



# ENQUÊTE DÉPLACEMENTS 2016

**SAMENVATTEND VERSLAG / JUNI 2018**

**WAALS GRONDGEBIED VAN DE EUROMETROPOOL**

**RIJSEL - KORTRIJK - DOORNIK**



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

Voor het Waalse deel is het Mobiliteitsonderzoek 2016 uitgevoerd in opdracht van de Métropole européenne de Lille (MEL), met de financiële steun van het Waals 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 .....	11
3	Indeling van het onderzoeksgebied.....	13
4	Nauwkeurigheid van de resultaten .....	14
5	Kenmerken van de huishoudens .....	15
5.1	Ligging van de huishoudens en de personen .....	15
5.2	Motorisering van de huishoudens.....	16
5.2.1	Auto's ter beschikking .....	16
5.2.2	's Nachts parkeren van auto's .....	17
5.3	Uitrusting van de huishoudens met fietsen en gemotoriseerde tweewielers .....	17
5.3.1	Gemotoriseerde tweewielers .....	17
5.3.2	Fietsen .....	17
6	Kenmerken van de bevolking .....	18
6.1	Indeling van de bevolking naar geslacht en leeftijd .....	18
6.2	Indeling op grond van hoofdbezigheid .....	18
6.3	Indeling van de werkenden op grond van beroep.....	19
6.4	Opleidingsniveau .....	19
6.5	Rijbewijsbezit .....	20
6.6	De werkenden .....	20
6.6.1	Werkplek .....	20
6.6.2	Bezit van vervoermiddelen en gebruik van de auto om naar het werk te gaan ..	21
6.6.3	Parkeerproblemen op de werkplek .....	22
6.7	Scholieren en studenten .....	22
6.7.1	Scholieren.....	22
6.7.2	Studenten.....	22
7	Gebruiksfrequentie van de vervoerswijzen.....	23
7.1	Gebruik van de modus te voet .....	24
7.2	Fietsgebruik .....	25
7.3	Gebruik van een gemotoriseerde tweewieler.....	26
7.4	Gebruik van de auto als bestuurder .....	27
7.5	Gebruik van de auto als passagier .....	28

7.6	Gebruik van het openbaar vervoer (behalve de trein) .....	29
7.7	Gebruik van de trein .....	30
8	Verplaatsingen .....	31
8.1	Totaal aantal verplaatsingen, verspreiding van de mobiliteit .....	31
8.2	Het hele Waalse grondgebied .....	32
8.3	Resultaten per sector .....	34
8.4	Mobiliteit al naargelang de kenmerken van de personen .....	35
8.4.1	Al naargelang het geslacht .....	35
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 .....	44
8.12	Het “budget verplaatsingstijd” per persoon .....	46
8.13	Het “budget verplaatsingsafstand” per persoon .....	46
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 de tussen grote sectoren .....	52
9	Mobiliteit in het weekend .....	54
9.1	Zaterdag .....	55
9.1.1	Mobiliteit naar leeftijd en geslacht .....	55
9.1.2	De verplaatsingsmotieven .....	56
9.1.3	Modale aandelen .....	57
9.1.4	Afstand en duur van de verplaatsingen .....	57
9.2	Zondag .....	59

9.2.1	Mobiliteit naar leeftijd en geslacht.....	59
9.2.2	Verplaatsingsmotieven .....	60
9.2.3	Modale aandelen .....	61
9.2.4	Afstand en duur van de verplaatsingen .....	61
9.3	Budget verplaatsingstijd en -afstand.....	62
10	Technische bijlagen.....	64
10.1	Enquête .....	64
10.2	Bijzondere gevallen van rondes en wandelingen/tochtjes.....	77
10.3	Woordenlijst .....	77
10.4	Kaarten van de gebiedsindelingen van het onderzoek.....	78
10.4.1	Het volledige gebied.....	78
10.4.2	Indeling in trekkingsectoren .....	79
10.4.3	Indeling in analysesectoren .....	79

## 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:

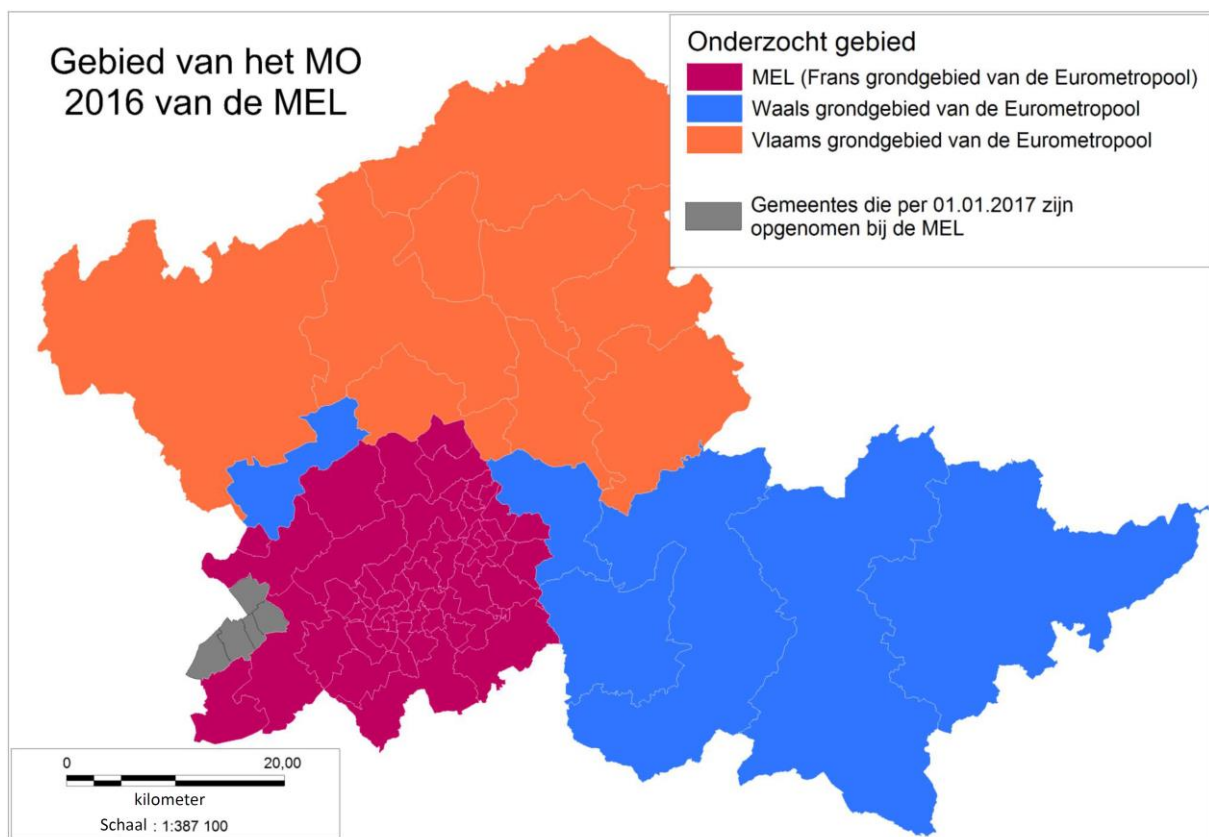
- Het onderzoek naar het doordeweekse mobiliteitsgedrag van de inwoners van het Waalse deel van de Eurometropool;
- Het onderzoek naar het mobiliteitsgedrag tijdens het weekend van de inwoners van het Waalse deel van de Eurometropool.

