



Onderzoek Verplaatsingsgedrag

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) brengt al sinds 1994 het verplaatsingsgedrag van de Vlaming in kaart. Het meest recente onderzoek OVG 5.5 verzamelde data tussen januari 2019 en januari 2020 en was het laatste voor de coronapandemie.

De resultaten van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) 5.5 werden eind 2020 gepubliceerd. Waarom en hoe voert de Vlaamse overheid dit onderzoek? An Saye, beleidsmedewerker team duurzame personenmobiliteit van de afdeling Beleid van het Departement MOW legt uit.

‘Onderzoek Verplaatsingsgedrag vanaf dit jaar uitgebreider’

interview

Wat is het OVG?

“Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag of het OVG wordt gevoerd door de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en brengt al sinds 1994 het verplaatsings- en mobiliteitsgedrag van de Vlaming in kaart. Daarvoor worden deelnemers bevraagd over verschillende aspecten van hun verplaatsingen: wanneer, waarom, van waar, naar waar, waarmee, hoelang en hoever verplaatsen ze zich? Ook eigenschappen van de gezinnen en personen die een invloed kunnen uitoefenen op hun verplaatsingsgedrag worden verzameld, zoals leeftijd, geslacht, inkomensklasse, autobezit, ... Tot en met het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) 3 werd het onderzoek ongeveer om de vijf jaar uitgevoerd. Vanaf OVG 4 werd het veldwerk jaarlijks uitgevoerd gedurende een periode van 5 jaar. OVG 5 is het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Dat liep van januari 2015 tot januari 2020. Elk jaar werden 1600 personen bevraagd. En elk jaar was er ook een rapportering: het OVG 5.1, OVG 5.2, enzovoort. Het laatste deel van OVG 5 (OVG 5.5), waarbij de enquêtering liep van januari 2019 tot januari 2020, werd in november 2020 gepubliceerd. Dat was het laatste onderzoek voor de coronapandemie.”

Waarom gebeurt dit onderzoek?

“De Vlaamse overheid heeft informatie nodig

over de ontwikkelingen in de mobiliteit van de Vlaamse bevolking als basis voor beleidsbeslissingen. Het OVG is daarvoor de belangrijkste gegevensbron. Het OVG heeft ook een belangrijke wetenschappelijke waarde: verschillende overheden, beleidsmakers, wetenschappelijke onderzoeksteams en studiecentra gebruiken de resultaten als input voor hun onderzoek. Tot slot gebruikt het Departement MOW de data uit het OVG om haar verkeers- en vervoersmodellen te voeden.”

Hoe verloopt het onderzoek?

“Tijdens OVG 5 werd 4 keer per jaar een representatieve steekproef getrokken uit het rijksregister. De geselecteerde personen kregen bezoek van een interviewer met drie enquêteformulieren: een gezinsvragenlijst, een personenvragenlijst en een verplaatsingsboekje. De eerste twee vragenlijsten vulden de deelnemer en de interviewer samen in tijdens het eerste bezoek. Het verplaatsingsboekje vulden de deelnemers zelf in op een vooraf bepaalde datum. Nadien kwam de interviewer opnieuw langs en overliep met de deelnemer de ingevulde gegevens. Indien nodig werden ze aangepast en gevalideerd.”

Wanneer vindt het volgende onderzoek plaats?

“Het was de bedoeling om in oktober 2020 te starten, maar corona gooide roet in het eten.



DEPARTEMENT MOW

An Saye, Departement MOW: “Het nieuwe OVG 6 zal meer oog hebben voor nieuwe duurzame vervoermodi zoals steps en speedpedelecs.”

Normaal gezien zal het OVG 6 in de loop van 2021 worden opgestart, wanneer de veiligheidsvoorschriften het toelaten.”

Zijn er belangrijke wijzigingen?

“Het OVG 6 zal opnieuw gedurende één jaar uitgevoerd worden. Het aantal deelnemers in Vlaanderen zal vervijfvoudigen naar 8000. Daarnaast zal het Vlaamse Gewest OVG 6 samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest uitvoeren, waardoor ook 8000 Brusselaars deelnemen. Een groter aantal deelnemers vergroot de betrouwbaarheid en maakt diepere analyses en meer gerichte conclusies mogelijk. Het nieuwe OVG zal bovendien meer oog hebben voor nieuwe duurzame vervoermodi, zoals deelsystemen, (elektrische) steps en speedpedelecs. Het veldwerk zal vanaf nu ook meer digitaal verlopen. De deelnemers zullen de enquêtes kunnen invullen op hun PC en zelfs smartphone. Toch blijft een huisbezoek nodig om de deelnemers te motiveren om mee te doen en om uitleg te geven bij het onderzoek en de methodologie. Voorlopig weten we dus nog niet wanneer de dataverzameling kan starten. Zelf ben ik benieuwd naar de resultaten. Tijdens de lockdown hebben we immers massaal de voordelen van de fiets en het wandelen (her-)ontdekt. Het gebruik van deelsystemen, taxi's en het openbaar vervoer viel dan weer terug.”

