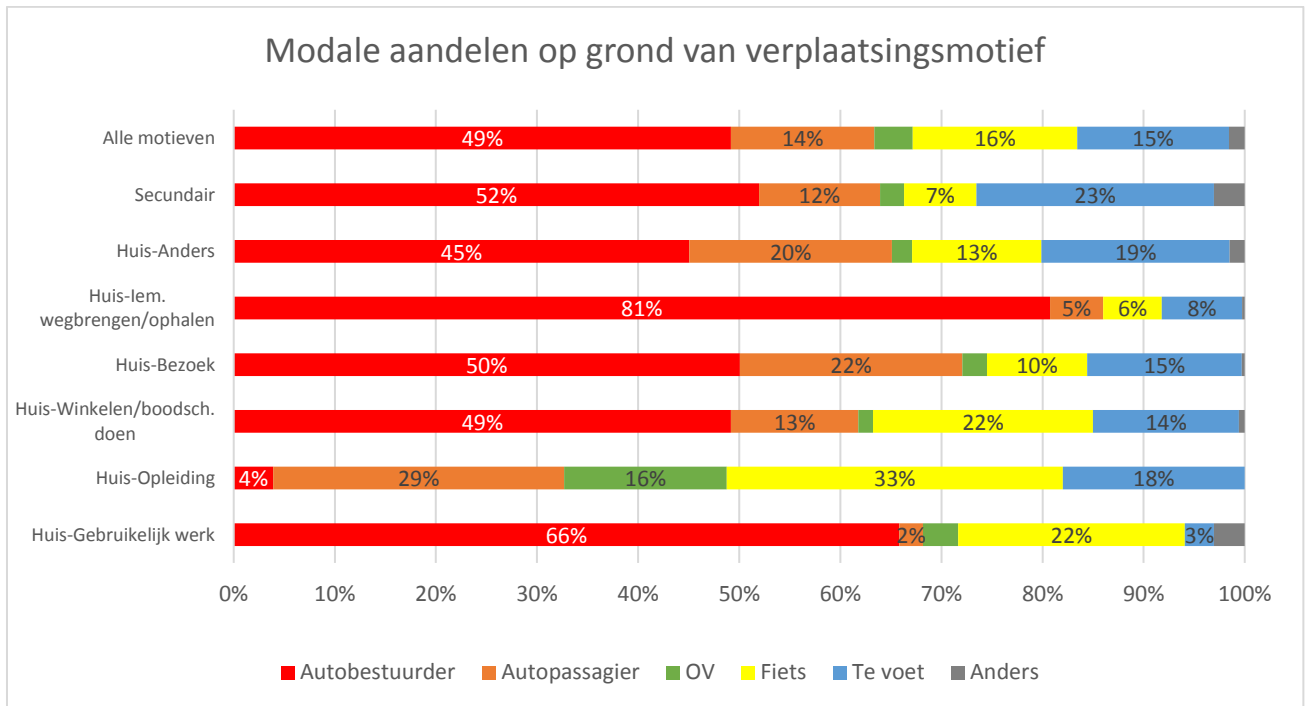
De ordes van grootte van de verschillende gecombineerde motieven komen over het geheel genomen overeen maar we merken een paar interessante verschillen op:

- In Vlaanderen is het motief huis-werk/school hoger dan elders (28% tegen 20% in Wallonië en ongeveer 21% in de MEL). Dat betekent niet persé dat men er meer werkt/studeert/naar school gaat, maar dat men dat meer rechtstreeks in verband met thuis doet.
- Voorgaande analyse wordt bevestigd door het geringe aandeel secundaire verplaatsingen op het Vlaamse grondgebied: veel verplaatsingen geschieden in verband met thuis, er is relatief weinig sprake van een keten van activiteiten.
- De proportie verplaatsingen thuis-winkelen/boodschappen doen is ook vrij hoog in vergelijking met de andere gebieden. Dit duidt ongetwijfeld op een groter bezoek aan kleine winkels (meerdere verplaatsingen voor de dagelijkse boodschappen versus één verplaatsing naar een supermarkt).
- Het laatste opmerkelijke punt is het geringe aandeel van het motief iemand wegbrengen/ophalen: zoals we eerder hebben kunnen zien, gebruiken jongeren vanaf de leeftijdsgroep van 11/17 jaar verplaatsingsmodi waarmee ze zich autonoom kunnen

verplaatsen (te voet, fiets, OV), hetgeen zich vertaalt in een geringere behoefte aan wegbrengen/ophalen.

8.5.2 Gebruikte modi op grond van motief

Vanwege de te geringe frequentie is het motief huis-universiteit samengevoegd met huis-school en wordt huis-opleiding.

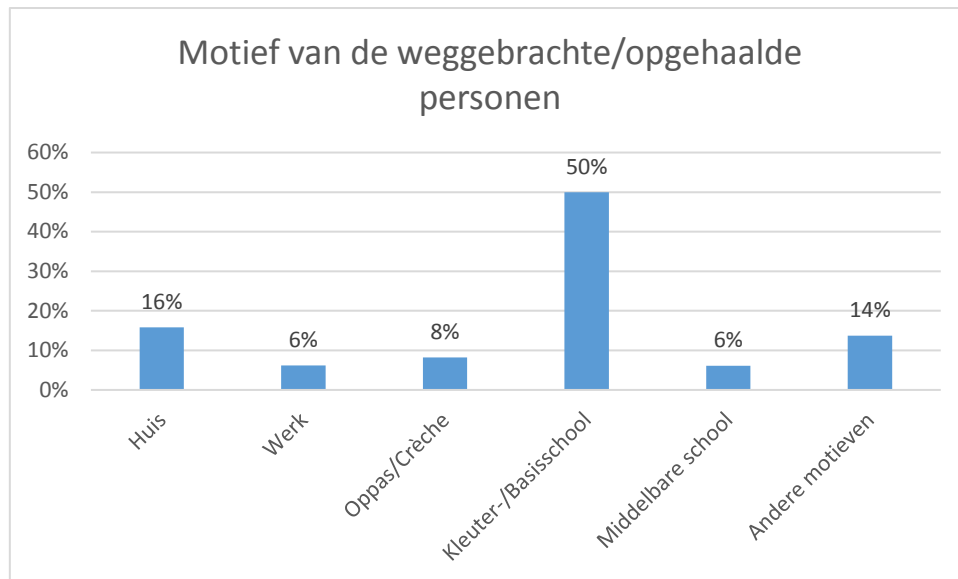


Het ligt voor de hand dat we belangrijke verschillen in modale aandelen observeren op grond van het verplaatsingsmotief.

- De autobestuurder is sterk in de meerderheid voor de motieven Gebruikelijk werk en Iemand wegbrengen/ophalen met 66 en 81% van de modale aandelen.
- De fiets is de eerste modus voor verplaatsingen naar de opleidingsplek, deze modus wordt ook heel veel gebruikt voor gebruikelijk werk en winkelen/boodschappen doen.
- Voor secundaire verplaatsingen (zonder verband met thuis) benaderen de modale aandelen het gemiddelde voor alle verplaatsingsmotieven, behalve de fiets, die op de achtergrond is en vervangen wordt door de modus te voet.
- Het openbaar vervoer wordt hoofdzakelijk gebruikt om naar de opleidingsplek te gaan.

8.6 Verplaatsingen om iemand weg te brengen/op te halen

De inwoners van het Vlaamse grondgebied verrichten dagelijks ongeveer 143.000 verplaatsingen met als doel iemand weg te brengen/op te halen, ofwel 7,7% van alle verplaatsingen.

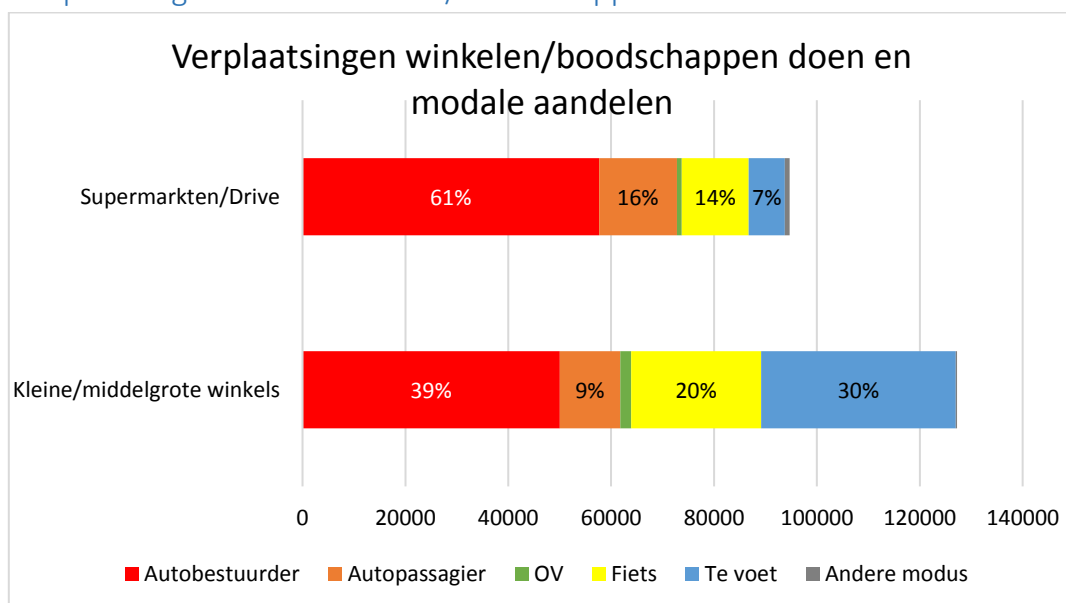


De verplaatsingen betreffen voor de helft het wegbrengen/ophalen van kinderen naar/van kleuterschool en basisschool. Met 50% van de verplaatsingen om iemand weg te brengen/op te halen is op het Vlaamse grondgebied dit motief proportioneel het hoogst (40% in Wallonië, 43% in de MEL). In vergelijking met de andere gebieden is het wegbrengen/ophalen van/naar de middelbare school het minst frequent, namelijk 6% (16% in Wallonië, 13% in de MEL).

Het wegbrengen/ophalen naar/van kleuter- en basisschool geschiedt voor 84% met de auto, voor 8% met de fiets en voor 8% te voet.

Opgemerkt moet worden dat het motief iemand wegbrengen/ophalen voor maar 6% wegbrengen/ophalen naar/van het werk betreft, waaruit blijkt dat carpooling maar weinig voorkomt.

8.7 Verplaatsingen om te winkelen/boodschappen te doen



De verplaatsingen om te winkelen/boodschappen te doen hebben hoofdzakelijk als bestemming kleine en middelgrote winkels, maar de meeste verplaatsingen voor winkelen/boodschappen doen die met de auto worden verricht, hebben als bestemming grote

supermarkten. We zien wel dat bij de bestemming supermarkten het modale aandeel van de fiets vrij belangrijk is, met 14% (in vergelijking met het gemiddelde voor de verplaatsingen van de Vlamingen dat op 16% ligt). Voor de kleine en middelgrote winkels is het modale aandeel van de fiets nog hoger, maar wordt vooral aangevuld door een aandeel van de modus te voet die zeer belangrijk is in Vlaanderen en die maakt dat **minder dan 50% van de verplaatsingen naar kleine en middelgrote winkels wordt verricht met de auto (als bestuurder of passagier)**.

8.8 Verspreiding van de verplaatsingen in de tijd



De verspreiding van de verplaatsingen van de Vlamingen in de tijd geschiedt volgens een geheel klassieke logica: spitsuren 's ochtends en 's avonds, met een tegenspits om 12 uur 's middags.

We kunnen enkele nuances noteren in vergelijking met wat we elders observeren:

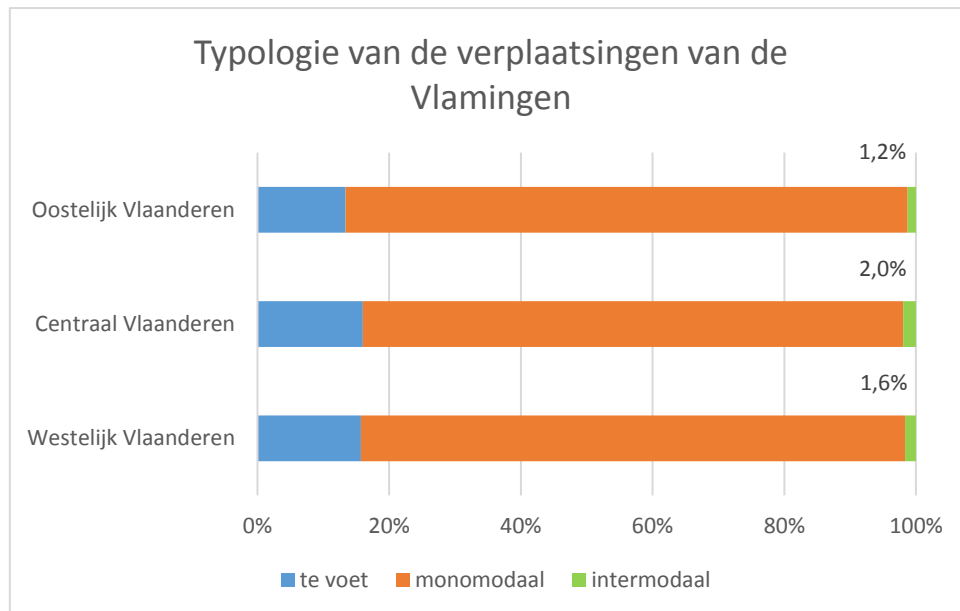
- De ochtendspits is verspreid over twee uur (tussen 7 en 9 uur) terwijl deze elders vaker geconcentreerd is op één uur (7/8 uur in Wallonië, 8/9 uur in de MEL).
- De avondspits daarentegen is heel geconcentreerd om 16 uur terwijl deze elders beter verspreid is in de periode 16/18 uur. Deze spits is overigens hoger met 13% van de verplaatsingen van de hele dag die in een tijdsbestek van 60 minuten begint, tegen 10 of 11% elders.
- Net als in de MEL en in tegenstelling tot het Waalse grondgebied, is er een duidelijke tegenspits om 12 uur, hoewel deze op een laag niveau van minder dan 7% blijft (tegen ongeveer 8% in de MEL).