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 Vlaamse deel van de Eurometropool);
- Een experimenteel, zogeheten “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 Waalse grondgebied was onderzocht via een epistolaire methode die moeilijk te vergelijken is met de andere onderzoeken, is ditmaal het Waalse grondgebied van de Eurometropool volledig **telefonisch** onderzocht. Hierdoor konden de mobiliteitsgegevens van personen van 5 jaar en ouder verzameld worden.

**969 inwoners** behorend tot **779 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 6 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 **3324** "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 **195 personen 1050 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 >= 50cm3
18	Passagier van gemotoriseerde twee- of driewielers >= 50cm3
19	Bestuurder van gemotoriseerde twee- of driewielers < 50cm3
20	Passagier van gemotoriseerde twee- of driewielers < 50cm3
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 doordeweeks 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 werkafspraak als autopassagier

12.45-12.50 uur: van werkafspraak 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.

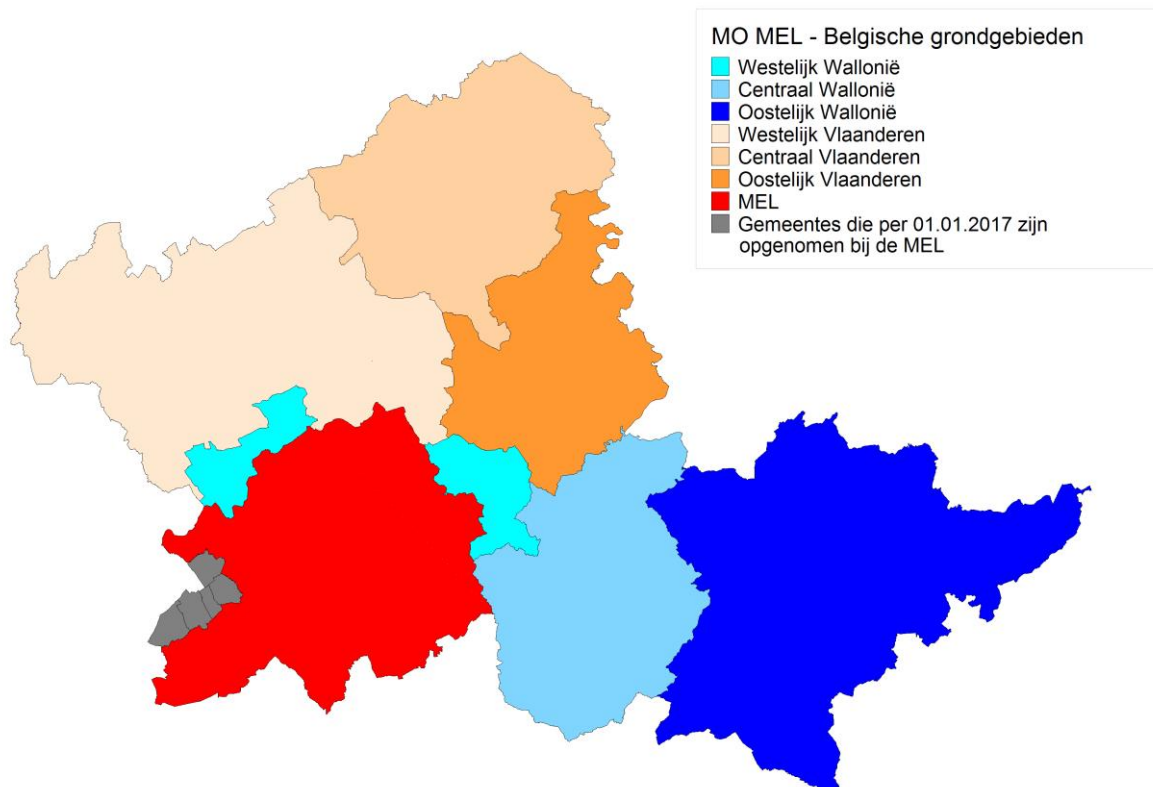
### 3 Indeling van het onderzoeksgebied

Het Waalse grondgebied is onderverdeeld in 6 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 Waals grondgebied of “Wallonië” en van Vlaams grondgebied of “Vlaanderen” in plaats van “Waals deel van de Eurometropool” (respectievelijk “Vlaams 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 Wallonië, centraal Wallonië en westelijk Wallonië.



## 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 Waals grondgebied.

Indicator	Schatting	Precisie	Onzekerheid
Gemiddelde omvang van de huishoudens	2,30	3,5%	+/- 0,08
Aantal auto's per huishouden	1,27	3,9%	+/- 0,05
Mobiliteit alle vervoerswijzen door de week	3,65	4,3%	+/- 0,16
Mobiliteit alle vervoerswijzen op zaterdag	2,98	11,7%	+/- 0,35
Modaal aandeel van de modus te voet (week)	19,1%	14,0%	+/- 2,7%
Modaal aandeel van de autobestuurder (zondag)	53,1%	17,3%	+/- 9,2%
Budget verplaatsingstijd (week)	75,1	6,5%	+/- 4,9

*Hoe moet deze tabel gelezen worden? De schatting van de gemiddelde mobiliteit door de week bedraagt met alle vervoerswijzen 3,65 verplaatsingen per dag per persoon, met 95% kans dat de werkelijke mobiliteit tussen 3,49 en 3,81 ligt (3,65 +/- 0,16). De precisie van deze mobiliteit is dus  $0,05/4,07=4,3\%$ . We kunnen concluderen dat er een significant verschil bestaat tussen de mobiliteit door de week en op zaterdag, daar de betrouwbaarheidsintervallen elkaar niet overlappen (2,98 +/-0,35 voor zaterdag).*

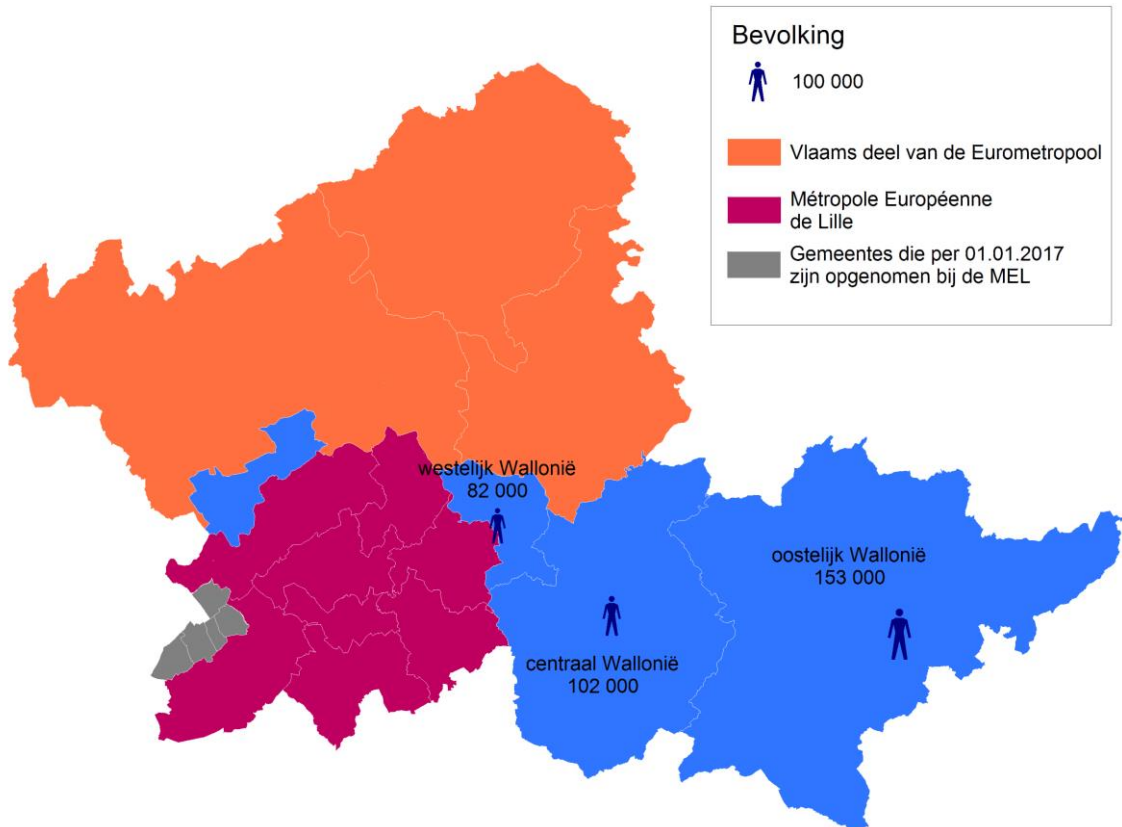
Door te werken met “subpopulaties”, zoals de bewoners van de sector oostelijk Wallonië, verkleinen we de totale omvang van de steekproef en dus de precisie.