► Elektrische fiets wordt populairder

De algemene observaties zijn over de verschillende OVG's (5.1 tot 5.5) heen vrij stabiel te noemen. Er zijn dus geen grote wijzigingen vast te stellen in het verplaatsingsgedrag van de Vlaming tussen januari 2015 en januari 2020. Wat wel opvalt, is de opmars van de elektrische fiets.

De elektrische fiets (speedpedelec of e-fiets) wordt steeds populairder in Vlaanderen. Uit de resultaten van het OVG 5.5 blijkt dat 20% van de gezinnen in 2019 minstens 1 elektrische fiets bezat. De Vlaming gebruikt de elektrische fiets niet alleen voor afstanden van 5 tot 15 km, en langer, maar ook voor korte afstanden tot 5 km. De elektrische fiets is in dit onderzoek al goed voor bijna 3% van het totaal aantal verplaatsingen en stijgt elk jaar. 11% van de dagelijkse verplaatsingen gebeurt met de niet-elektrische fiets. In 2019 bezat de Vlaming gemiddeld 2,3 (elektrische) fietsen per gezin.



Forse fietsinvesteringen en -subsidies

Enorme fietsinvesteringen vanuit Vlaanderen

De Vlaamse overheid zet de komende jaren volop in op fiets. De fietsinvesteringen worden opgetrokken van 180 miljoen euro in 2020 tot 335 miljoen euro in 2021 (waarvan 125 miljoen euro afkomstig uit het relanceplan). Om een fietsreflex te creëren bij elke Vlaming wordt er ingezet op voldoende veilige, ruime en comfortabele fietspaden en het wegwerken van missing links.

Subsidies voor lokale overheden

Lokale overheden kunnen voor de aanleg van fietsinfrastructuur op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk rekenen op een aantrekkelijke subsidieregeling van de Vlaamse overheid, namelijk het Fietsfonds.

De Vlaamse middelen voor het Fietsfonds worden voor 2021 en 2022 opgetrokken met 50%. Hierdoor wordt er in totaal 15 miljoen euro vrijgemaakt voor de subsidiëring van lokale overheden voor de aanleg van fietsinfrastructuur op het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Relanceplan Agentschap Binnenlands Bestuur

Daarnaast stelt het Agentschap Binnenlands Bestuur ook 150 miljoen euro extra middelen uit het relanceplan ter beschikking aan lokale overheden, dit voor de subsidiëring van veilige fietsinfrastructuur langs gemeentewegen, gespreid over 2021 en 2022. De gemeente ontvangt voor elke 2 euro, die ze zelf investeert, 1 euro subsidie vanuit Vlaanderen.

Meer info over het OVG

Alle analyserapporten, samenvattingen en informatie over de gehanteerde methodologie en data-analyse kan je raadplegen via www.vlaanderen.be/ovg/.

► 26% van de verplaatsingen voor boodschappen en diensten



Er zijn drie grote redenen waarom de Vlaming zich verplaatst: 31% functionele verplaatsingen (18% daarvan zijn woon-werkverplaatsingen), 26% verplaatsingen voor winkelen en diensten, en 28% recreatieve verplaatsingen. Vaak wordt gedacht dat de functionele verplaatsingen (zakelijke verplaatsingen, werken en onderwijs) een groter aandeel innemen. Dat beeld wordt vooral verkeerdlijkelijk ingegeven door onze algemene perceptie van de ochtend- en avondspits.

► Bijna 8% van de verplaatsingen met meerdere vervoermiddelen

Het overgrote deel van onze verplaatsingen doen we met één vervoermiddel. Wel verwachten we dat het gebruik van meerdere vervoermiddelen voor één verplaatsing de komende jaren zal stijgen door de uitrol van basisbereikbaarheid.