8.9 Intermodale verplaatsingen

De verplaatsingen zijn onderverdeeld in drie categorieën:

- Verplaatsingen te voet;

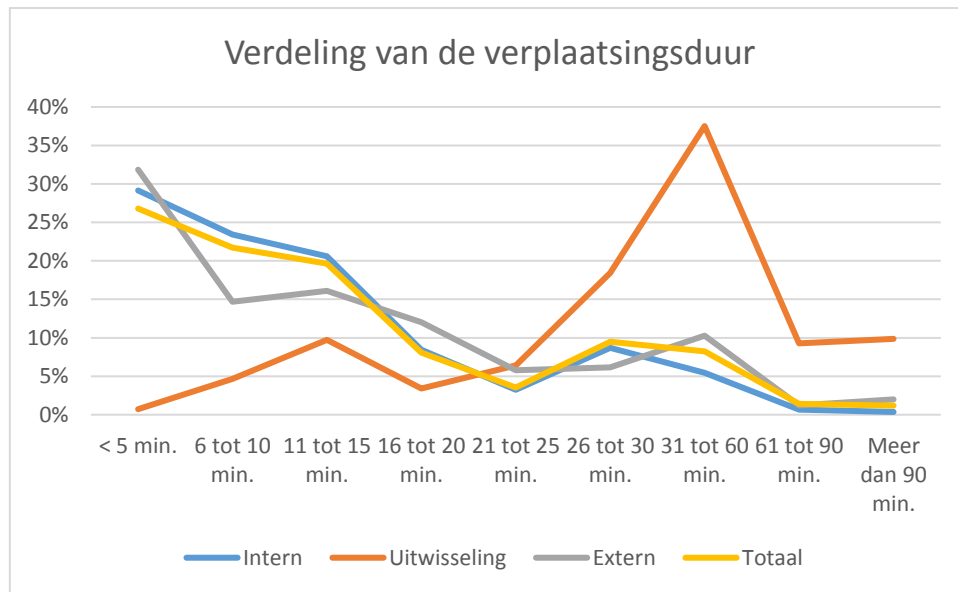
- Monomodale verplaatsingen (één gemechaniseerdeodus, met eventueel voor- en natransport te voet);
- Intermodale verplaatsingen (minstens twee gemechaniseerde modi achter elkaar, deze twee modi kunnen identiek zijn – bijvoorbeeld van de bus overstappen op de bus – met eventueel daarvoor of daarna deodus te voet).



De proportie intermodale verplaatsingen is heel gering en bedraagt op geen enkel grondgebied meer dan 2% van de verplaatsingen. Een verklaring hiervoor is het geringe gebruik van het openbaar vervoer door de inwoners van het Vlaamse grondgebied, daar deze vervoerswijze in hoge mate intermodaliteit met zich meebrengt.

8.10 Duur van de verplaatsingen

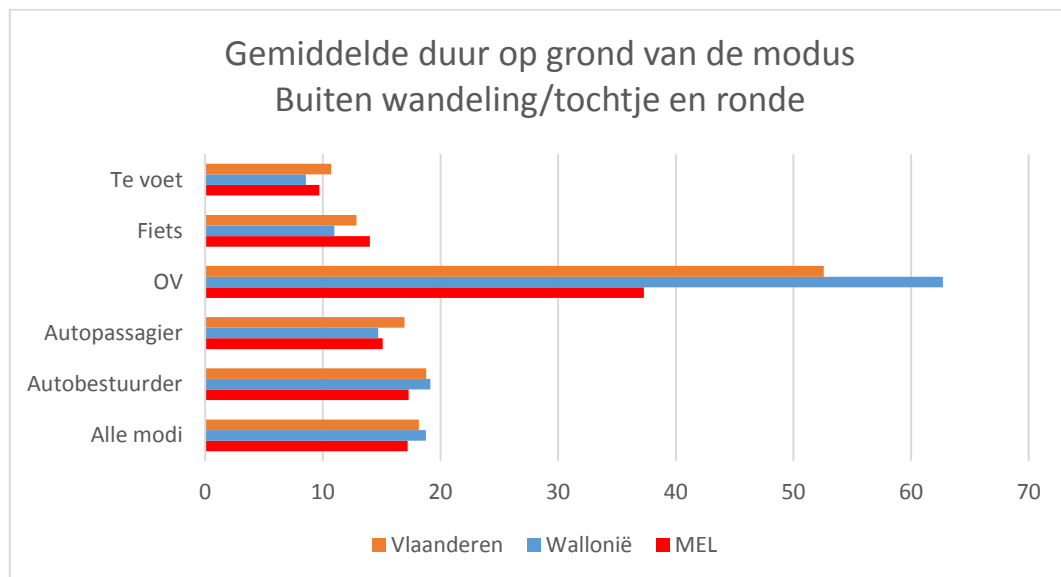
Een verplaatsing duurt gemiddeld iets meer dan 18 minuten (waarbij verplaatsingen om het motief wandeling/tochtje of beroepsmatige ronde of winkelen zonder aankopen uitgesloten worden, zie bijlage 10.2 voor meer details). Er bestaan echter belangrijke verschillen tussen de interne verplaatsingen op Vlaams grondgebied (15 min.), de uitwisselingsverplaatsingen (50 min.) en de volledig externe verplaatsingen, buiten het Vlaamse grondgebied (20 min.).



De interne en externe verplaatsingen zijn relatief gelijkmatig verdeeld en de curve van het totale aantal verplaatsingen ligt heel dicht bij dat van de interne verplaatsingen, gezien hun overwicht in alle verplaatsingen (90% intern, 8% uitwisseling, 2% extern).

De uitwisselingsverplaatsingen laten een belangrijke piek zien in de categorieën “middellange” duur, tussen 26 en 60 minuten, en blijven hoog voor een langere duur.

Ongeveer één op de twee verplaatsingen (49%) van de inwoners van het Vlaams grondgebied duurt 10 minuten of minder.

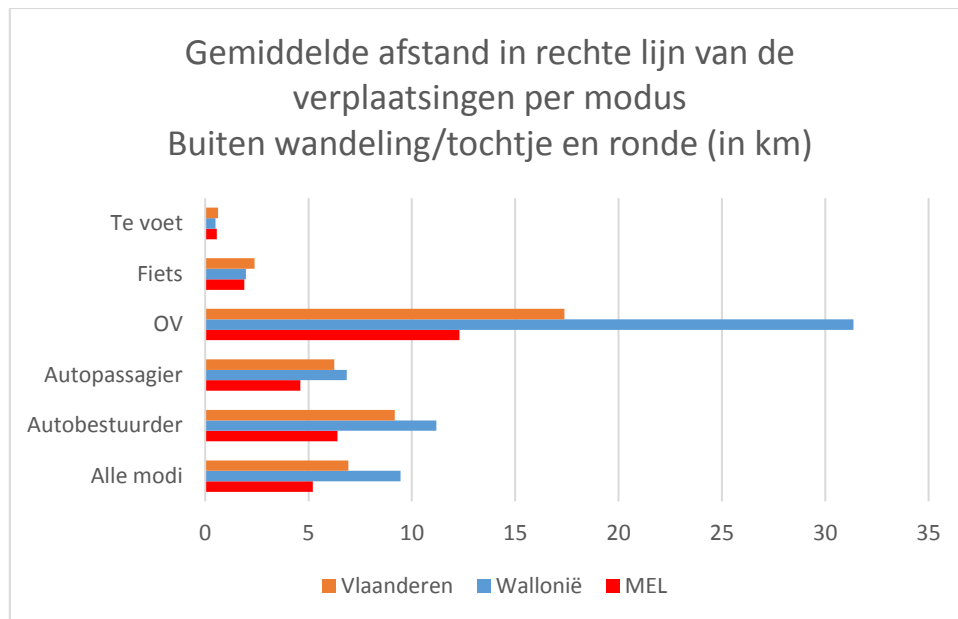


De met een andere modus verrichte verplaatsingen zijn hier niet vertegenwoordigd want ze zijn te gering in aantal. Ze zijn wel opgenomen in de berekening “alle modi”.

Er zijn over het geheel genomen weinig verschillen in de gemiddelde duur van een verplaatsing tussen de onderzochte zones. Belangrijke verschillen zijn zichtbaar wat betreft het OV, dit heeft voornamelijk te maken met de verschillende aard van de gebruikte netwerken: hoofdzakelijk stedelijk in de MEL, veel meer interstedelijk in Vlaanderen en meer nog in Wallonië.

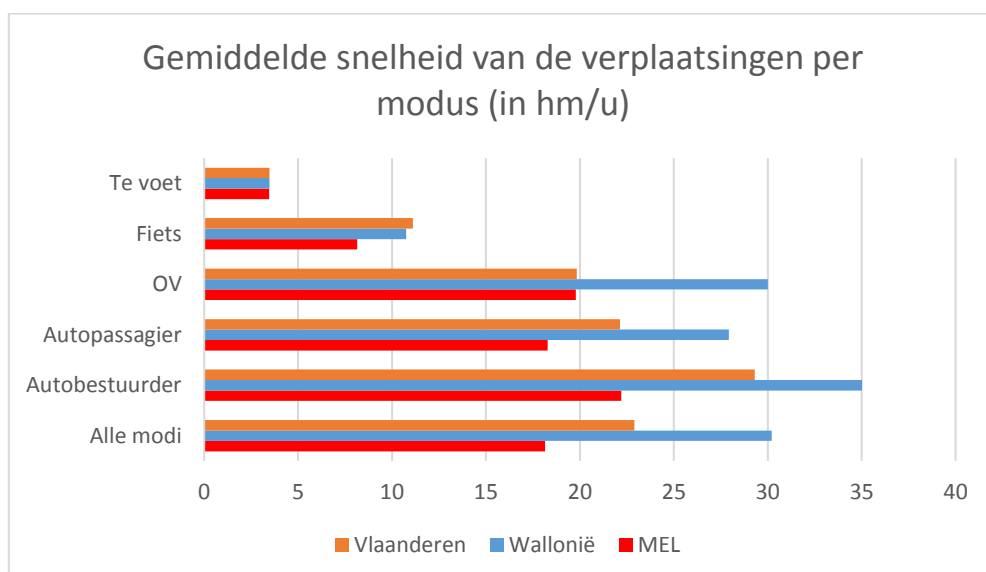
8.11 Lengte in vogelvlucht en snelheid van de verplaatsingen

Net als voor de duur worden bij de afstand en snelheid van de verplaatsingen de verplaatsingen met als motief een wandeling/tochtje of ronde buitengesloten, omdat met de versimpelde gegevensverzameling de duur en de afstand hiervan niet voldoende nauwkeurig bepaald kunnen worden.



De afstand in rechte lijn van de verplaatsingen verschilt meer al naargelang de modi en de gebieden dan de duur, want de verplaatsingssnelheid verschilt al naargelang de plek.

De gemiddelde afstand in rechte lijn van een verplaatsing bedraagt 6,9 km: meer dan in de MEL (5,2 km) en minder dan op Waals grondgebied (9,4 km). Over het algemeen genomen zijn voor vrijwel alle modi de Vlaamse verplaatsingen korter dan die van de Walen maar langer dan die van de inwoners van de MEL.



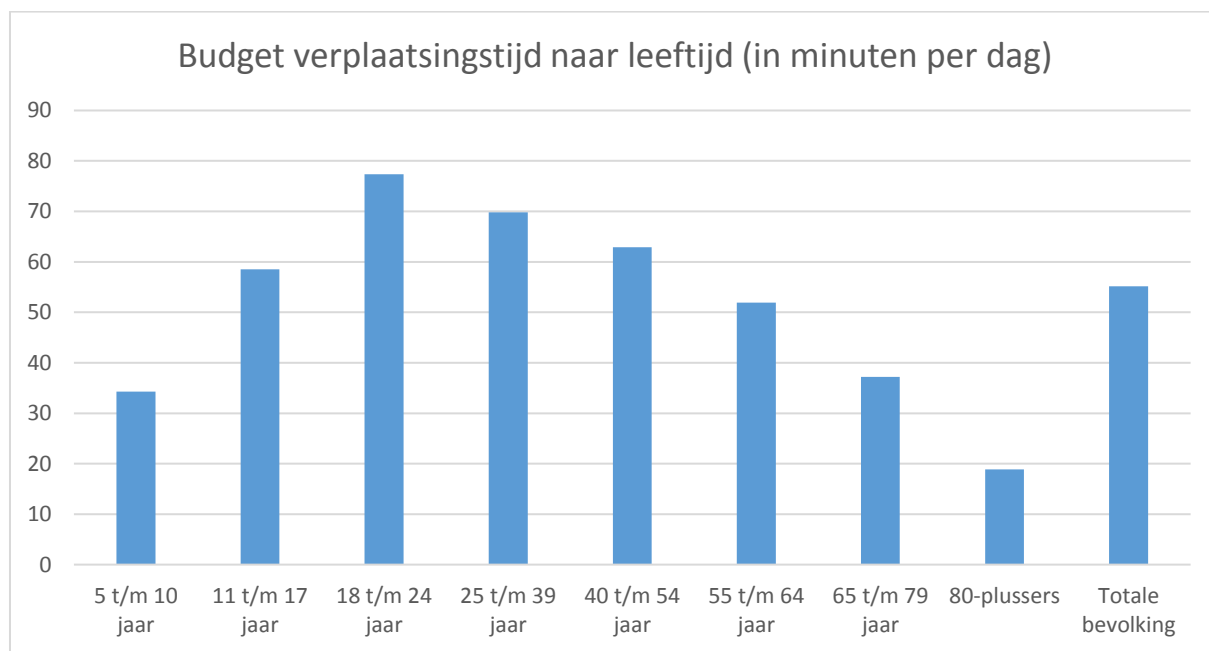
De verplaatsingen van de inwoners van het Vlaamse grondgebied geschieden gemiddeld op een snelheid van 23 km/u¹. De snelste modus is de autobestuurder met ongeveer 30 km/u. De snelheid van de modi ligt doorgaans lager dan in Wallonië maar hoger dan in de MEL. We kunnen opmerken dat dit niet opgaat voor de fiets, want die is sneller bij de Vlamingen.

De snelheid van de modus te voet wordt forfaitair berekend, hetgeen verklaart waarom deze voor alle drie de gebieden gelijk is.

8.12 Het “budget verplaatsingstijd” per persoon

Het budget verplaatsingstijd komt overeen met de totale tijdsduur die een persoon in de loop van de dag besteed heeft aan verplaatsingen. Wandelingen/tochtjes en beroepsmatige rondes of winkelen zonder aankopen zijn buitengesloten van deze analyses vanwege het bijzondere karakter van het verzamelen hiervan.