Indicator	Schatting	Precisie	Onzekerheid
Mobiliteit alle vervoerswijzen door de week (herinnering)	3,65	4,3%	+/- 0,16
Mobiliteit alle vervoerswijzen door de week oostelijk Wallonië	3,33	7,73%	+/- 0,26

## 5 Kenmerken van de huishoudens

### 5.1 Ligging van de huishoudens en de personen

Het Waalse grondgebied van de Eurometropool telt ongeveer **147.000 huishoudens**, ofwel meer dan **337.000 inwoners**, die als volgt over onze drie analysezones verdeeld zijn.

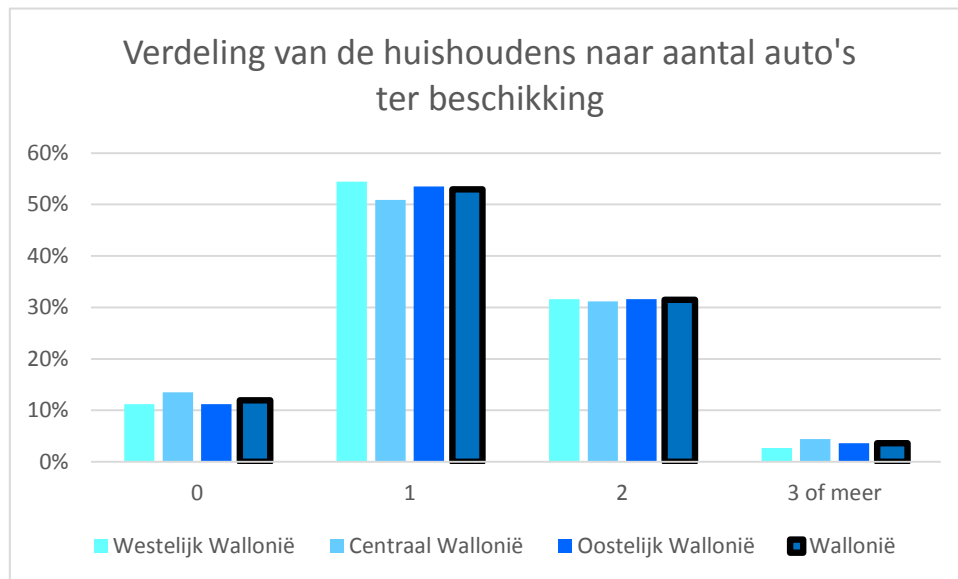


De gemiddelde omvang van de huishoudens op Waals grondgebied is **2,30 personen per huishouden** tegen 2,38 op Vlaams grondgebied en 2,27 in de MEL



## 5.2 Motorisering van de huishoudens

### 5.2.1 Auto's ter beschikking

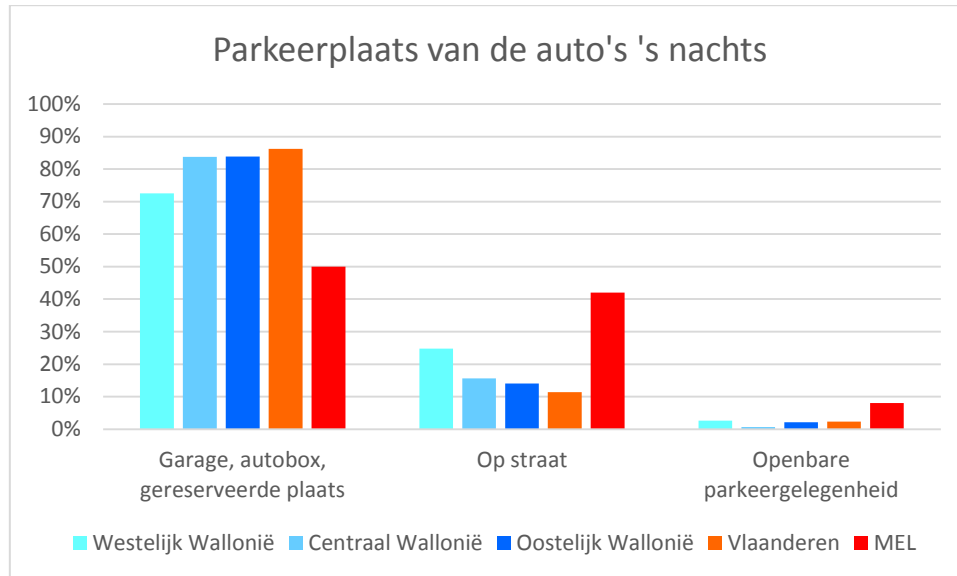


De cijfers gaan vrijwel gelijk op al naargelang de bestudeerde zones, met voor centraal Wallonië een iets duidelijker verschil tussen huishoudens zonder motorvoertuig (zeker in het centrum van Doornik) en met één voertuig, waarbij de huishoudens met één motorvoertuig in de plaats komen van huishoudens zonder voertuig.

**Het gemiddelde aantal auto's dat een huishouden ter beschikking heeft, bedraagt 1,27 op Waals grondgebied (1,28 in Vlaanderen, waar de gemiddelde omvang van de huishoudens groter is en 1,08 in de MEL, waar de gemiddelde omvang van de huishoudens ongeveer gelijk 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 Wallonië is dat **0,73 voertuig per volwassene** (versus 0,70 in Wallonië en 0,64 in de MEL).

## 5.2.2 's Nachts parkeren van auto's



Het overgrote deel (81%) van de voertuigen in Wallonië staat 's nachts geparkeerd in een garage of op een andere gereserveerde plaats, met een klein verschil voor westelijk Wallonië waar parkeren op straat een paar punten meer haalt, maar zonder dat de niveaus bereikt worden die we aan de andere kant van de grens zien. De verschillen met Vlaanderen zijn vrij klein.

## 5.3 Uitrusting van de huishoudens met fietsen en gemotoriseerde tweewielers

### 5.3.1 Gemotoriseerde tweewielers

Ongeveer 8% van de Waalse huishoudens beschikt over minstens één gemotoriseerde tweewieler. Dit cijfer ligt lager in westelijk Wallonië (4%) dan in oostelijk Wallonië (10%). Dit cijfer ligt iets lager dan in Vlaanderen (9%) maar hoger dan in de MEL (6%).

**De Walen beschikken over ongeveer 27.000 gemotoriseerde tweewielers** voor hun verplaatsingen, dat is minder dan in de MEL (32.000) en Vlaanderen (38.000).