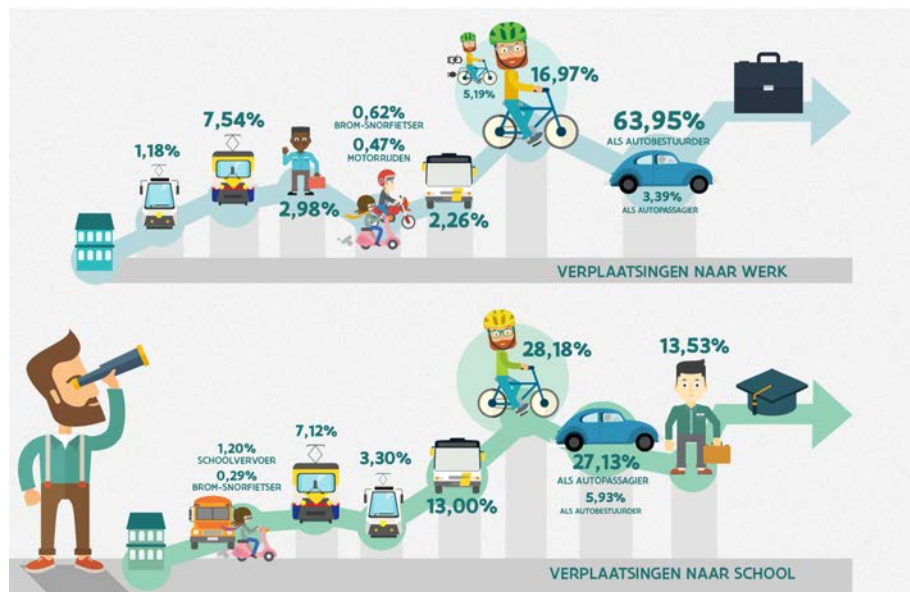
92% van alle verplaatsingen in 2019 gebeurden met één enkel vervoermiddel. Ongeveer een kwart van de unimodale verplaatsingen gebeurde duurzaam: 12% verplaatsingen te voet en 11% met de fiets.

8% van de verplaatsingen gebeurde dus combimobiel, of via de combinatie van meerdere vervoermiddelen. Combimobiliteit is vandaag nog heel sterk gerelateerd aan het gebruik van het openbaar vervoer. De mate waarin het openbaar vervoer wordt gebruikt, is dus een belangrijke factor in onze combimobiliteit. In het hele OVG 5 schommelt de combimobiliteit rond dit aandeel.

Stijging door basisbereikbaarheid

Het is de verwachting dat dit cijfer de komende jaren verder zal stijgen. Combimobiliteit is immers een belangrijk uitgangspunt van basisbereikbaarheid. Om reizigers te stimuleren vervoermiddelen te combineren, moeten ze vlot kunnen schakelen tussen vervoermodi. Daarom zet Vlaanderen in op goed uitgeruste en gebruiksvriendelijke Hoppinpunten met voldoende vervoeropties. De uitrol van deze Hoppinpunten en de komst van de mobiliteitscentrale zullen de komende jaren het combineren van verschillende vervoermodi alvast faciliteren.

► Duurzaam naar school, met de wagen naar het werk



Twee derde van de scholieren en studenten verplaatsen zich op een duurzame manier naar school. In het woon-werkverkeer staat de auto duidelijk op kop.

2 op 3 duurzaam naar school

De fiets (28%) was in 2019 het populairst om naar school te gaan. 23% gebruikte het openbaar vervoer en 14% ging te voet. Iets meer dan 1 op de 3 scholieren en studenten gaven aan zich met de wagen naar school te verplaatsen. Wat het openbaar vervoer betreft, werd de bus het meest gebruikt om onderwijs te volgen.

7 op 10 met de wagen naar het werk

De auto bleef in 2019 het hoofdvervoermiddel voor bijna 7 op 10 werknemers. 17% ging met de (elektrische) fiets naar het werk. 11% gebruikte het openbaar vervoer. Wat het openbaar vervoer betreft, werd de trein het meest gebruikt voor woon-werkverplaatsingen.

Subsidies voor de aanleg van een Hoppinpunt

Steden en gemeenten kunnen subsidies aanvragen voor de aanleg van een Hoppinpunt. Het besluit betreffende mobipunten trad in werking op 25 december 2020 (na verschijning van het besluit in het Belgisch Staatsblad), kreeg vorm op basis van de Vlaamse beleidsvisie mobipunten en biedt een kader voor de aanleg van Hoppinpunten.