Buiten wandelingen/tochtjes en rondes **verplaatsen de inwoners van het Vlaamse grondgebied zich gemiddeld 55 minuten per dag** versus 66 minuten in de MEL en 65 minuten in Wallonië.



Het tijdbudget verschilt in belangrijke mate al naargelang de leeftijd, met een vrij uitgesproken piek van ongeveer 77 minuten per dag bij de 18/24-jarigen. Rond deze maximale waarde wordt de waarde zowel naar jongere als naar oudere leeftijd steeds kleiner.

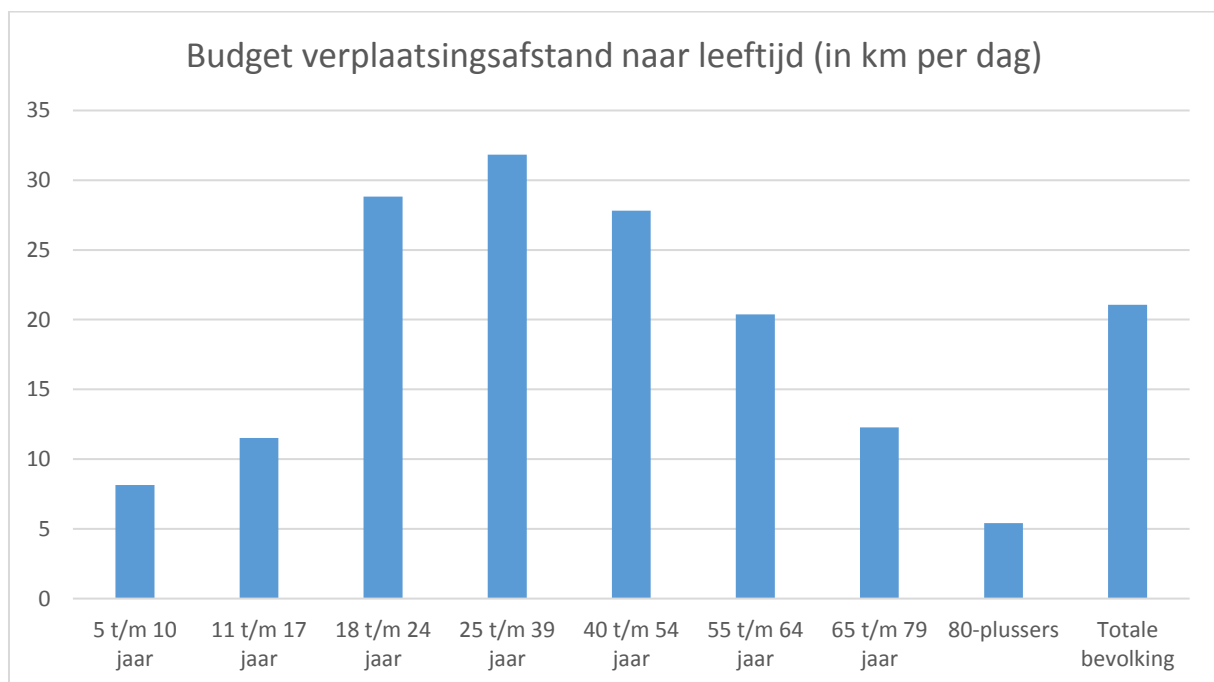
Als we personen die zich de dag tevoren niet verplaatst hebben, buiten beschouwing laten, is het tijdbudget van de mobiele Vlamingen 62 minuten, dat van de Walen 75 minuten en dat van de inwoners van de MEL 74 minuten.

¹ Deze “snelheid” wordt berekend op basis van de afstand in rechte lijn van de verplaatsing en niet op basis van de afgelegde afstand.

8.13 Het “budget verplaatsingsafstand” per persoon

Het budget verplaatsingsafstand komt overeen met de som van de afstanden in rechte lijn van de door één persoon in de loop van de dag verrichte verplaatsingen. Net als voor het tijdbudget worden wandelingen/tochtjes en beroepsmatige rondes of winkelen zonder aankopen buitengesloten van deze analyses vanwege het bijzondere karakter van het verzamelen hiervan.

Buiten wandelingen/tochtjes en rondes **leggen de inwoners van het Vlaamse grondgebied gemiddeld 21 kilometer per dag af** versus 20 km in de MEL en 33 km in Wallonië.



De piek van de hoogste dagelijkse afgelegde afstand wordt bereikt bij de 25/39-jarigen, terwijl ze minder tijd nemen om zich te verplaatsen dan de 18/24-jarigen. Deze “discrepantie” wordt veroorzaakt door een hoger gebruik van “snelle” modi in de oudere leeftijdscategorie.

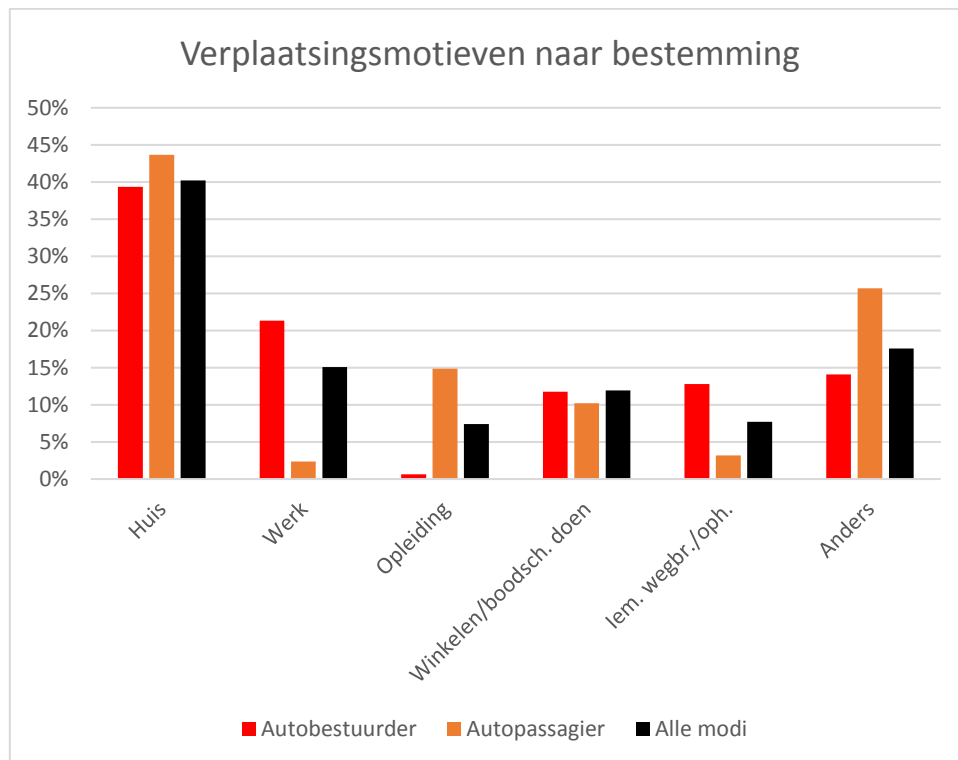
De 25/39-jarige Vlamingen leggen veel minder afstand af dan dezelfde categorie Walen: minder dan 32 km tegen bijna 60... We merken op dat de in de MEL afgelegde afstandspiek wordt bereikt in de leeftijdscategorie daarboven: 29 km/dag voor de 40/54-jarigen.

8.14 Verplaatsingen met de auto

Vlamingen verrichten 914.000 trajecten en leggen gemiddeld ongeveer 15 km per dag af aan het stuur van een auto. Dit komt neer op ongeveer **8,5 miljoen dagelijks afgelegde kilometer**. Naast dit aantal kilometer wordt 1,7 miljoen kilometer ook afgelegd als passagier van een auto (270.000 trajecten).

De gemiddelde bezettingsgraad van een rijdende auto bedraagt 1,42 personen (inclusief kinderen beneden 5 jaar of niet-ingezetenen van het Vlaamse grondgebied), dit is hetzelfde als in Wallonië. Slechts 29,5% van de rijdende auto's bevat minstens één passagier en 9,7% van alle rijdende auto's minstens één passagier die geen lid is van het huishouden (in Wallonië:

respectievelijk 29,8% en 9,0%). De bezettingsgraad in de MEL is 1,39 persoon per auto en 28,5% van de auto's heeft minstens één passagier aan boord.



De modus autobestuurder is een “overmatig gebruikte” modus om naar het werk te gaan en om iemand weg te brengen/op te halen. Het wordt “ondermaats” gebruikt voor het motief “Anders” en vrijwel niet gebruikt voor opleiding (dit is logisch aangezien dit een zeer frequent motief is voor mensen die te jong zijn om een rijbewijs te hebben).

De modus autopassagier is oververtegenwoordigd voor opleiding en het motief “Anders”, alsmede het motief terug naar huis. Deze modus wordt daarentegen heel weinig gebruikt om naar het werk te gaan (carpooling naar het werk komt weinig voor).

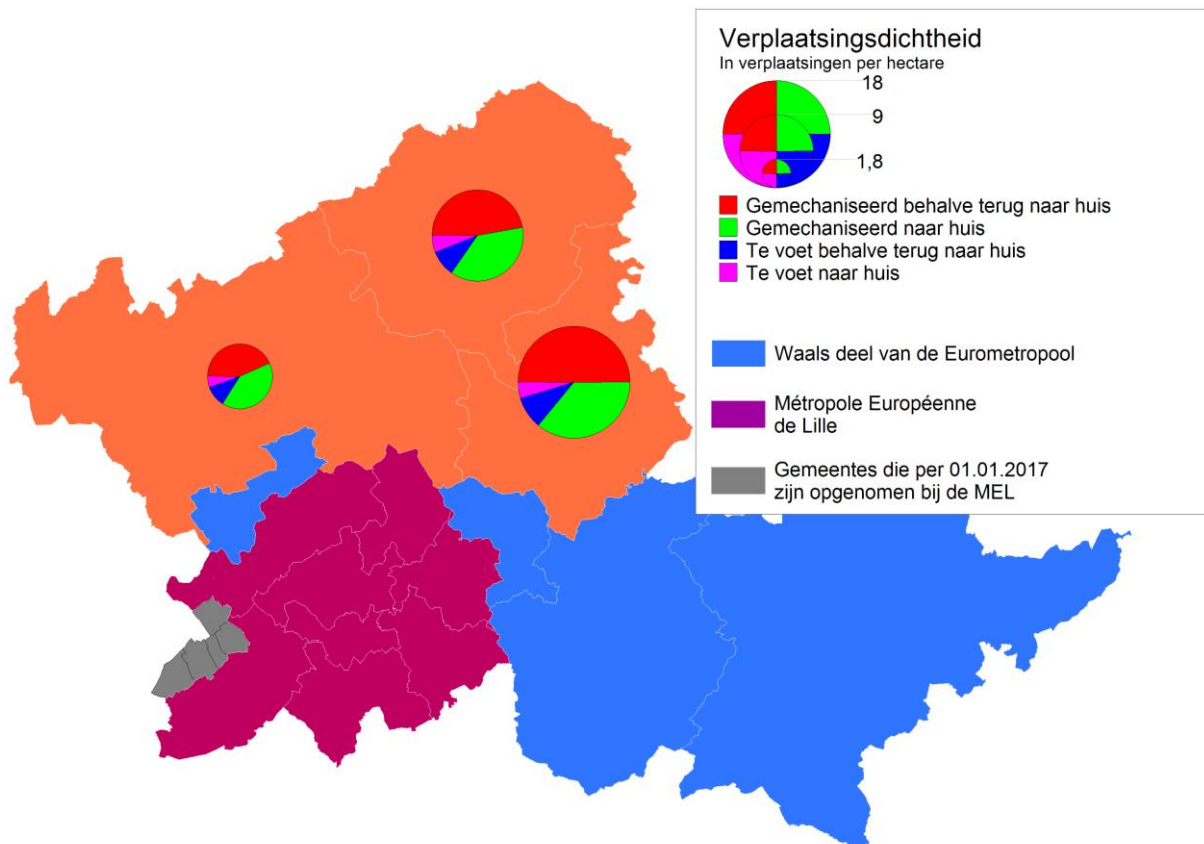
Deze resultaten komen volledig overeen met wat we kunnen observeren op de andere grondgebieden.

Voor de trajecten aan het stuur van een auto **is de gemiddelde duur om een parkeerplaats te vinden ongeveer 8 seconden...** Deze uiterst lage waarde heeft te maken met de zeer lage proportie tijd die wordt aangegeven als niet nul (slechts 6,0%). Wanneer de tijd niet nul is, bedraagt de gemiddelde duur 2'13. In 57% van de gevallen waarin de duur niet nul is, wordt de zoekduur door de bestuurder geschat op 1 minuut.

Voor de trajecten aan het stuur van een auto **bedraagt de lopend afgelegde afstand tot aan bestemming (of tot aan de volgende modus in de zeldzame gevallen van intermodaliteit) ongeveer 38 meter...** In meer dan 73% van de gevallen verklaren de automobilisten een afstand van nul meter lopen tot aan hun bestemming (ze staan bijvoorbeeld voor de deur geparkeerd of op hun erf). Wanneer de afstand niet nul is, bedraagt de gemiddelde, lopend afgelegde afstand 140 meter. In 78% van de gevallen waarin de duur wordt beschouwd als niet verwaarloosbaar, is de loopduur 2 minuten of minder.