### 5.3.2 Fietsen

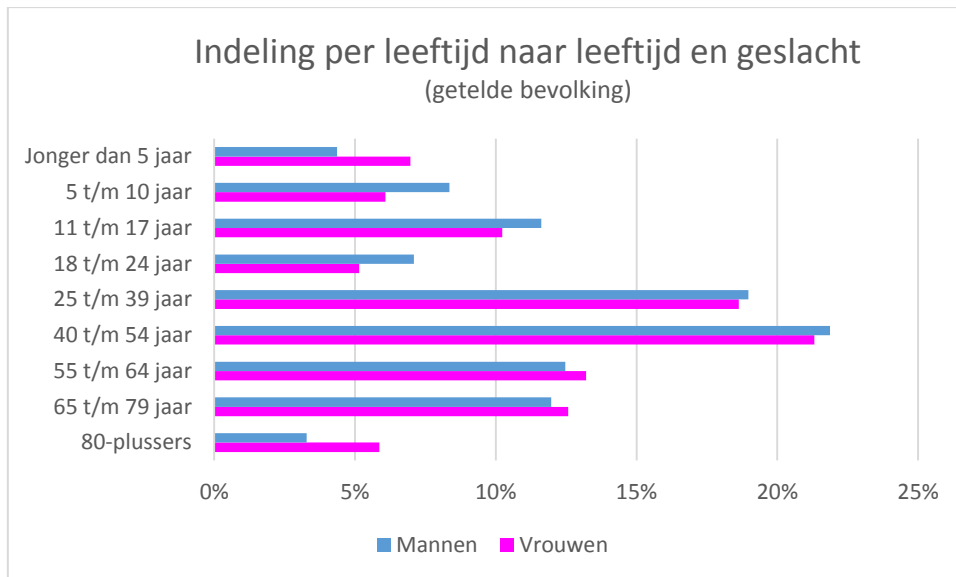
In Wallonië heeft ongeveer 30% van de huishoudens geen fiets in goede gebruiksstaat op de openbare weg tot zijn beschikking. Deze proportie ligt op 15% in Vlaanderen en 50% in de MEL. Hoe dichter de zone bij Frankrijk ligt, hoe hoger het percentage zonder fiets (van 27 tot 35%).

**De Walen beschikken over ongeveer 246.000 fietsen** voor hun verplaatsingen (623.000 in Vlaanderen, 540.000 in de MEL). Dat komt neer op 0,78 fiets per inwoner van 5 jaar of ouder op Waals grondgebied. Ongeveer 7000 daarvan zijn elektrische fietsen (2,7% van het totale aantal fietsen).

## 6 Kenmerken van de bevolking

### 6.1 Indeling van de bevolking naar geslacht en leeftijd

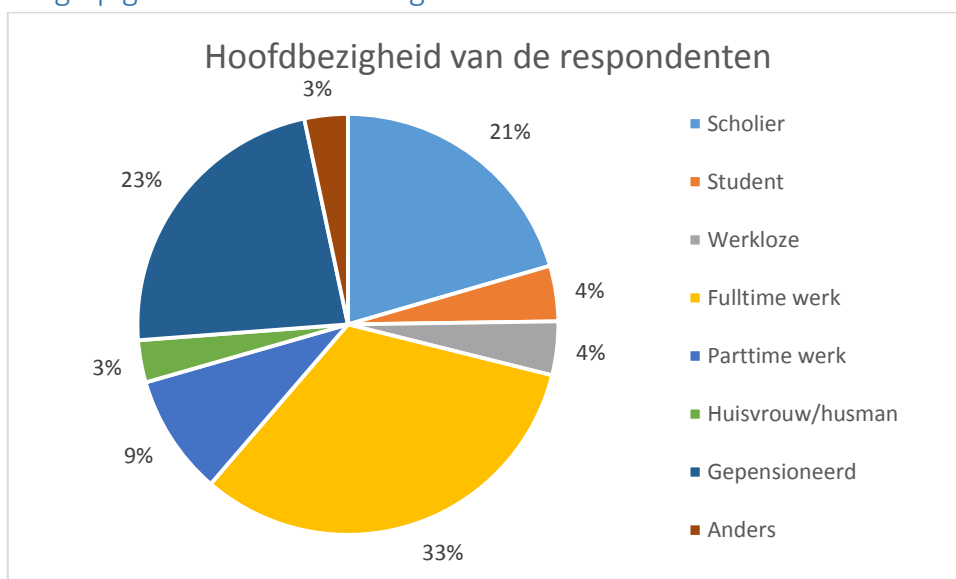
**De gemiddelde leeftijd van de inwoners op Waals grondgebied is 40 jaar.** Ter vergelijking: in Vlaanderen is de gemiddelde leeftijd 41,5 jaar en in de MEL 36 jaar.



We zien een oververtegenwoordiging van mannen in de meeste “jonge” leeftijdscategorieën. Dit komt voornamelijk door de veel grotere proportie vrouwen vanaf 55 jaar, die te maken heeft met een hogere levensverwachting. De geringe steekproeven kunnen de belangrijke verschillen bij de jongsten verklaren.

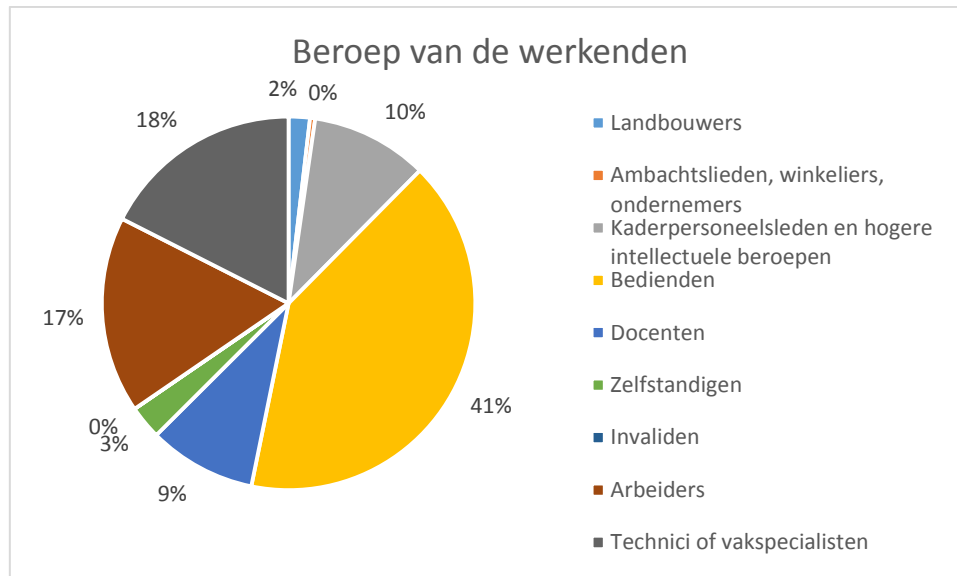
Omwille van de coherentie met de gegevens die gaan volgen, worden in het vervolg van dit deel alleen de respondenten in aanmerking genomen.

### 6.2 Indeling op grond van hoofdbezigheid



De frequentste activiteit binnen de Waalse bevolking is werk, namelijk 42% van de personen ouder dan vijf jaar, waarvan een groot deel fulltime werkt. Ongeveer een kwart van de bevolking is met pensioen (23%), maar ook het aantal jongeren is naar verhouding groot (21% scholieren en 4% studenten).