Met deze subsidieregeling wil de Vlaamse Regering gemeenten stimuleren om Hoppinpunten aan te leggen. Er wordt deze legislatuur 105.400.000 euro voorzien voor de uitrol van 1000 mobipunten in een Hoppinjasje. Drie vierde daarvan ligt langs gemeentewegen. Om gemeenten op weg te helpen heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een stappenplan ontwikkeld voor de aanleg van Hoppinpunten. Dit plan legt uit wat een Hoppinpunt is, waaraan het moet voldoen en hoe de Hoppinhuistijl moet worden toegepast op de Hoppinzuil.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal ook een ontwerpwijzer Hoppinpunten, beter bekend als vademecum, ontwikkelen met richtlijnen over de aanleg van een Hoppinpunt. Die ontwerpwijzer zal in de tweede helft van 2021 beschikbaar zijn voor lokale besturen.

Wil je een subsidie aanvragen voor de aanleg van een Hoppinpunt in uw gemeente? Surf dan naar www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/mobipunten#aanleg-van-een-mobipunt. Vragen kan je ook mailen naar mobipunten@mow.vlaanderen.be.



DEPARTEMENT MOW

Subsidies voor veilige schoolomgevingen

De Vlaamse overheid heeft een subsidiemechanisme rond veilige schoolomgevingen voor lokale besturen. Minister Lydia Peeters heeft ondertussen het initiatief genomen om dat uit te breiden naar veilige routes van en naar de scholen. Het Departement MOW bereidt deze uitbreiding momenteel voor. Het subsidiesysteem moet lokale besturen ondersteunen om de gevaarlijke locaties op schoolroutes zoveel mogelijk weg te werken. Zo willen we vanuit de Vlaamse overheid nog meer mensen overtuigen om met de fiets naar school te gaan.

Meer info over de subsidie voor veilige schoolomgevingen vind je op www.vlaanderen.be/subsidies-aan-gemeenten-voor-het-verbeteren-van-de-verkeersveiligheid-van-schoolomgevingen.

Na benchmark blijft De Lijn interne operator voor kern- en aanvullend net

De resultaten van de benchmarkstudie rond vervoermaatschappij De Lijn werden begin december opgeleverd en besproken door de Vlaamse Regering. De Lijn heeft de eindbeoordeling 'gematigd negatief' gekregen. De Vlaamse Regering beschouwt deze benchmark als een nulmeting en heeft De Lijn als interne operator voor het kern- en aanvullend net aangeduid voor de volgende tien jaar.

De internationale benchmark is een nieuwe stap in de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid. Op vraag van de Vlaamse Regering vergeleek het onafhankelijk adviesbureau inno-V De Lijn met tien vergelijkbare Noord- en West-Europese exploitanten van openbaar vervoer. De Lijn scoorde op een aantal vlakken minder dan het gemiddelde van vergelijkbare gebieden en bedrijven. Het gaat onder meer over om de productiviteit, de gemiddelde kosten, de kostendekking en de reizigerstevredenheid. De aandacht voor duurzaamheid en de milieunorm werd wel positief beoordeeld, net als de gemiddelde bezetting van het openbaar vervoer.

De verbeterpunten die uit de studie naar voor komen, worden omgezet en verfijnd naar (tussentijdse) meetbare doelstellingen die mee opgenomen zullen worden in de nieuwe beheersovereenkomst. Over vijf jaar volgt een tussentijdse evaluatie.

Andere vaststellingen en de resultaten van de benchmarkstudie vind je via www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/toekomstgerichte-vervoersnetwerken/netwerk-openbaar-vervoer/na-benchmark-blijft-de-lijn-interne-operator-voor-kern-en-aanvullend-net.

Vanaf 1 februari 2021 gemeentelijke administratieve sancties voor bepaalde snelheidsinbreuken (GAS-snelheid)

Vanaf 1 februari 2021 kunnen lokale besturen in Vlaanderen zelf snelheidsovertredingen handhaven via een GAS-boete. Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters biedt steden en gemeenten zo een extra tool om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verhogen. Lokale besturen zijn niet verplicht om deze nieuwe procedure toe te passen, maar kunnen er vrij gebruik van maken. Als je deze nieuwe procedure wil toepassen, moet de inbreuk aan vijf voorwaarden voldoen. Daarnaast heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een checklist ontwikkeld waar lokale besturen rekening mee moeten houden.

Ontdek de voorwaarden, checklist en alle info rond GAS-snelheid op www.vlaanderen.be/gemeentelijke-administratieve-sancties-voor-bepaalde-snelheidsinbreuken-gas-snelheid.