8.15 Verplaatsingsstromen

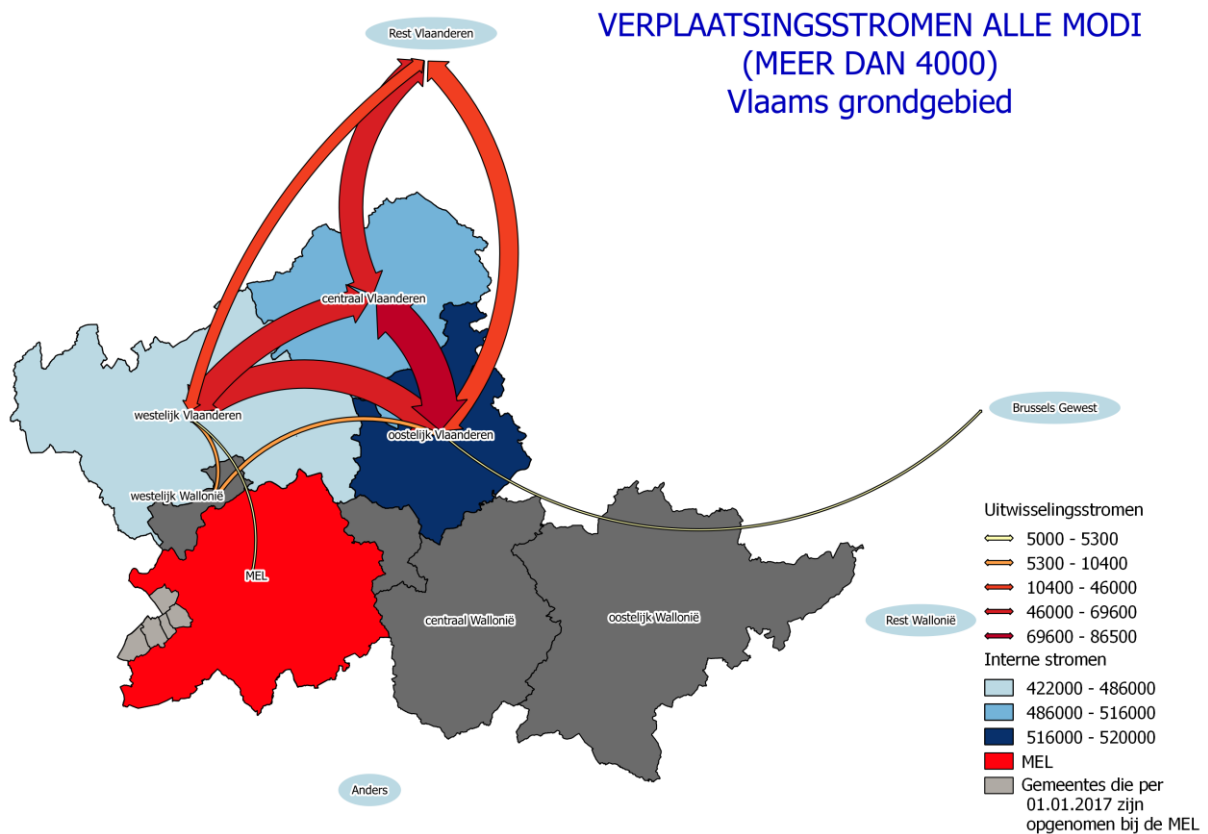
8.15.1 Dichtheid van de stromen per zone



Het grondgebied van oostelijk Vlaanderen, het kleinste en dichtstbevolkte van de drie Vlaamse grondgebieden, is logischerwijs het gebied dat de grootste verplaatsingsdichtheid per hectare te zien geeft (meer dan 17).

De verspreiding tussen gemechaniseerde verplaatsingen of niet-gemechaniseerde verplaatsingen en naar huis of niet naar huis laat geen bijzonder atypische resultaten zien in Vlaanderen.

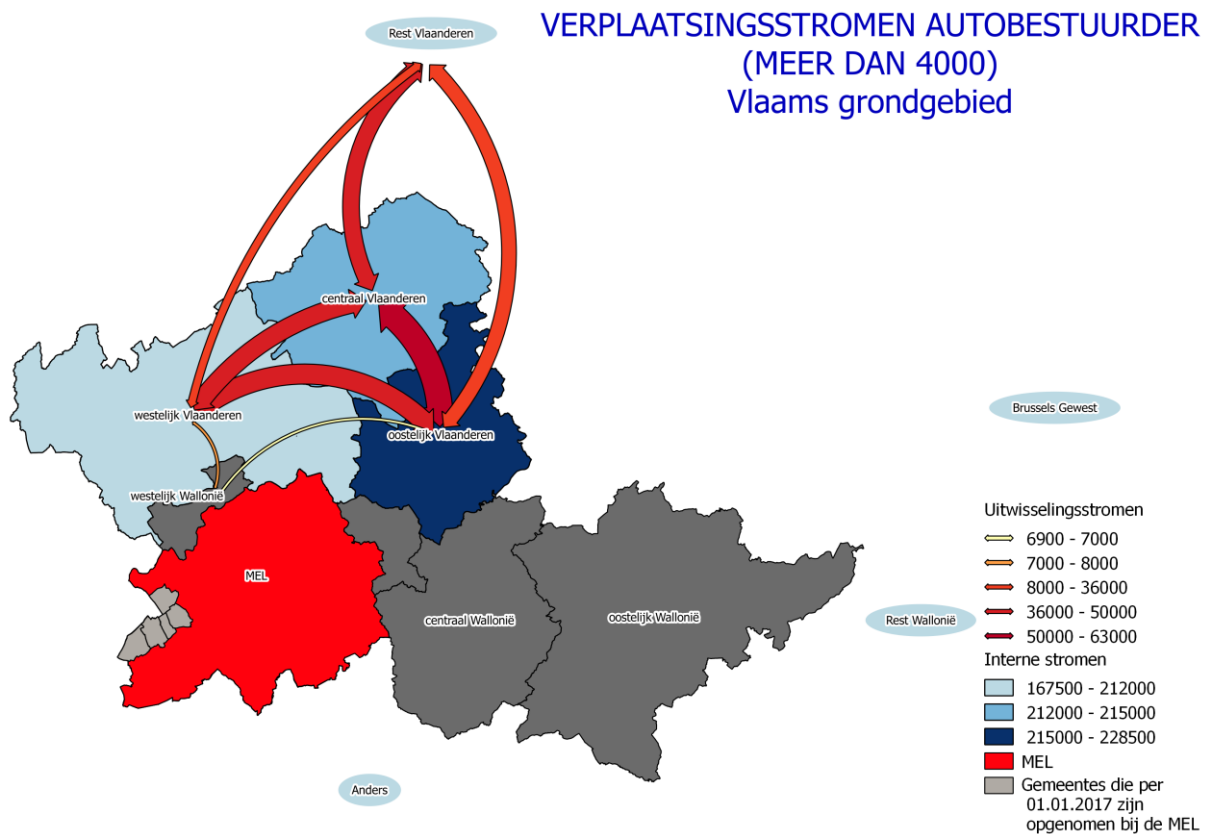
8.15.2 De verplaatsingsstromen



De interne stromen zijn veel groter dan de uitwisselingsstromen tussen de verschillende delen van het grondgebied. De interacties zijn sterk tussen de drie Vlaamse gebieden, die alle een gezamenlijke grens bezitten.

Buiten het grondgebied laten alleen de interacties met de rest van Vlaanderen relatief belangrijke stromen zien. We noteren zeer geringe banden met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MEL, en zeer weinig banden met Wallonië.

8.15.3 De verplaatsingsstromen in de auto als bestuurder



De kaart van de verplaatsingsstromen van de modus autobestuurder lijkt veel op de kaart “alle modi” (behalve voor de ordes van grootte van de interne stromen). De “kleine” betrekkingen zijn niet te zien, want ze liggen onder de grens van 4000 verplaatsingen die is aangehouden om als significant beschouwd te worden.

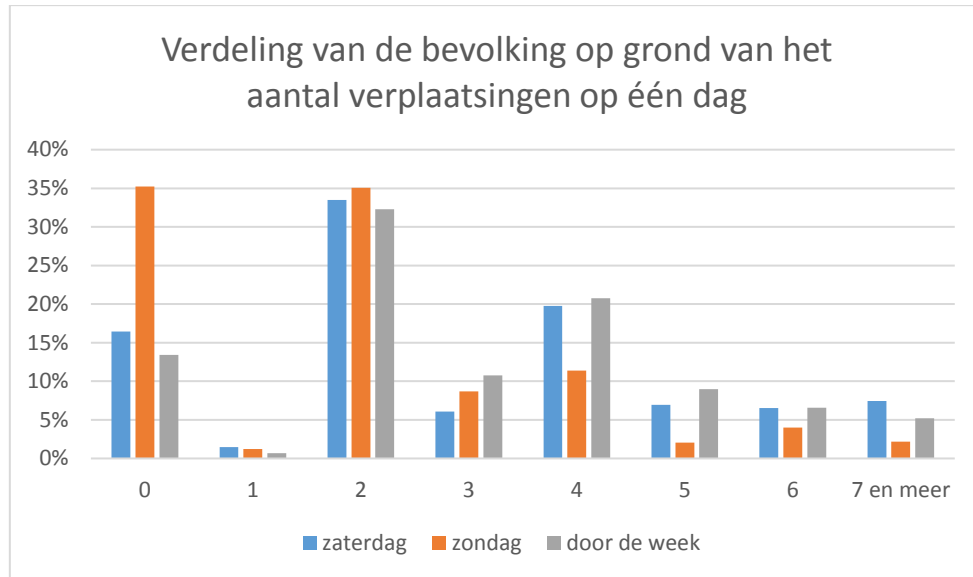
8.15.4 De verplaatsingsstromen tussen de grote sectoren

	Oostelijk Vlaanderen	Centraal Vlaanderen	Westelijk Vlaanderen	Rest Vlaanderen	Wallonië Eurom.	Anders	MEL	Totaal
Oostelijk Vlaanderen	517.000	44.000	34.000	23.000	6.000	NS	NS	629.000
Centraal Vlaanderen	43.000	486.000	32.000	28.000	NS	NS	NS	593.000
Westelijk Vlaanderen	35.000	29.000	423.000	15.000	5.000	NS	NS	512.000
Rest Vlaanderen	23.000	30.000	13.000	23.000	NS	NS	NS	90.000
Wallonië Eurom.	7.000	NS	4.000	NS	NS	NS	NS	16.000
Anders	4.000	NS	NS	NS	NS	NS	NS	10.000
MEL	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	8.000
Totaal	630.000	593.000	513.000	89.000	16.000	8.000	9.000	1.858.000

De herkomstpunten van de verplaatsingen staan horizontaal op dezelfde regel vermeld, de bestemmingen staan in de kolom. De klassering van de grondgebieden geschiedt volgens het aantal verplaatsingen vanaf de herkomst. De waarden beneden 4.000 verplaatsingen zijn om redenen van statistische significantie niet ingevuld.

9 Mobiliteit in het weekend

In tegenstelling tot de doordeweekse dagen zijn voor het weekend alleen de mobiliteitsgegevens van personen van 16 jaar en ouder verzameld. De analyses hebben dus alleen betrekking op personen van 16 jaar en ouder en de vergelijkingsgegevens met de doordeweekse dagen betreffen ook alleen 16-jarigen en ouder.

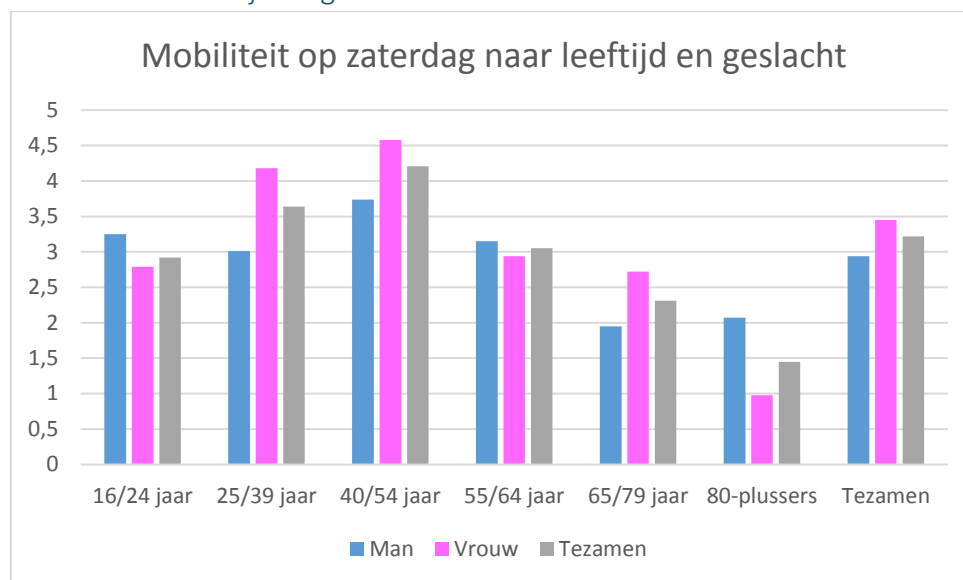


De mobiliteitsprofielen lopen sterk uiteen tussen zondag en de doordeweekse dagen of zaterdag: we hebben een grote proportie personen die zich die dag niet verplaatst hebben (ongeveer 35% tegen 13 tot 16% voor de andere dagen) en veel minder personen die vele verplaatsingen hebben verricht.

Daar de verschillen tussen zaterdag en zondag evenmin verwaarloosbaar zijn, wordt de mobiliteit hierna op gedifferentieerde wijze geanalyseerd, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met de gemiddelde mobiliteit door de week (van de 16-jarigen en ouder).

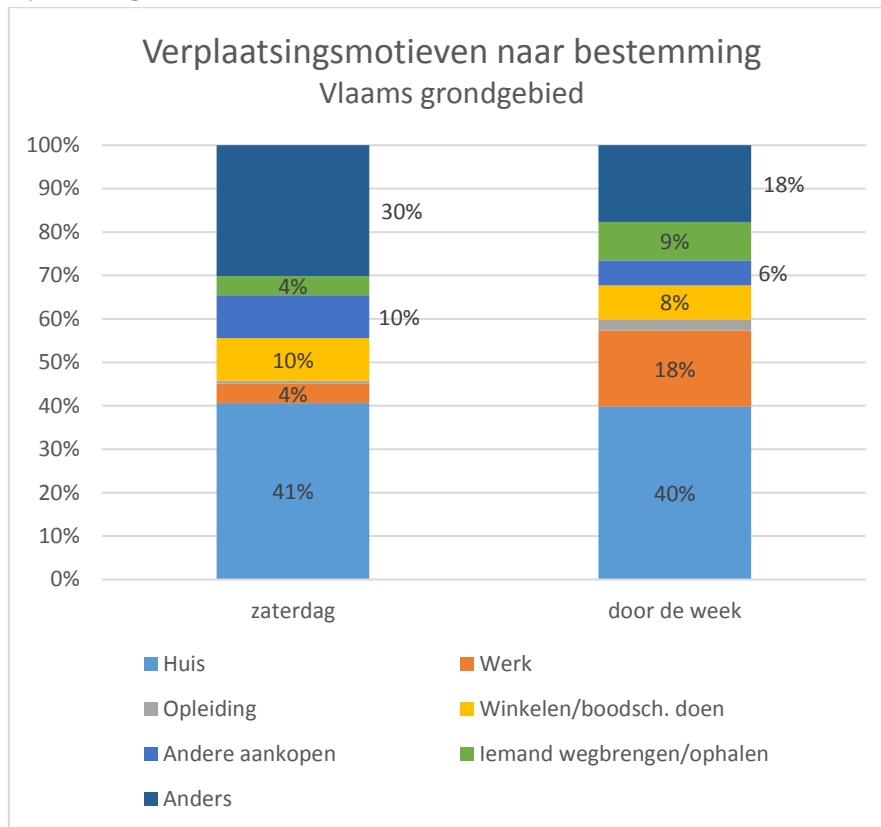
9.1 Zaterdag

9.1.1 Mobiliteit naar leeftijd en geslacht



Op zaterdag bedraagt de mobiliteit van de inwoners van het Vlaamse grondgebied gemiddeld 3,2 verplaatsingen, gelijk aan de door de week geobserveerde mobiliteit. De maximale mobiliteit op zaterdag wordt bereikt bij de 40/54-jarigen, met een lichte totale hoge mobiliteit voor de vrouwen. De enige leeftijdsgroep waar hun mobiliteit significant lager is dan die van de mannen is die van de 80-plussers. Dit is logisch gezien de hogere gemiddelde leeftijd van de vrouwen in die groep (hogere levensverwachting).