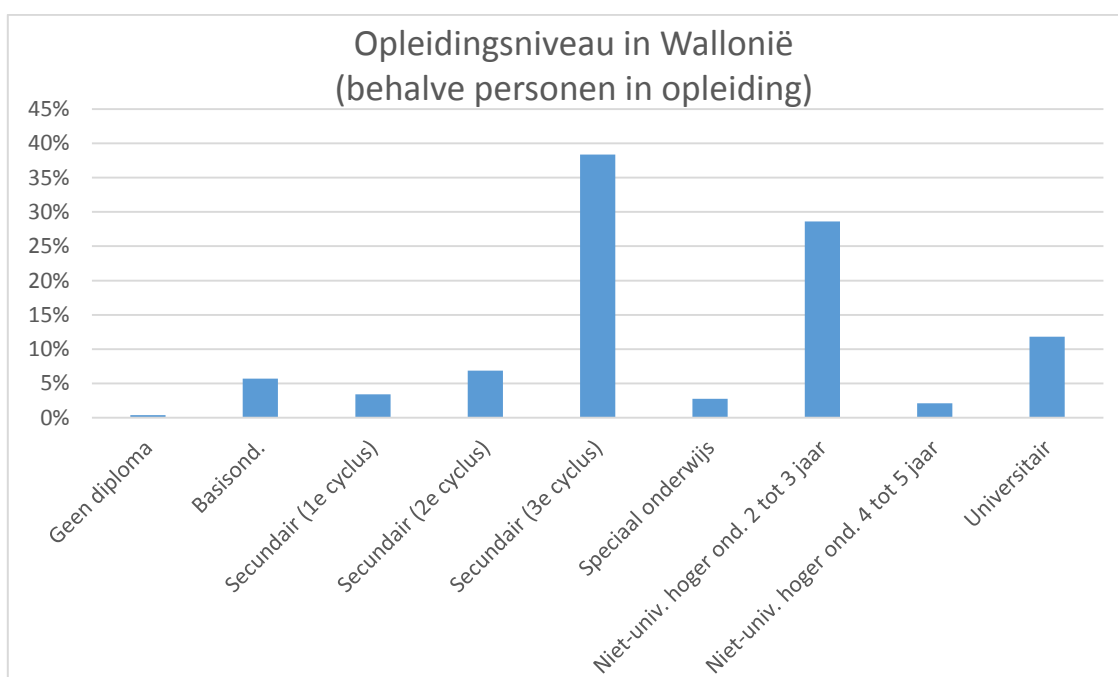
### 6.3 Indeling van de werkenden op grond van beroep



In Wallonië is één beroepscategorie dominant: de bedienden, die 41% van de werkende beroepsbevolking uitmaken. Daarna volgen de arbeiders en de categorie technici en vakspecialisten (met respectievelijk 17 en 18% van de werkende beroepsbevolking), met verhoudingen die sterk verschillen ten opzichte van Vlaanderen (respectievelijk 31 en 5%). Er lijken ook beduidend meer kaderpersoneelsleden/hogere beroepen in Wallonië te zijn dan in Vlaanderen (10 versus 5%).

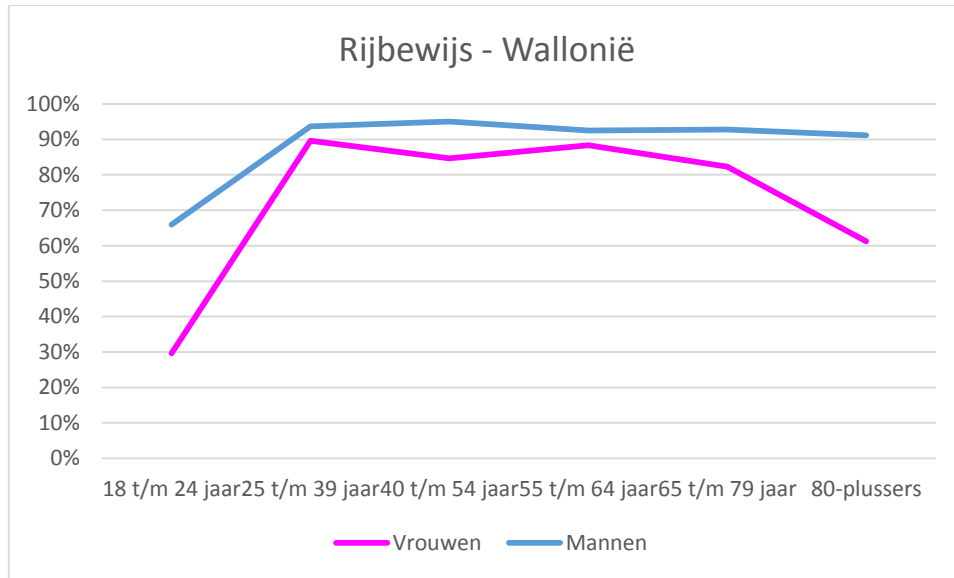
### 6.4 Opleidingsniveau

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



38% van de bevolking die zijn opleiding heeft afgerond, heeft een opleidingsniveau dat overeenkomt met de derde cyclus van het voortgezet onderwijs. 29% heeft een hogere niet-universitaire opleiding van 2 of 3 jaar genoten. 12% van de Walen heeft aan de universiteit gestudeerd (tegen 7% in Vlaanderen).

## 6.5 Rijbewijsbezit



**85% van de meerderjarige Walen bezit een rijbewijs.** Er bestaat nog steeds een verschil in rijbewijsbezit tussen vrouwen (81%) en mannen (91%) dat we terugvinden in bijna alle leeftijdsgroepen, inclusief bij de jongsten. Het rijbewijspercentage bereikt zeer hoge niveaus vanaf 25 jaar en zwakt pas af vanaf 80 jaar bij de vrouwen (het blijft constant bij de mannen). Het rijbewijspercentage van 85% staat tegenover 89% in Vlaanderen en 78% in de MEL.

## 6.6 De werkenden

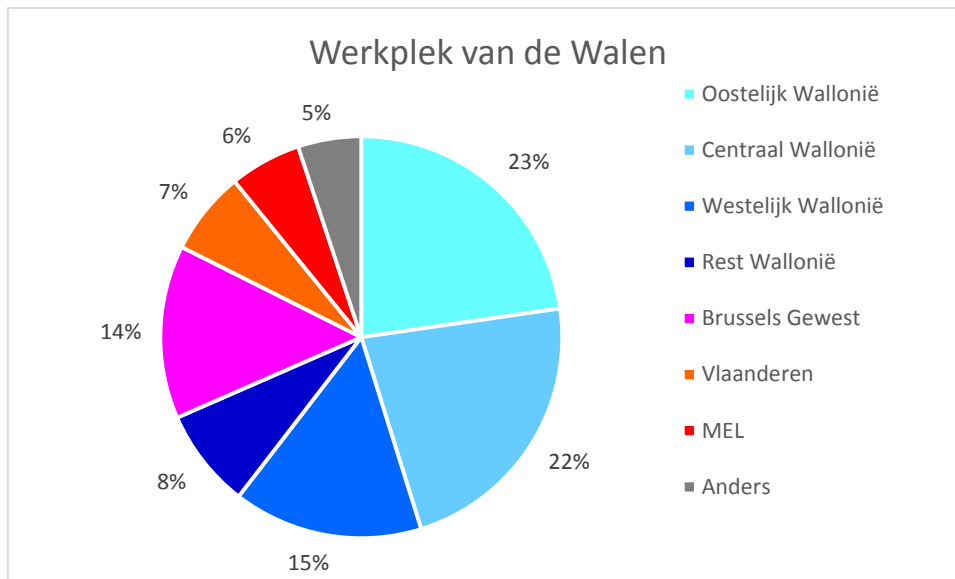
Om dit document leesbaarder te maken wordt hier de term “werkenden” gebruikt in de plaats van de term “werkzame beroepsbevolking”.