Mobibaden op 25 februari en 2 maart

Hoe zorg je voor een toegankelijk en verkeersveilig openbaar domein? Een stad of gemeente waar iedereen gelijkwaardig, onafhankelijk en veilig kan wonen, leren, werken, ontspannen en zich verplaatsen? Dat ontdek je op het online Mobibad (donderdagvoormiddag 25 februari of dinsdagavond 2 maart), georganiseerd door de VSV, de VVSG en de Vlaamse overheid met de steun van INTER. Laat je samen met andere mandatarissen en mobiliteitsambtenaren meevoeren door de motiverende keynote Marc Herremans (coach en oprichter To Walk Again) en wissel ideeën uit tijdens themasessies over:

- Verkeersveiligheid in een zone 30.
- Preventie van eenzijdige ongevallen met voetgangers of fietsers.
- Universeel ontwerp.
- Het Masterplan Toegankelijkheid.



Met een zee aan tips, een ijzersterk netwerk en bruisende praktijkvoorbeelden kan je na het Mobibad meteen aan de slag!

Schrijf je nu (gratis) in via www.mobibad.be.

Uitstel van bewijs taakennis voor taxi-sector

De taalvereisten voor taxi-exploitanten en -bestuurders zijn licht gewijzigd. Wie voor 1 februari een bestuurderspas of vergunning aanvraagt, kan uitstel krijgen tot 15 juli 2021 om een bewijs van taalniveau A2 aan te leveren. Het nieuwe taxidecreet vereist dat taxi-exploitanten en -bestuurders voldoende Nederlands spreken. Er is een overgangstermijn van 2 jaar na het afleveren van de vergunning om taalniveau B1 te halen. In tussentijd is niveau A2 voldoende. De verplichting om dat bewijs van taakennis A2 te leveren, werd uitgesteld omdat het door corona momenteel niet evident is om op korte termijn les te volgen om het vereiste taalniveau te behalen. Daarnaast kunnen exploitanten en bestuurders die de Nederlandse taal voldoende machtig zijn, maar daar geen formeel bewijs van kunnen aanleveren, dat ook aantonen met een erewoordverklaring.

Meer info en de noodzakelijke voorwaarden vind je op www.vlaanderen.be/vergunning-voor-het-uitbaten-van-een-taxidienst.

Vrijgesteld van emissienormen: ceremonievoertuigen ouder dan 40 jaar en minibussen voor aangepast vervoer

Volgens het taxidecreet moeten voertuigen de komende jaren voldoen aan steeds groenere normen. De Vlaamse Regering heeft eind december 2020 beslist om twee categorieën voertuigen vrij te stellen van die strengere emissienormen: ceremonievoertuigen ouder dan 40 jaar en minibussen voor aangepast vervoer.

Meer info vind je op www.vlaanderen.be/vergunning-voor-het-uitbaten-van-een-taxidienst.

Vlaams Agentschap MDK neemt uitbating DeWaterbus over van Port of Antwerp

Op 1 januari 2021 heeft Port of Antwerp de uitbating van DeWaterbus officieel overgedragen aan het Vlaams Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Voor de gebruikers van DeWaterbus verandert er niets. De dienstregeling, de dienstverlening door Aqualiner B.V. en communicatiekanalen blijven ongewijzigd. DeWaterbus verzorgt het vervoer van personen over de Schelde en het Albertkanaal tussen de stad Antwerpen en de haven. Met de overdracht van DeWaterbus naar het Agentschap MDK wordt uitvoering gegeven aan het besluit van de Vlaamse Regering om alle personenmobiliteit over water in Vlaanderen onder de bevoegdheid van het Agentschap MDK te plaatsen. Ook de veerdiensten in Vlaanderen komen op termijn allemaal onder de vleugels van MDK. Alleen de veerdiensten op de Maas blijven in handen van De Vlaamse Waterweg nv, wegens een eerder gesloten overeenkomst met Nederland.

Agenda

Deze data zijn afhankelijk van de coronamaatregelen. Check online voor de laatste stand van zaken.

januari

- 21 Basisopleiding elektrische mobiliteit
- 25 Opfrissing van de wegcode

februari

- 2 Basisopleiding elektrische mobiliteit
- 25 Mobibad (voor lokale mandatarissen)

maart

- 2 Mobibad (voor lokale mandatarissen)
- 16 Vlaams Congres Verkeersveiligheid
- 23 Opfrissing van de wegcode (lente)

april

- 22 Opstellen advies bij wegenwerken en evenementen (save-the-date - Start op 22/04/21)

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php. Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobilitetsbrief.be. Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>