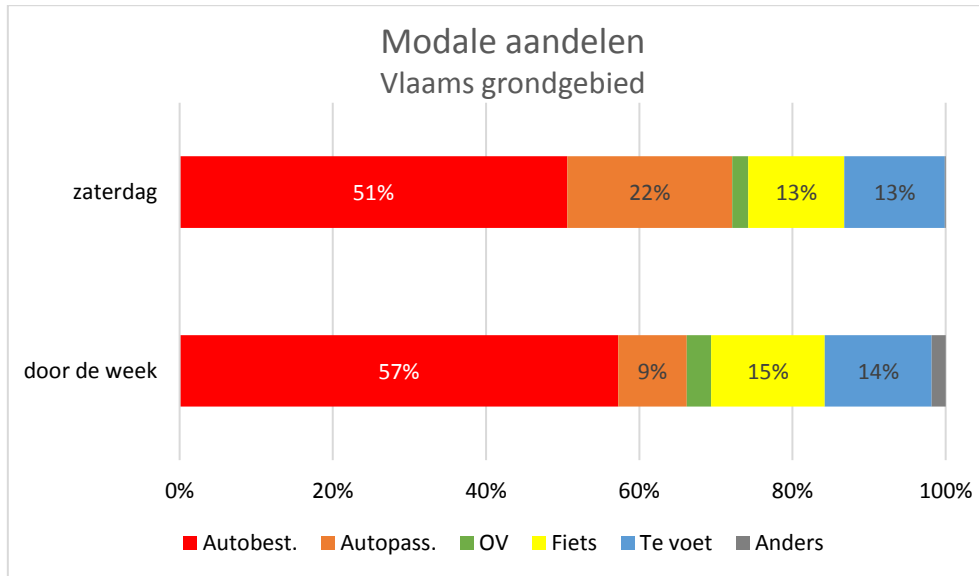
9.1.2 De verplaatsingsmotieven



Als we de verplaatsingsmotieven voor zaterdag en zondag vergelijken, zien we dat op zaterdag het motief “Anders” belangrijk is. Hieronder vallen administratieve stappen, ontspanning, uit eten, op bezoek enz. Het motief Winkelen/boodschappen doen (in winkels of supermarkt) stijgt. Opmerkelijke dalingen zijn vanzelfsprekend te zien voor de motieven opleiding en werk, die sterk minder zijn in vergelijking met door de week, evenals iemand wegbrengen/ophalen (vaak naar school).

Het motief “terug naar huis” is altijd het hoogst op zaterdag en blijft relatief stabiel ten opzichte van door de week. Dit betekent dat de verplaatsingslussen niet significant verschillen qua aantal haltes alvorens men terugkeert naar huis.

9.1.3 Modale aandelen

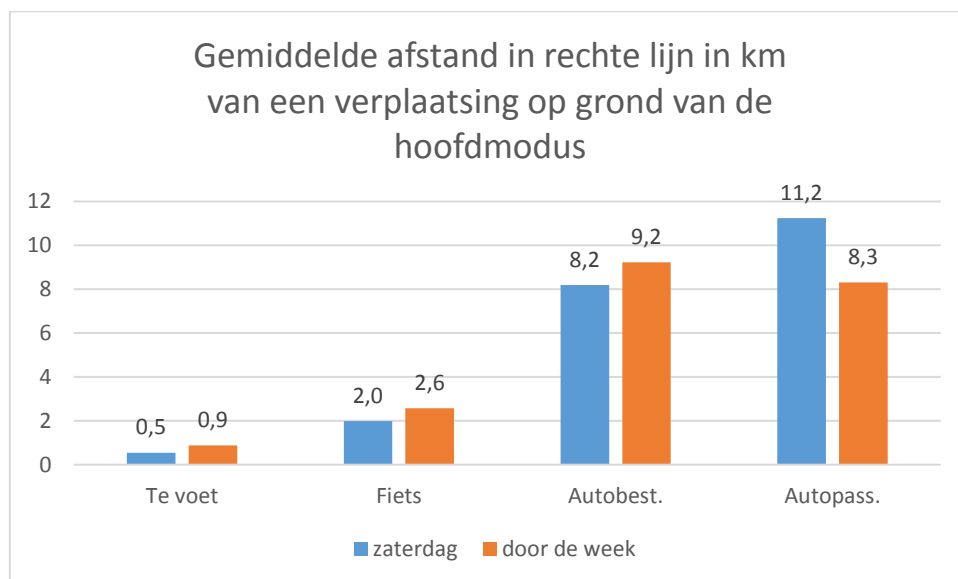


De verplaatsingen op zaterdag worden gekenmerkt door een verhoogd gebruik van de auto, hoofdzakelijk vanwege een zeer grote toename van de modus autopassagier. Dit resultaat is niet verrassend aangezien de activiteiten op zaterdag veel vaker worden uitgevoerd met meerdere personen (winkelen, ontspanning, diverse uitstapjes) dan door de week (werk, opleiding). De actieve modi (te voet en fiets) zijn iets meer op de achtergrond, evenals het gebruik van het openbaar vervoer.

9.1.4 Afstand en duur van de verplaatsingen

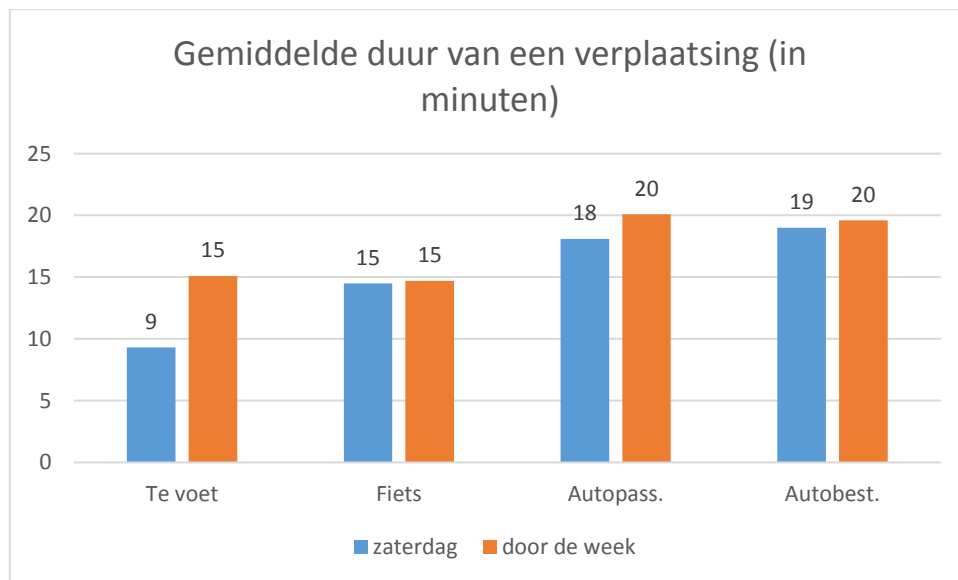
De verplaatsingen betreffende wandelingen/tochtjes of rondes zijn niet in aanmerking genomen in de navolgende analyses. De analyse heeft betrekking op de afstanden in rechte lijn van de verplaatsingen (afstand in vogelvlucht).

Alleen de modi met steekproeven van voldoende grootte worden gepresenteerd in het vervolg van dit deel.



Tussen de diverse modi zijn gecontrasteerde verschillen te zien qua afstand in rechte lijn van de verplaatsingen. De verplaatsingen te voet of met de fiets zijn korter, evenals verplaatsingen met de modus autopassagier. Voor de verplaatsingen als autobestuurder is daarentegen een niet-verwaarloosbare verhoging van de afstand in rechte lijn te zien.

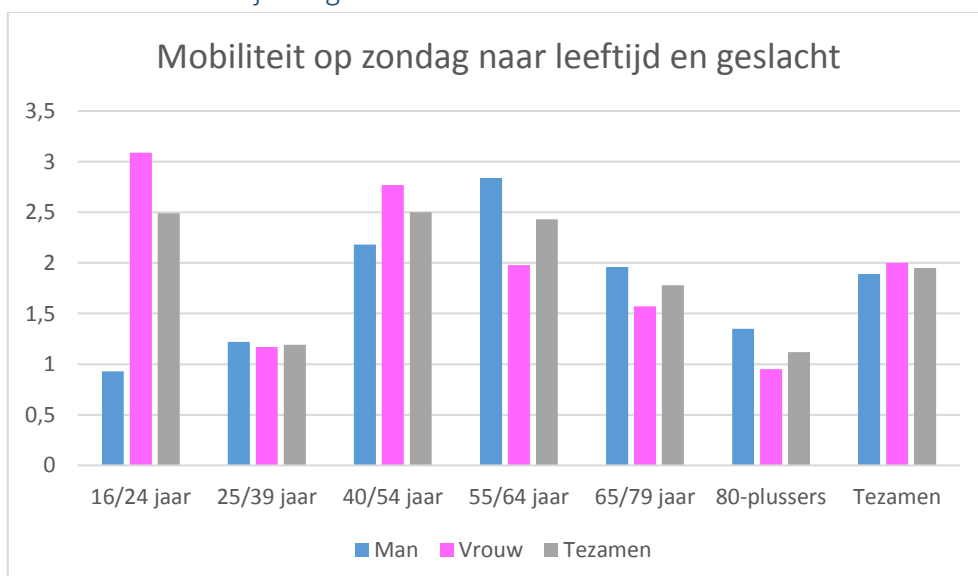
Voor alle modi tezamen is de lengte van een verplaatsing stabiel in vergelijking met door de week, met een gemiddelde afstand in rechte lijn van 7,4 km.



De gemiddelde duur van een verplaatsing is significant lager op zaterdag dan door de week: 18 minuten tegen 21. Omdat de afstand in rechte lijn stabiel is, betekent dit een verhoging van de gemiddelde snelheid van de verplaatsing, die we kunnen zien bij de verplaatsingen met de modus autobestuurder: de verplaatsing is langer maar kost minder tijd.

9.2 Zondag

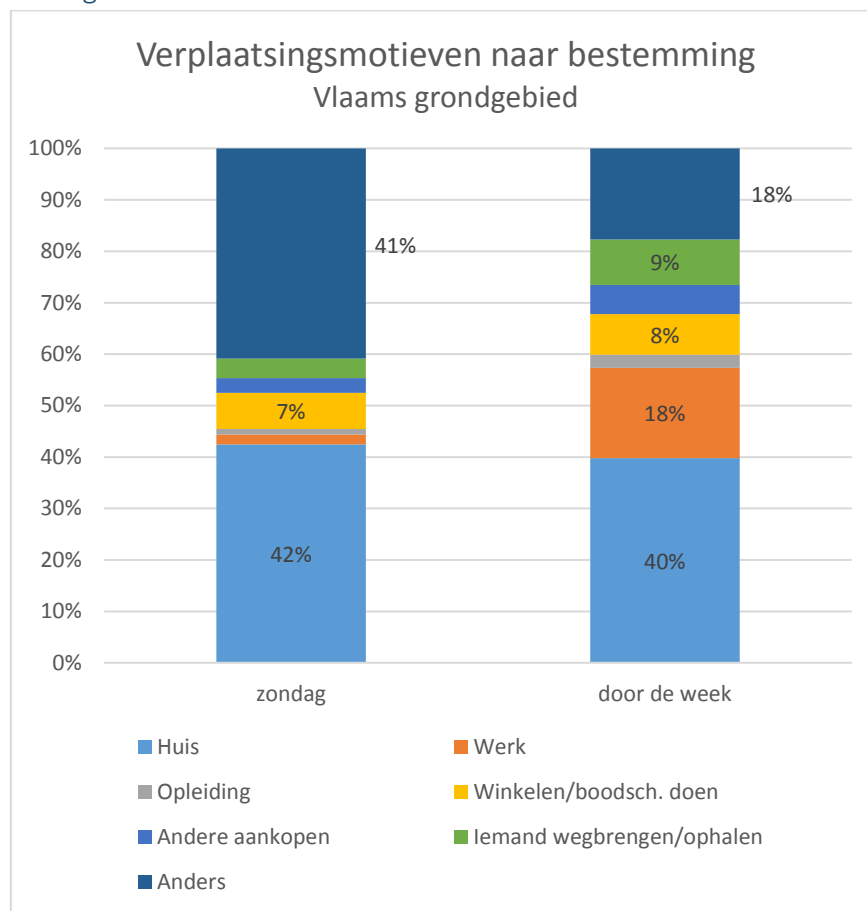
9.2.1 Mobiliteit naar leeftijd en geslacht



Op zondag bedraagt de mobiliteit van de bewoners van het Vlaamse grondgebied gemiddeld 2,0 verplaatsingen per dag per persoon, zeer gering in vergelijking met door de week (ongeveer 3,2 voor 16 jaar en ouder). Dit resultaat lijkt echter coherent met wat we zien voor de mobiliteit op zondag op andere grondgebieden.

De gedetailleerde analyse van de mobiliteit per leeftijdsgroep of geslacht is vrij complex gezien de geringe steekproeven die beschikbaar zijn voor bepaalde bevolkingscategorieën (bijvoorbeeld slechts 14 personen van 16 t/m 24 jaar ondervraagd over de verplaatsingen in het weekend). We kunnen over het geheel genomen geringe verschillen tussen mannen en vrouwen aanhouden.