Ongeveer 132.000 werkenden met een baan wonen in de Waalse zone van de Eurometropool.

### 6.6.1 Werkplek

Ongeveer 4% van de Waalse werkenden werkt uitsluitend vanuit huis, 88% doet dat nooit.

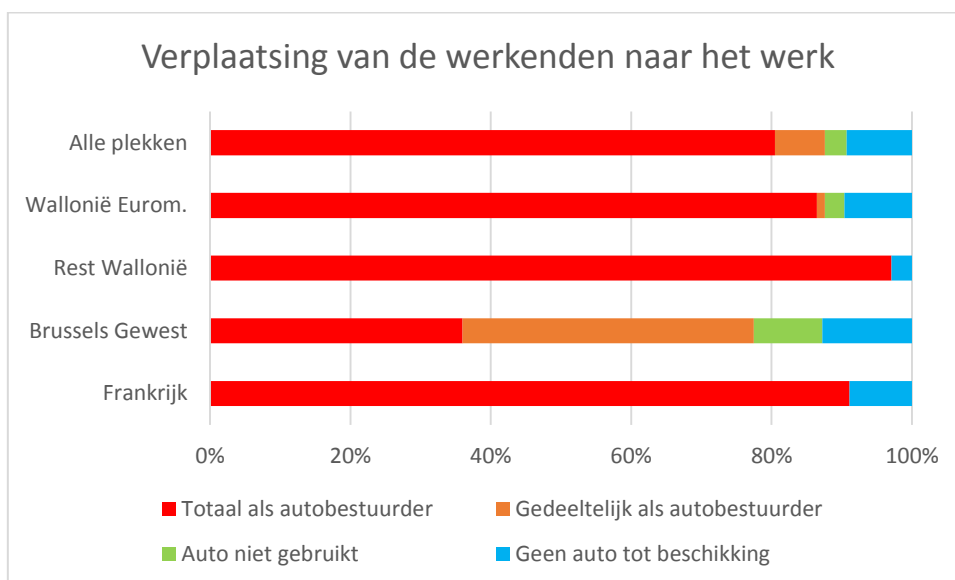
Hier is de indeling van de werkplekken van de personen die verklaren minstens 2 dagen per week buitenshuis te werken.



De meerderheid van de werkplekken bevindt zich op het ondervraagde Waalse grondgebied (60%), het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rest van Wallonië. Een klein deel van de Waalse werkkenden werkt ook in de MEL of in Vlaanderen. De categorie “Anders” komt hoofdzakelijk overeen met Frankrijk buiten de MEL (in het bijzonder Valenciennes en Maubeuge).

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

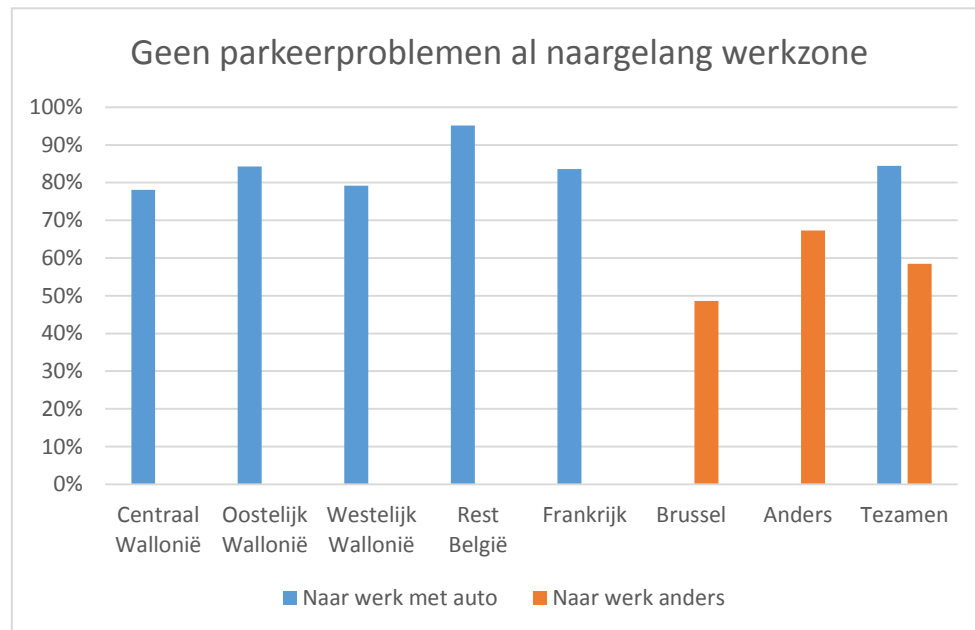
We interesseren ons hier voor de werkkenden die minstens 2 dagen per week buitenshuis werken en een vaste werkplek hebben opgegeven (ongeveer 121.000 personen).



Ongeveer 80% van de werkende Walen beschikt over een auto en gebruikt deze op het hele woon-werktraject (als bestuurder). Deze proportie bedraagt 72% in Vlaanderen en 73% in de MEL. Ongeveer 9% van de werkkenden beschikt niet over een auto om naar het werk te gaan (tweemaal minder dan in Vlaanderen).

Een heel groot verschil komt naar voren m.b.t. de personen die werken in Brussel en het Brussels Gewest: het gebruik van de auto voor de hele verplaatsing is er veel kleiner dan elders. Dit wordt gecompenseerd door een groot aandeel intermodaliteit en niet-gebruik van de auto. De personen die werken in het niet-onderzochte deel van Wallonië en in Frankrijk (MEL of anders) maken meer dan het gemiddelde gebruik van de auto van begin tot eind van de verplaatsing.

### 6.6.3 Parkeerproblemen op de werkplek



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

Uit bovenstaande grafiek blijkt dat de personen die alleen de auto gebruiken om naar hun werk te gaan, doorgaans minder parkeerproblemen hebben. Vooral de personen die werken in het Brussels Gewest hebben parkeerproblemen.

## 6.7 Scholieren en studenten

### 6.7.1 Scholieren

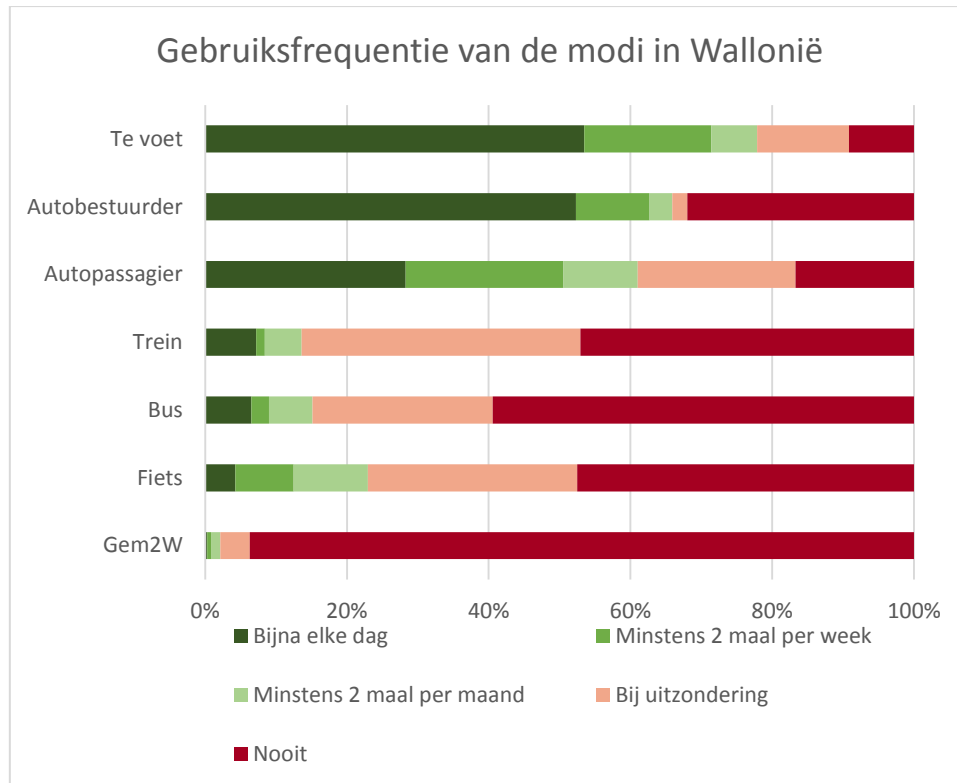
**Het Waalse grondgebied telt 65.000 scholieren**, dat wil zeggen personen van 5 jaar of ouder die verklaren onderwijs te volgen op het niveau van basisschool of middelbare school. Van hen gaan 62.000 naar school op Waals grondgebied (buitenshuis).