9.2.2 Verplaatsingsmotieven

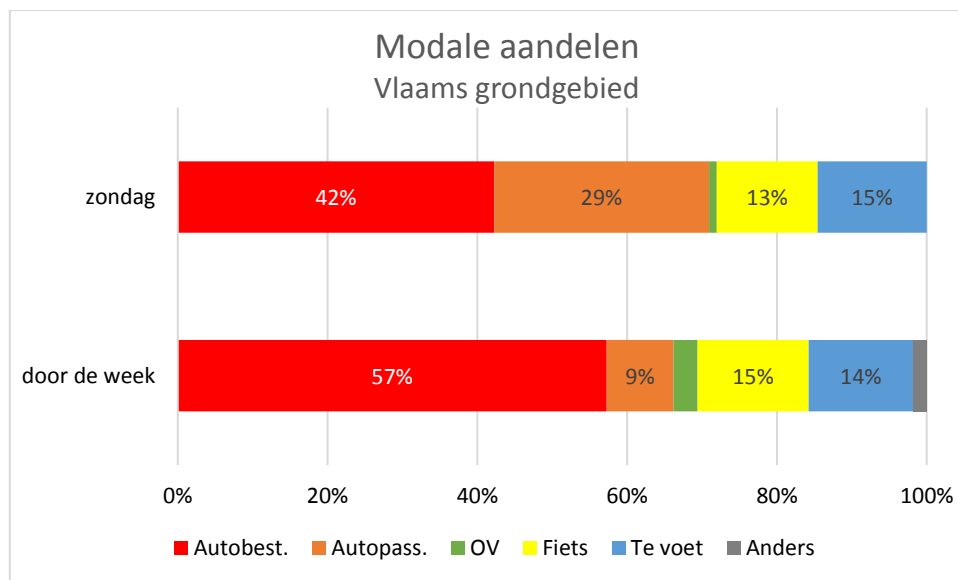


Als we de verplaatsingsmotieven voor zaterdag en zondag vergelijken, zien we dat op zondag het motief “Anders” heel belangrijk is. Hieronder vallen administratieve stappen, ontspanning, uit eten, op bezoek enz. Het motief Winkelen/boodschappen doen in kleine winkels daalt verhoudingsgewijs licht, het overige winkelen (in de supermarkt) veel meer. Vanzelfsprekend dalen de motieven werk en opleiding sterk in vergelijking met door de week, evenals iemand wegbrengen/ophalen (vaak naar school).

Het motief “terug naar huis” ligt iets hoger, hetgeen betekent dat de verplaatsingslussen op zondag iets simpeler zijn dan door de week: de Vlamingen maken vaker eenvoudige heen- en terugritten tussen huis en een activiteit op zondag dan door de week. De sterke daling van het

motief werk (het motief dat personen dwingt zich ver van huis te begeven) kan dit verschil verklaren.

9.2.3 Modale aandelen

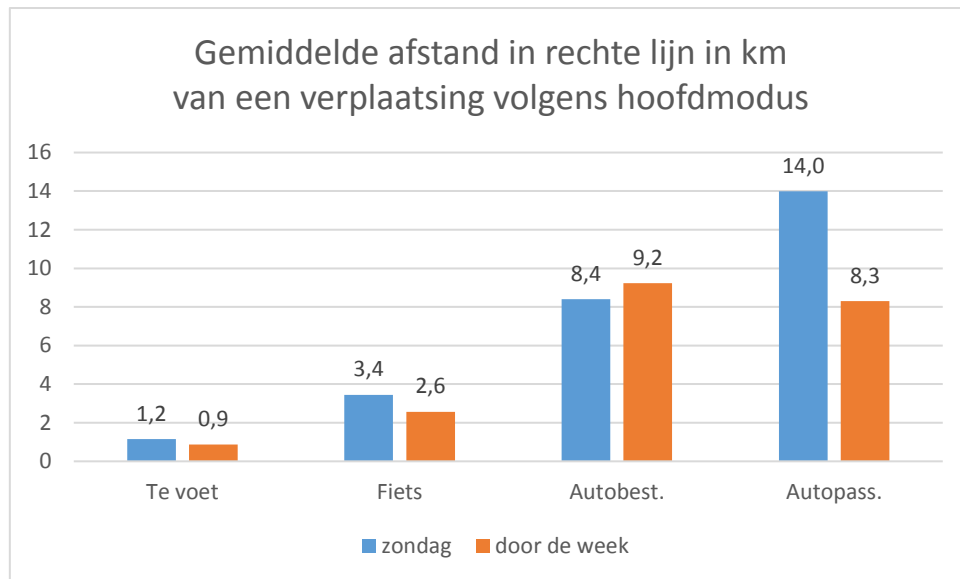


De constatering op zaterdag gelden ook op zondag en zelfs vaak in nog sterkere mate wat betreft het hogere gebruik van de modus autopassagier ten koste van de modus autobestuurder. De actieve modi blijven over het geheel genomen stabiel.

9.2.4 Afstand en duur van de verplaatsingen

Verplaatsingen betreffende wandelingen/tochtjes of rondes worden niet in aanmerking genomen in de navolgende analyses. De analyse heeft betrekking op de afstanden in rechte lijn van de verplaatsingen (afstand in vogelvlucht).

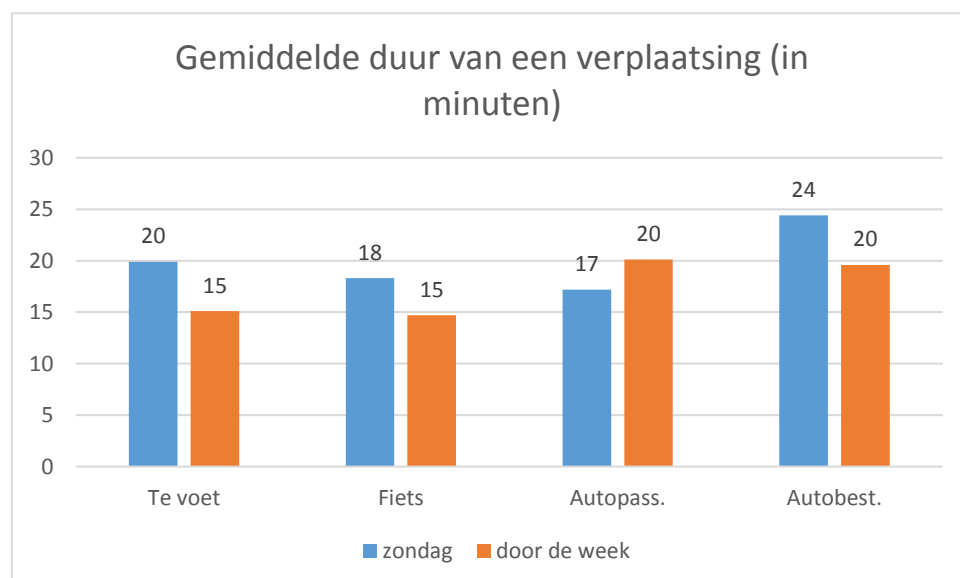
Alleen de modi met steekproeven van voldoende grootte worden gepresenteerd in het vervolg van dit deel.



In tegenstelling tot de zaterdag is de gemiddelde afstand in rechte lijn van een verplaatsing op de fiets op zondag hoger, wellicht omdat de fiets dan meer voor sportief gebruik dan als vervoermiddel wordt aangewend.

De gemiddelde afstand in rechte lijn van een verplaatsing als passagier van een auto blijft lager dan wat we door de week observeren. De afstand in rechte lijn van een verplaatsing aan het stuur is veel hoger.

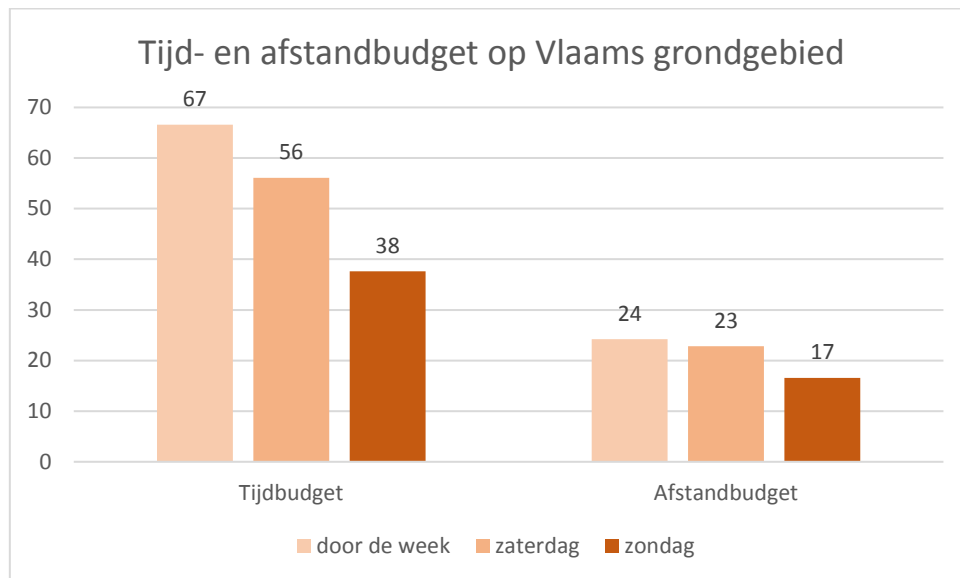
Alle modi tezamen genomen bedraagt de gemiddelde afstand in rechte lijn van een verplaatsing 9 km op zondag tegen 7,5 door de week.



De gemiddelde duur van een verplaatsing is stabiel ten opzichte van door de week met ongeveer 21 minuten. Omdat de afstand groter is, zijn de verplaatsingen dus sneller.

9.3 Budget verplaatsingstijd en -afstand

De budgets worden altijd berekend buiten verplaatsingen om motieven van wandelingen/tochtjes en rondes.



Voor de inwoners van het Vlaamse grondgebied neemt de aan verplaatsingen gewijde duur sterk af in het weekend, en meer nog op zondag dan op zaterdag. In termen van afgelegde afstand daarentegen, blijft de zaterdag op een niveau dicht tegen dat van door de week aanliggen terwijl we wel een afname van het aantal afgelegde kilometers zien op zondag (net als voor de inwoners van de MEL) in tegenstelling tot de Walen.

**MOBILITEITSONDERZOEK GROOT GRONDGEBIED EN
COMMUNICATIEMIDDELEN VAN DE HUISHOUDENS
IN HET LEEFGEBIED VAN DE METROPOOL LILLE 2016
TELEFONISCH ONDERDEEL**

HUISHOUDENVRAGENLIJST	
Vragenlijstcode	1
Dag verplaatsingen persoon nr.1	Ma 1 Di 2 Wo 3 Do 4 Vr 5 ┌┐
Duur van het gesprek (<i>in minuten</i>) ┌┐┐┐	
Dag verplaatsingen persoon nr.2	Ma 1 Di 2 Wo 3 Do 4 Vr 5 ┌┐
Overzicht	
Trekingssector van de steekproef en verfijnde woonzone	┌┐┐┐ ┌┐┐┐
Steekproefnummer in de sector	┌┐┐┐
Naam, voornaam en nummer van de enquêteur	┌┐┐┐
Week nummer	┌┐┐
Resultaat van het onderzoek	┌┐┐
Duur van het gesprek	┌┐┐┐

Wet nr. 7817 van 6 januari 1978 met betrekking tot informatica, bestanden en vrijheden, inclusief de wijzigingen hierop, garandeert betrokken natuurlijke personen een recht van toegang en correctie van hun persoonsgegevens. Dit recht kan worden uitgeoefend tijdens de periode waarin deze gegevens op naam worden bewaard bij

SAMENSTELLING VAN HET HUISHOUDEN

In dalende volgorde van leeftijd alle personen tellen die gewoonlijk minstens 3 nachten per week van maandag t/m vrijdag in de woning wonen.

M0. Kunt u mij, in dalende volgorde van leeftijd, de voornaam en de leeftijd aangeven van alle personen die gewoonlijk en minstens 3 nachten per week van maandag t/m vrijdag in uw woning wonen?

P0		P2	P3	P4	P7	P9
Nr.	Voornaam	Geslacht	Band met de referentiepersoon (te coderen nadat de referentiepersoon door het computerprogramma is aangewezen)	Leeftijd	Bezit van autorijbewijs (categorie B – gisteren geldig)	Hoofdbezigheid
		1. Mann. 2. Vrouw.	1. Referentiepersoon 2. Echtgenoot 3. Kind 4. Medehuurder, huurder of onderhuurder 5. Anders (met verwantschapsband) 6. Anders (zonder verwantschapsband)	<i>Leeftijd op de onderzoeksdatum</i> EINDE ONDERZOEK VOOR KINDEREN BENEDEN 5 JAAR	1. Ja 2. Nee 3. Rijden onder begeleiding en rijlessen	1. Fulltime werk 2. Parttime werk 3. Leer-werktraject (leerlingwezen, professionalisering), stage 4. Student 5. Scholier tot einde middelbare school 6. Werkloze en/of werkzoekende 7. Gepensioneerd 8. Huisvrouw/huisman 9. Anders

Regel voor het aanwijzen van de referentiepersoon (vraag P3)

De referentiepersoon van het huishouden wordt automatisch aangewezen d.m.v. een regel die toegepast wordt op de oudste drie personen van het huishouden (in dalende volgorde geklasseerd) en op grond van hun potentiële relatie:

Huishouden van **1 persoon**: deze persoon is tevens referentiepersoon;

Huishouden van **2 personen**: de referentiepersoon is de man in geval van een (echt)paar; indien geen (echt)paar dan de oudste werkende en, indien geen werkende, de oudste persoon;

Huishouden van **3 personen en meer**: in geval van een (echt)paar in het huishouden is de man de referentiepersoon van het (echt)paar; indien geen (echt)paar, de oudste werkende en indien geen werkende, de oudste persoon.

Het aantal personen **van 5 jaar en ouder** berekenen (leeftijd bereikt op de onderzoeksdatum).

De respondent(en) worden aangewezen via een door de computer uitgevoerde random selectie.

Voor de referentiepersoon, indien deze geen deel uitmaakt van de respondenten:

P8.	Wat is de laatste voltijds bezochte onderwijsinstelling door (voornaam van de referentiepersoon)?	
0.	In opleiding	
1.	Geen diploma	
2.	Basisschool	
3.	Secundair Cyclus 1	
4.	Secundair Cyclus 2	
5.	Secundair Cyclus 3	
6.	Speciaal onderwijs	
7.	Niet-universitair hoger onderwijs, 2 tot 3 jaar	
8.	Niet-universitair hoger onderwijs, 4 tot 5 jaar	
9.	Universitair	

P11.	Wat is of wat was het hoofdberoep van (voornaam van de referentiepersoon) (indien scholier of student, code "7" aangeven)?	
1.	Landbouwer	
2.	Ambachtsman, winkelier, ondernemer	
3.	Kaderpersoneel en hoger intellectueel beroep	
4.	Technicus of vakspecialist	
5.	Bediende	
6.	Arbeider	
7.	Leerling, student	
8.	Werkloze die nooit gewerkt heeft	
9.	Andere niet-werkende die nooit gewerkt heeft	
10.	Zelfstandige	
11.	Invalide	
12.	Docent	

M5.	Heeft u een Internetverbinding?	1. Ja	2. Nee	
------------	---------------------------------	--------------	---------------	----------------------

M6.	Aantal personenauto's of bedrijfsvoertuigen van minder dan 1000 kg nuttig laadvermogen ter beschikking van de leden van het huishouden (voertuigen in bezit + beschikbaar gestelde voertuigen) (Indien 0 , doorgaan naar M14)				
		Voertuig nr. 1	Voertuig nr. 2	Voertuig nr. 3	Voertuig nr. 4
M8 Energie van het voertuig					
1. Loodvrij					
2. Super					
3. Diesel					
4. Gas					
5. Elektrisch					
6. Hybride					
7. Anders					
M9 Datum van eerste toelating					
M10 Cilinderinhoud van het voertuig					
1. Tussen 0 en 1599 cc (of cm3)					
2. Tussen 1600 en 2000 cc (of cm3)					
3. 2001 of meer cc (of cm3)					
M24 Is dit voertuig tussen gisternacht 4.00 uur en vannacht 4.00 uur gebruikt?					
1. Ja					
2. Nee					
M12. Waar staat het voertuig 's nachts meestal geparkeerd?					
1. In een garage, autobox of andere privéplaats					
2. Op straat					
3. Op een onoverdekt parkeerterrein (of plein)					
4. In een openbare, overdekte parkeergarage					

M14.	Over hoeveel gemotoriseerde 2- of 3-wielers beschikken de leden van uw huishouden? (in bezit + beschikbaar gesteld)	
-------------	--	----------------------

M20. Hoeveel fietsen in rijdbare staat en die bruikbaar zijn op de openbare weg, heeft u ter beschikking in uw huishouden? (Indien 0 , doorgaan naar M23)	
 M22A. Hoeveel hiervan hebben elektrische trapondersteuning?	

**MOBILITEITSONDERZOEK GROOT GRONDGEBIED EN
COMMUNICATIEMIDDELEN VAN DE HUISHOUDENS
IN HET LEEFGEBIED VAN DE METROPOOL LILLE 2016
TELEFONISCH ONDERDEEL**

PERSONENVRAGENLIJST (respondenten)	De respondent(en) is/zijn geselecteerd via een random-selectiefunctie in het dataverzamelingsprogramma.	
Vragenlijstcode	2	

Trekkingssector van de steekproef en verfijnde woonzone				
Steekproefnummer in de sector				
Eerste respondent				
Voornaam	Onderzoek verricht op	Di	Wo	Do Vr Za
Datum/...../.....	Tijdstip			
Tweede respondent				
Voornaam	Onderzoek verricht op	Di	Wo	Do Vr Za
Datum/...../.....	Tijdstip			

Wet nr. 7817 van 6 januari 1978 met betrekking tot informatica, bestanden en vrijheden, inclusief de wijzigingen hierop, garandeert betrokken natuurlijke personen een recht van toegang en correctie van hun persoonsgegevens. Dit recht kan worden uitgeoefend tijdens de periode waarin deze gegevens op naam worden bewaard bij

Voor elke respondent:

P0.	Nummer van de persoon	
P8.	Wat is de laatste voltijds bezochte onderwijsinstelling? 0. In opleiding 1. Geen diploma 2. Basisschool 3. Secundair Cyclus 1 4. Secundair Cyclus 2 5. Secundair Cyclus 3 6. Speciaal onderwijs 7. Niet-universitair hoger onderwijs, 2 tot 3 jaar 8. Niet-universitair hoger onderwijs, 4 tot 5 jaar 9. Universitair	

P11.	Wat is of wat was het hoofdberoep van (indien scholier of student, code “7” aangeven)? 1. Landbouwer 2. Ambachtsman, winkelier, ondernemer 3. Kaderpersoneel en hoger intellectueel beroep 4. Technicus of vakspecialist 5. Bediende 6. Arbeider 7. Leerling, student 8. Werkloze die nooit gewerkt heeft 9. Andere niet-werkende die nooit gewerkt heeft 10. Zelfstandige 11. Invalide 12. Docent	
-------------	--	----------------------

Voor werkenden, studenten en scholieren (codes “1” t/m “5” in P9, “Huishoudenvragenlijst”)

P14.	Met betrekking tot uw hoofdbezigheid: werkt of studeert u uitsluitend thuis? 1. Ja (doorgaan naar P19) 2. Nee	
-------------	---	---

P15.	Met betrekking tot uw hoofdbezigheid: wat is uw werk- of opleidingsadres? (u geeft de sector en de plek met druk verkeer op of de gedetailleerde zone van het onderzoeksgebied of de “gemeentecode” van het Handboek geografische codering buiten het onderzoeksgebied.) Indien P15 = 888888 (reizend), doorgaan naar P19
-------------	--

**VOOR WERKENDEN, SCHOLIEREN EN STUDENTEN (codes 1, 2, 3, 4 en 5
in P9) VAN 18 JAAR EN OUDER, INDIEN P14 = 2, INZAKE HUN
HOOFDBEZIGHEID**

Om naar de werk- of opleidingsplek van uw
hoofdbezigheid te gaan

P16

P17

P18

Beschikt u **in het
algemeen** over
een auto als
bestuurder?

Ontmoet u **in het
algemeen**
parkeerproblemen
?

Is het moeilijk
om te
parkeren?

1. Ja en ik gebruik hem
tot aan mijn werk- of
opleidingsplek

2. Ja, maar ik gebruik
hem maar voor een
deel van het traject

3. Ja maar ik gebruik
hem niet

4. Nee

Indien geen rijbewijs,

code 4 aangeven. Indien

***1, doorgaan naar P17
Indien 2 t/m 4, doorgaan
naar P18***

1. Ja

2. Nee, ik heb een
gereserveerde
plaats

3. Nee, er zijn veel
parkeermogelijkheden in
de buurt

4. Nee, gezien mijn
werk/studietijden

***In alle gevallen,
doorgaan naar P19***

1. Ja

2. Nee, want ik zou een
gereserveerde plaats
kunnen krijgen

3. Nee, want er zijn veel
parkeermogelijkheden in
de buurt

01

☐

☐

☐

02

☐

☐

☐

VOOR IEDEREEN							VOOR DE WERKENDEN	
Gebruiksfrequentie van de vervoerswijzen							Met betrekking tot de dag van gisteren	
Door de week (van maandag t/m vrijdag), met welke frequentie gebruikt u(de <i>modus citeren</i>) om u te verplaatsen in het onderzoeksgebied? Opgelet: 1 verplaatsing = 1 heenrit of 1 terugrit								
1. Dagelijks of vrijwel dagelijks 2. Minimaal twee verplaatsingen per week 3. Minimaal twee verplaatsingen per maand								
4. Bij wijze van uitzondering 5. Nooit								
P19	P20	P21	P22	P23	P24	P27	P25	P26
Te voet (minstens 5 minuten lopen).	Fiets (bestuurder)	Gemotoriseerde tweewieler (bestuurder)	Auto (bestuurder)	Auto (passagier)	OV-netwerk (bus, tram, enz.)	Trein	Heeft u zich gisteren van 4.00 uur 's nachts tot vandaag 4.00 uur 's nachts, verplaatst ?	Heeft u gisteren van 4.00 uur 's nachts tot vandaag 4.00 uur 's nachts, gewerkt?
							1. Ja 2. Nee	1. Ja, buitenshuis 2. Ja maar thuis (werkt altijd thuis) 3. Ja maar thuis - telewerk 4. Ja maar thuis - anders 5. Nee, werkt nooit op die dag 6. Nee vanwege vakantie, staking of ziekte
01	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
02	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

**MOBILITEITSONDERZOEK GROOT GRONDGEBIED EN
COMMUNICATIEMIDDELEN VAN DE HUISHOUDENS
IN HET LEEFGEBIED VAN DE METROPOOL LILLE 2016
TELEFONISCH ONDERDEEL**

VERPLAATSINGSVRAGENLIJST	
Vragenlijstcode	3
Trekingssector van de steekproef en verfijnde woonzone	
Steekproefnummer in de sector	
Naam, voornaam en nummer van de enquêteur	
Nummer van de persoon (Overgenomen van P0 van de vragenlijst Personen van het huishouden)	

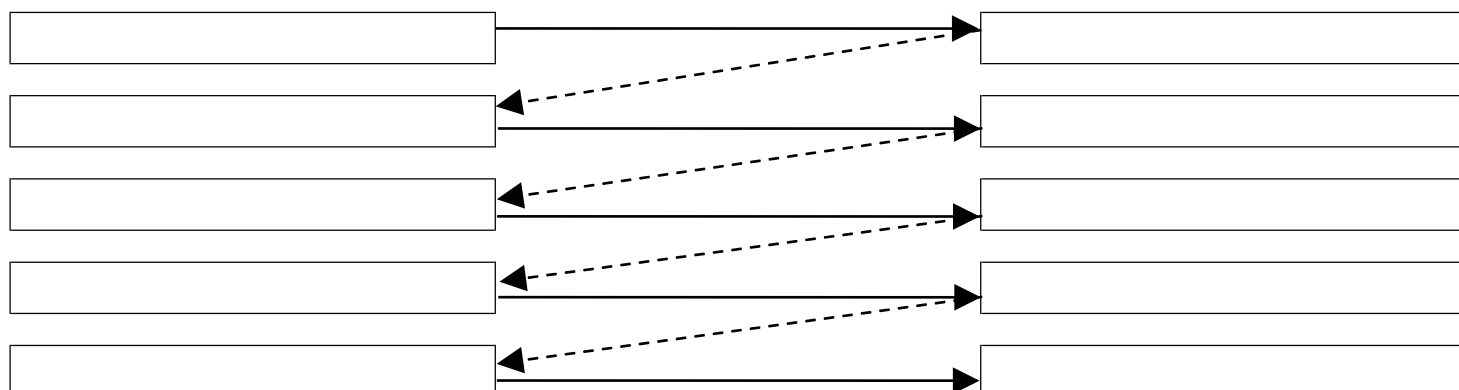
Wet nr. 7817 van 6 januari 1978 met betrekking tot informatica, bestanden en vrijheden, inclusief de wijzigingen hierop, garandeert betrokken natuurlijke personen een recht van toegang en correctie van hun persoonsgegevens. Dit recht kan worden uitgeoefend tijdens de periode waarin deze gegevens op naam worden bewaard bij

CODES MOTIEVEN HERKOMST (D2) EN BESTEMMING (D5) VAN DE VERPLAATSINGEN		CODES VERVOERSWIJZEN (T3)	
01	Huis (vertrek van, zich begeven naar)	01	Te voet
02	Tweede huis, tijdelijk verblijfsadres, hotel, andere woning (vertrek van, zich begeven naar)	10	Bestuurder Huur-/leenfiets
11	Werken op opgegeven werkplek	11	Fietsbestuurder
12	Werken op een andere plek – telewerk.	12	Fietspassagier
13	Werken op een andere plek buiten telewerk	13	Bestuurder van gemotoriseerde twee- of driewieler < 50 cm3
21	Kinderopvang (Oppas, crèche enz.)	14	Passagier van gemotoriseerde twee- of driewieler < 50 cm3
22	Leren op de opgegeven opleidingsplek (kleuterschool en basisschool)	15	Bestuurder van gemotoriseerde twee- of driewieler >= 50 cm3
23	Leren op de opgegeven opleidingsplek (secundair onderwijs)	16	Passagier van gemotoriseerde twee- of driewieler >= 50 cm3
25	Studeren op de opgegeven studieplek (universitair of niet-universitair)	21	Autobestuurder
26	Leren op een andere plek (kleuter- en basisschool)	22	Autopassagier
27	Leren op een andere plek (secundair onderwijs)	31	Buspassagier Transpole
29	Studeren op een andere plek (universitair of niet universitair)	32	Trampassagier Transpole
30	Bezoek aan een winkel, winkelcentrum of openluchtmarkt zonder aankopen te doen	33	Metropassagier Transpole
31	Meerdere motieven in winkelcentrum	34	Openbaar vervoersnet De Lijn (buiten schooltransport)
32	Aankopen doen in warenhuis, supermarkt, hypermarkt en hun winkelpromenades	35	Openbaar vervoersnet TEC (buiten schooltransport)
33	Aankopen doen in (middel)kleine winkels en drive-in	39	Passagier ander stedelijk netwerk
34	Aankopen doen op een openlucht- of overdekte markt	41	Passagier departementale bussen (Arc en ciel)
35	Aankopen doen in een "drive-winkel"	42	Passagier andere autobussen (waarvan regionale lijnen, TER-bussen, buitenschools, incidenteel transport, cabotage internationale lijnen)
41	Behandeld worden (gezondheid)	43	Passagier schooltransportdienst
42	Een andere stap verrichten dan werk zoeken	51	Treinpassagier (SNCF, NMBS)
43	Werk zoeken	52	Passagier Shuttle (Kanaaltunnel met auto/motor)
51	Meedoen aan ontspannende activiteiten, sport, culturele of verenigingsactiviteiten	61	Taxipassagier
52	Een wandeling/tochtje maken, "etalages kijken", rijles nemen	71	Transport werkgever (uitsluitend)
53	Eten buitenshuis	81	Bestuurder van bestelbus(je), vrachtwagen (voor beroepsmatige rondes of privéverplaatsingen)
54	Op bezoek gaan bij familie of vrienden	82	Passagier van bestelbus(je), vrachtwagen (voor beroepsmatige rondes of privéverplaatsingen).
61	Iemand wegbrengen (persoon aanwezig)		
62	Iemand ophalen (persoon aanwezig)	91	Transport over rivier of zee
63	Iemand wegbrengen (persoon afwezig)	92	Vliegtuig
64	Iemand ophalen (persoon afwezig)	93	Rollerskate
71	Iemand afzetten bij een vervoerswijze (persoon aanwezig)	94	Rolstoel
72	Iemand ophalen bij een vervoerswijze (persoon afwezig)	95	Skate
73	Iemand afzetten bij een vervoerswijze (persoon aanwezig)	96	Step
74	Iemand ophalen bij een vervoerswijze (persoon afwezig)	97	Andere vervoerswijzen (Tractor, landbouwmachine, quad, enz.)
81	Een ronde om beroepsmatige redenen maken		
82	Een ronde langs winkels zonder aankopen te doen		
91	Andere motieven (aangeven welke)		

Schema van de verplaatsingen:

Geef links voor elke verplaatsing het motief HERKOMST en rechts het motief BESTEMMING aan, alsmede het/de gebruikte VERVOERSWIJZE(N) (over het algemeen wordt de bestemming van een verplaatsing de herkomst van de volgende verplaatsing).