### 6.7.2 Studenten

**Ongeveer 12.000 studenten wonen op Waals grondgebied**, maar slechts de helft hiervan studeert aan een onderwijsinstelling op Waals grondgebied, de anderen studeren ofwel thuis of in de rest van België.

## 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.

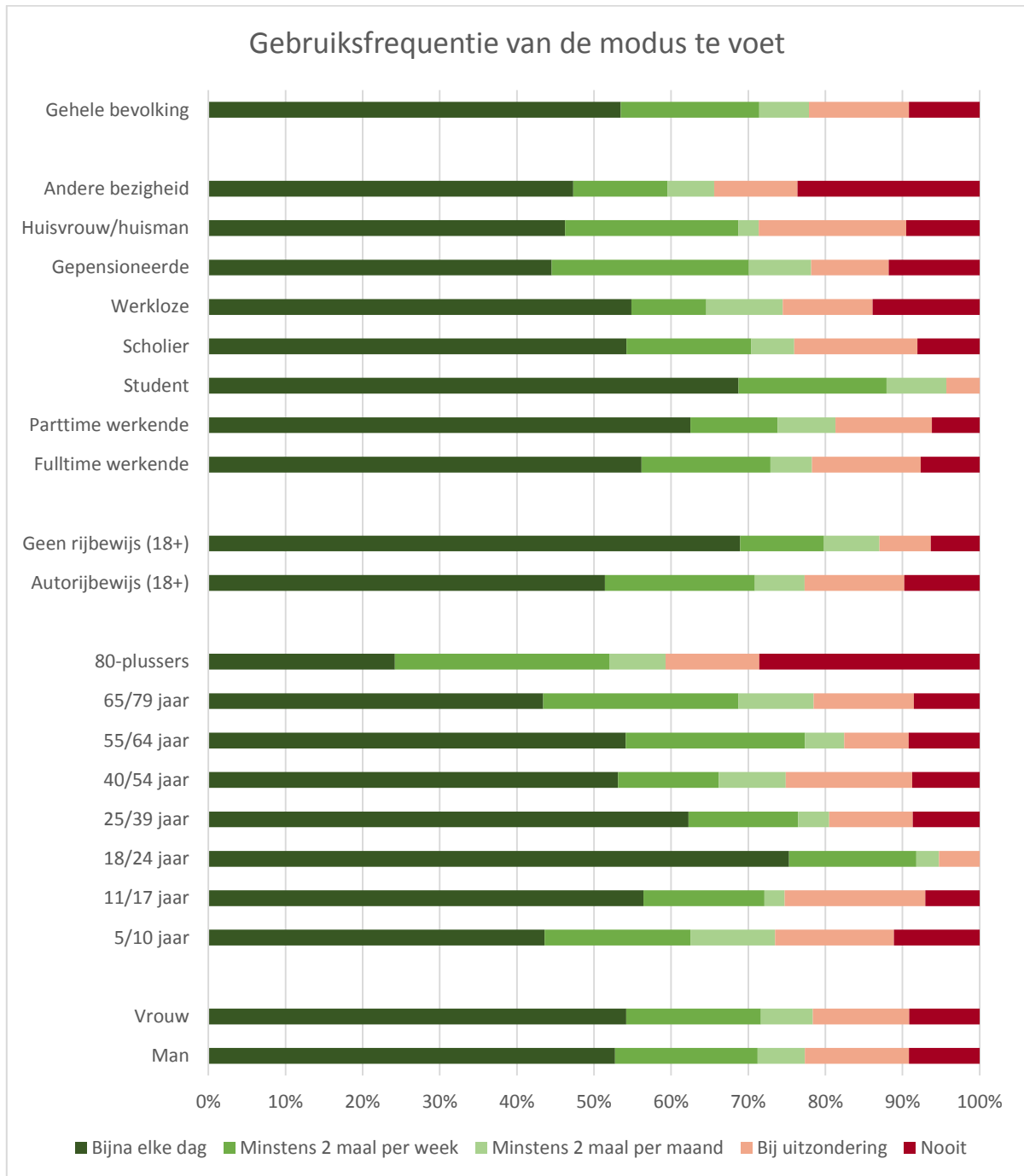


De gebruiksfrequentie van de autobestuurder is hier aangegeven voor de hele bevolking van 5 jaar en ouder, om te kunnen worden vergeleken met de andere vervoerswijzen.

De vervoerswijze die door de week dagelijks of bijna dagelijks het meest gebruikt wordt, is de modus te voet, net voor de autobestuurder (respectievelijk 53 en 52%). Deze verhouding van bijna dagelijkse lopers is veel hoger dan in Vlaanderen (36%) maar veel lager dan in de MEL (72%), terwijl Vlaanderen de “schade inloopt” met veel meer fietsers (26% versus 4% in Wallonië). Het openbaar vervoer wordt vaker op frequente wijze gebruikt in Wallonië dan in Vlaanderen (6% voor de bus en 7% voor de trein tegen respectievelijk 5% en 3% in Vlaanderen).