DENK ERAAN DE VRAGEN OPNIEUW TE STELLEN INDIEN NODIG (zie instructieboekje) en vraag of de persoon niet is gestopt tijdens de verplaatsing die deze heeft opgegeven. Denk er aan ook de "kleine" verplaatsingen mee te tellen: een kind wegbrengen, brood of een krant kopen, tanken, de hond uitlaten, enz.



BESCHRIJVING VAN DE VERPLAATSIJNGEN										BESCHRIJVING VAN DE TRAJECTEN							
HERKOMST VAN DE VERPLAATSIJNG					BESTEMMING VAN DE VERPLAATSIJNG					INDIEN BESTUURDER VAN VOERTUIG (T3 = 10, 11, 13, 15, 21 EN 81)							
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8	D9	T1	T3	T7	T8	T8A	T9	T10	T11	
Nr. van de verplaatsing	Motief van de persoon (plus eventueel van de weggebrachte persoon)	Verfijnde herkomstzone (zie Handboek geografische codering)	Vertrektijd UUMM	Motief van de persoon (plus eventueel van de weggebrachte persoon)	Indien D5 = 81 of 82 Motieven ronde (aantal halles op de eerste verplaatsing van de ronde aangeven)	Verfijnde bestemmingszone (zie Handboek geografische codering)	Aankomsttijd UUMM	Duur van de verplaatsing in minuten	Nr. van het traject	Gebruikte vervoerswijze	Nr. van het voertuig (zie huishoudingen t) Indien voertuig niet opgenoemd in de huishoudingen t : 5. Ander voertuig van het huishouden 6. Huurauto 7. Voertuig van het bedrijf 8. Ander voertuig 9. Auto als deelauto indien T3=11 flats code 0 aangeven	Totaal aantal inzittenden van het voertuig (inclusief bestuurder aantal altijd minsten s = 1)	Aantal inzittenden van het voertuig g. buiten het huishouden (exclusief bestuurder)	Parkeerplaats 0. Halte om een persoon op te pikken of af te zetten; te tanken 1. Garage, auto, andere gereserveerde plaats 2. Op straat 3. Op een onoverdekt parkeerterrein (of plein) 4. In een openbare, overdekte parkeergarage 5. In een P&R van het stedelijk of interstedelijk vervoersnet	Aard van het parkeren 1. Verbonden 2. Gratis 3. Betaald, voor u rekening 4. Betaald, voor rekening van iemand anders Geen code aangeven indien T9 = 0	Duur parkeerplaats zoeken Code 00 aangeven indien niet gezocht wordt naar parkeerplaats (afzetten, gereserveerde plaats ...) In minuten	
	1° VERPLAATSIJNG Indien uitsluitend modus te voet , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)										TRAJECT(EN) VAN DE 1° VERPLAATSIJNG						
2° VERPLAATSIJNG Indien uitsluitend modus te voet , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)										TRAJECT(EN) VAN DE 2° VERPLAATSIJNG							
3° VERPLAATSIJNG Indien uitsluitend modus te voet , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)										TRAJECT(EN) VAN DE 3° VERPLAATSIJNG							
4° VERPLAATSIJNG Indien uitsluitend modus te voet , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)										TRAJECT(EN) VAN DE 4° VERPLAATSIJNG							

10 Technische bijlagen

10.1 Enquête

De Belgische enquête van het MO 2016 bevat meerdere onderdelen, die elk overeenkomen met een bepaald informatieniveau:

- De “Huishouden vragenlijst”, aan de hand waarvan informatie verzameld kan worden over huisvesting, uitrusting van het huishouden aan vervoersmiddelen, enz. Deze lijst wordt ingevuld door één van de volwassenen van het huishouden.
- De “Personen vragenlijst”, aan de hand waarvan gegevens kunnen worden verzameld over de personen waaruit het huishouden bestaat. Hiermee kunnen gegevens worden verzameld over alle leden van het huishouden en vele extra gegevens over de door trekking aangewezen personen die de hele enquête beantwoorden.
- De “Verplaatsingsvragenlijst”, waarmee alle verplaatsingen genoteerd kunnen worden die de respondenten verricht hebben gedurende een periode van 24 uur en de kenmerken ervan. Deze lijst wordt ingevuld door elke door trekking aangewezen persoon van het huishouden.

Het aantal door trekking aangewezen personen hangt af van het aantal personen van 5 jaar en ouder van het huishouden: als er één of twee personen van meer dan 5 jaar zijn, wordt er één persoon getrokken. Als er minstens drie personen van 5 jaar en ouder zijn, worden twee personen getrokken om de “Personen-” en “Verplaatsingsvragenlijst” in te vullen.

Voor de mobiliteit in het weekend wordt een iets lichtere versie van de “Verplaatsingsvragenlijst” tweemaal gebruikt: eenmaal voor de verplaatsingen op zaterdag, eenmaal voor de verplaatsingen op zondag. (Deze vragenlijst is hier niet gepresenteerd). Deze vragenlijsten bevatten minder informatie over de trajecten want ze worden verstrekt via een telefoongesprek.

De hierna gepresenteerde elementen zijn “afdrukbare” versies van de vragenlijsten die via een CATI (Computer Assisted Telephone Interview) aan de respondenten verstrekt zijn, aangezien het onderzoek per telefoon is uitgevoerd.

10.2 Bijzondere gevallen van rondes en wandelingen/tochtjes

Ten behoeve van de codificering van de verplaatsingen moeten een aantal beweringen geformuleerd worden met betrekking tot verplaatsingen, dat geldt vooral voor wandelingen/tochtjes en rondes.

Rondes zijn een aaneenschakeling van repetitieve verplaatsingen waarvan de volledige beschrijving uiterst langdradig zou zijn en tot gevolg zou hebben dat respondenten afhaken of dingen weglaten. We onderscheiden twee soorten rondes die “vereenvoudigd” zijn tijdens het verzamelen van de data: de rondes om beroepsmatige redenen van meer dan 6 opeenvolgende haltes (bijvoorbeeld: een freelance verpleegkundige die 20 patiënten achter elkaar bezoekt) en winkelbezoek zonder aankopen van meer dan 3 achtereenvolgende haltes (bijvoorbeeld “terrein verkennen” voordat de uitverkoop begint).

In beide gevallen beschouwen we dat de ronde of het tochtje overeenkomt met twee verplaatsingen van een duur gelijk aan de helft van de totale ronde en dat de bestemming van de verplaatsing de verst bereikte plek tijdens de ronde of het tochtje is.

Omdat het met deze codificeringsregels niet mogelijk is de duur en afgelegde afstanden op bevredigende wijze te analyseren, worden de verplaatsingen om redenen van rondes en wandeling/tochtje niet in aanmerking genomen in de analyses van duur/afstand in rechte lijn/afstand van de verplaatsingen.

10.3 Woordenlijst

MO: Mobiliteitsonderzoek. Naam gegeven aan het Mobiliteitsonderzoek Huishoudens in de MEL

EMD: Enquête Ménages Déplacements. Enquêtemethodologie om gegevens te verzamelen over de mobiliteit van de bewoners van een grondgebied volgens een door het Cerema uitgewerkte methodologie

LMCU: Lille Métropole Communauté Urbaine. Vroegere naam van de Métropole Européenne de Lille

MEL: Métropole Européenne de Lille

BSC: Beroep en sociale categorie

Wandeling/tochtje (verplaatsingsmotief): zie 10.2

OV: openbaar vervoer

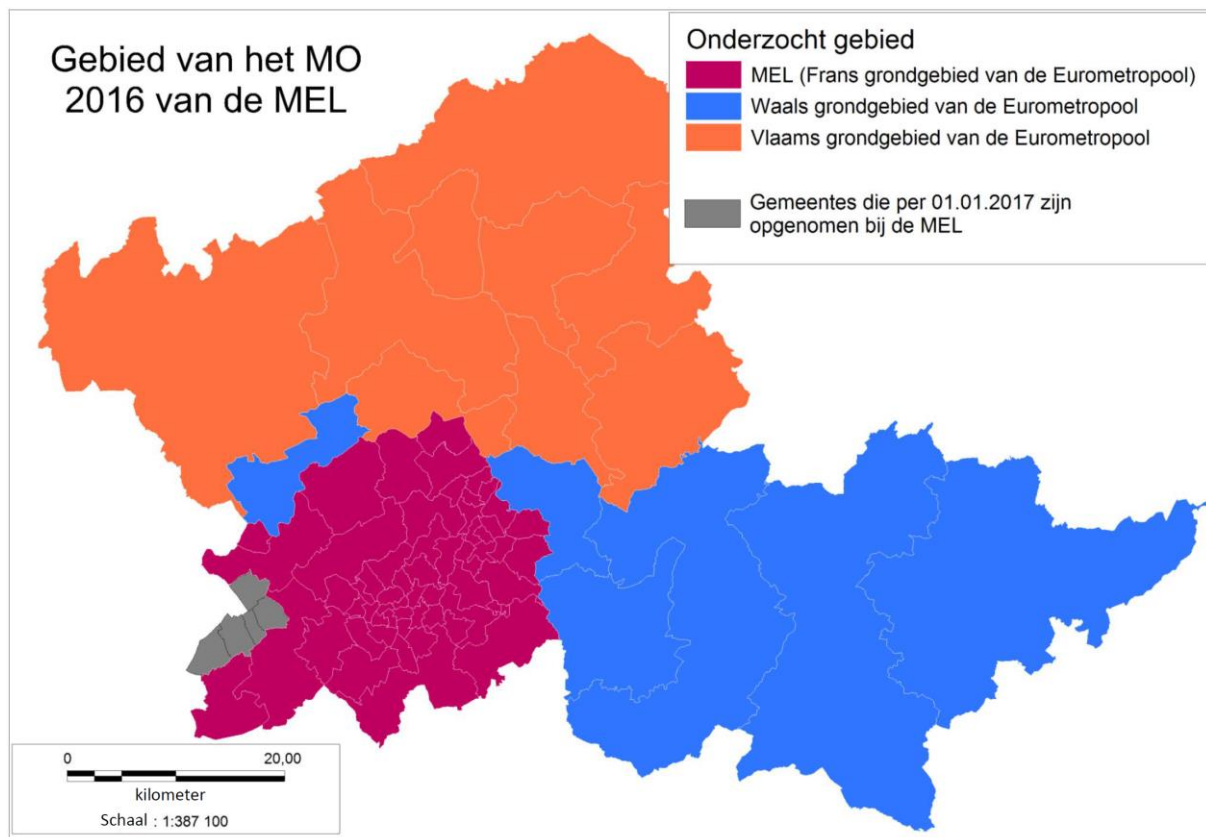
SOV: Stedelijk openbaar vervoer. Voor de MEL is de handelsnaam van het SOV-netwerk Transpole

Ronde (verplaatsingsmotief): zie 10.2

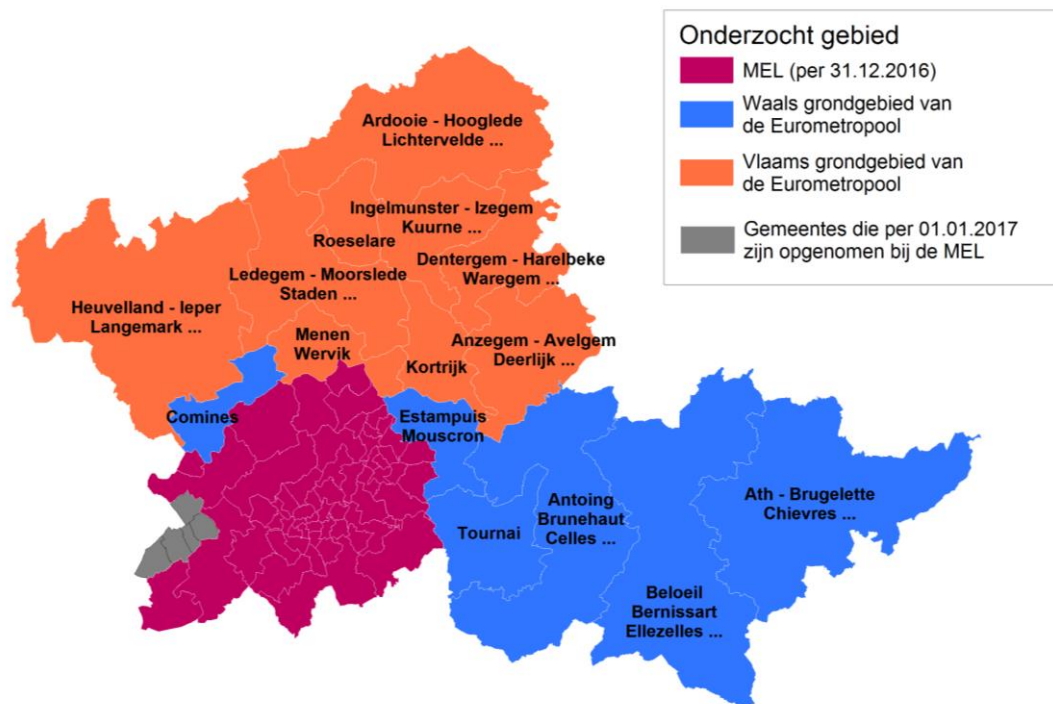
Gem2W: gemotoriseerde tweewielers

10.4 Kaarten van de gebiedsindelingen van het onderzoek

10.4.1 Het volledige gebied



10.4.2 Indeling in trekkingssectoren



10.4.3 Indeling in analysesectoren