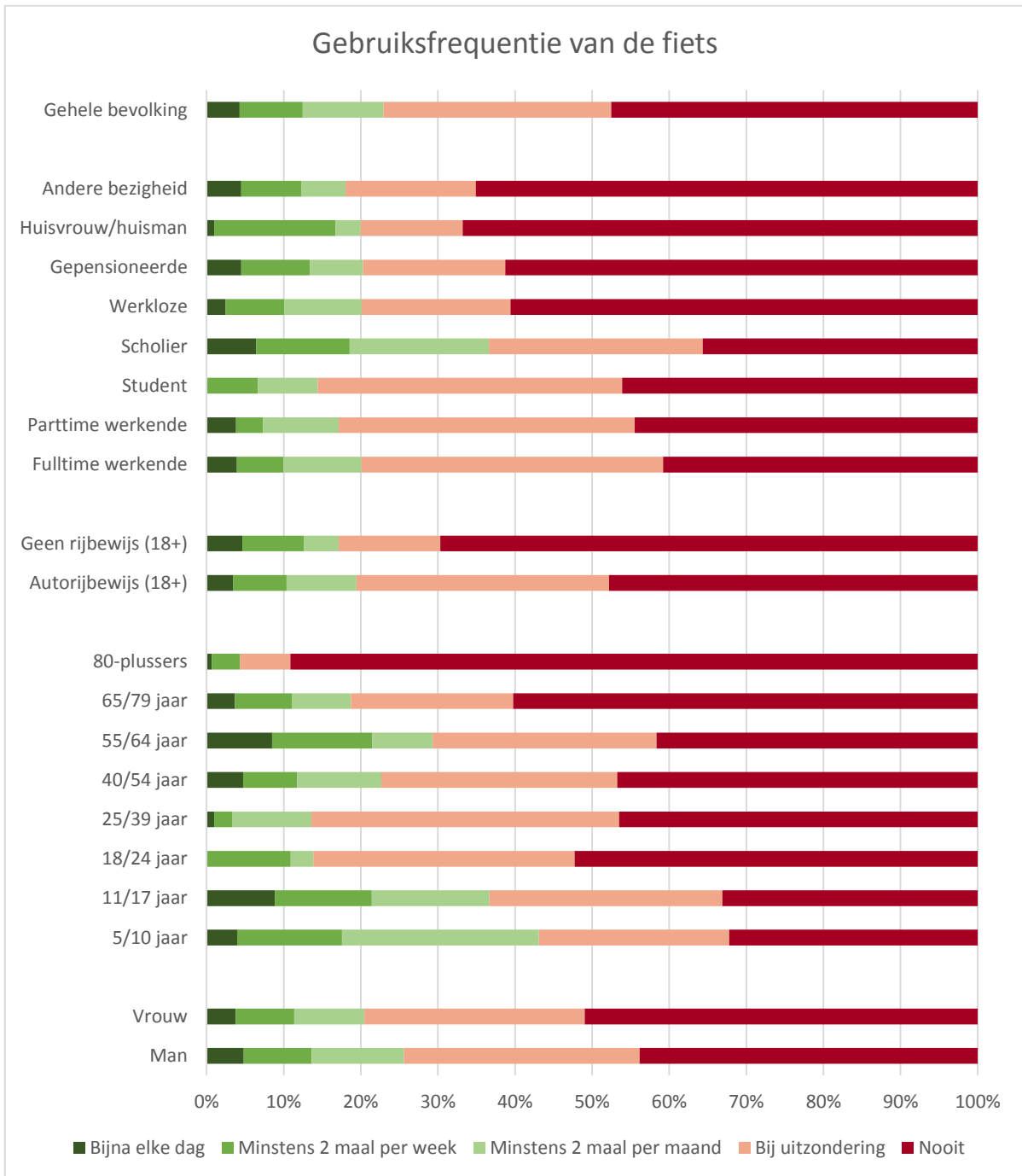
## 7.1 Gebruik van de modus te voet



Meer dan de helft van de Walen, zowel man als vrouw, loopt dagelijks of bijna dagelijks, dat is meer dan de Vlamingen (35%) maar minder dan de inwoners van de MEL (72%). De modus te voet is het frequentst bij de 18/39 jarigen, studenten en parttime werkenden.

**227.000 Walen lopen minstens tweemaal per week.**

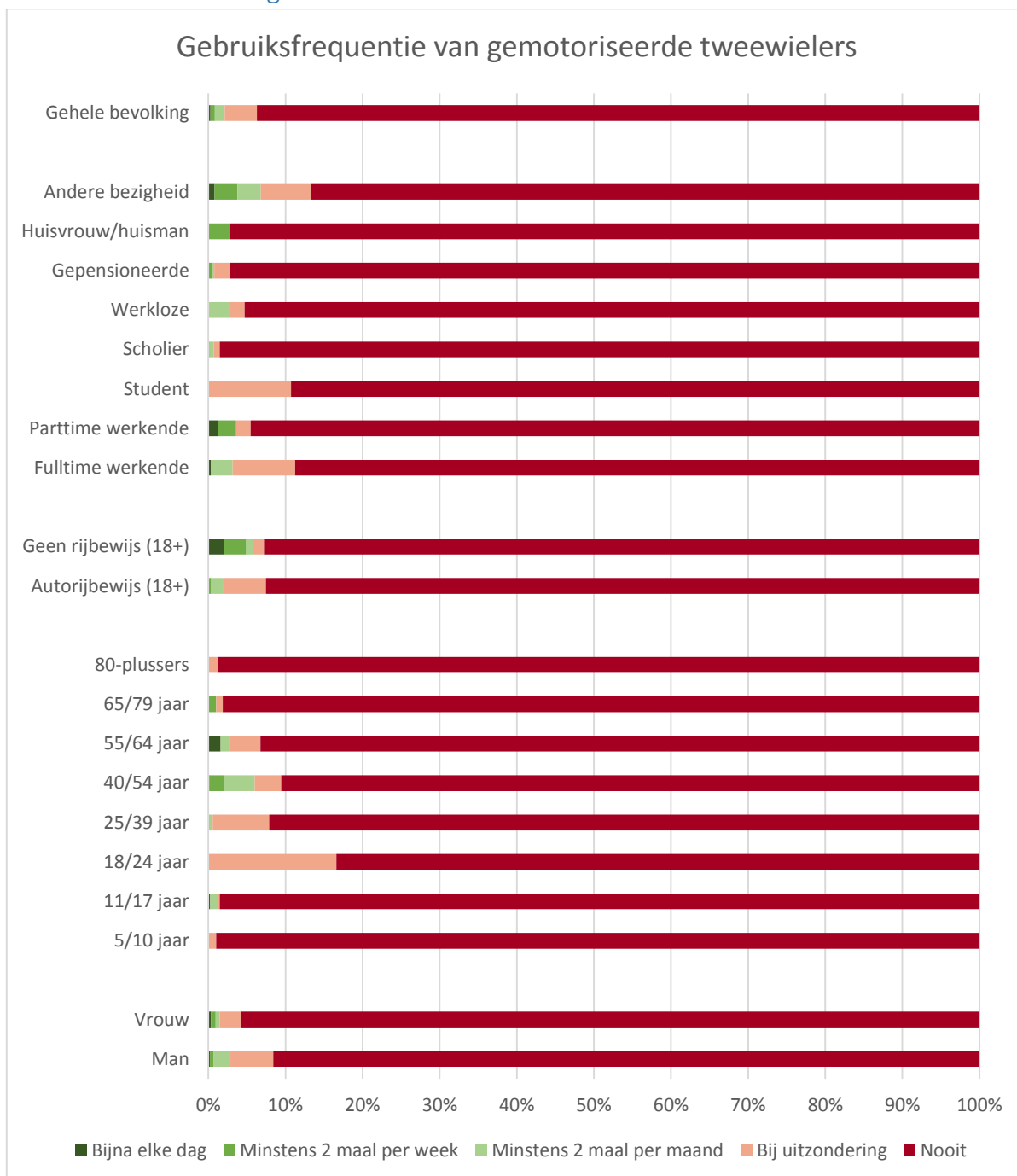
## 7.2 Fietsgebruik



De fiets wordt veel minder vaak gebruikt op Waals grondgebied dan in Vlaanderen: 4% van bijna-dagelijkse gebruikers tegen meer dan 26%. Maar het gebruik komt overeen met wat we zien in de MEL. Het frequente gebruik van de fiets ligt vrij hoog bij de jongeren beneden 17 jaar en de 40/79-jarigen. In vergelijking tot wat we elders zien is het gebruik verrassenderwijs zeer gering bij studenten en jonge volwassenen. De invloed van het rijbewijs is gering.

**40.000 Walen gebruiken de fiets minstens tweemaal per week.**

### 7.3 Gebruik van een gemotoriseerde tweewieler



Met **ongeveer 2500 Walen die minstens tweemaal per week een gemotoriseerde tweewieler gebruiken**, is het moeilijk statistische analyses te maken van de meest aangetroffen profielen, daar de beschikbare steekproeven te klein zijn.

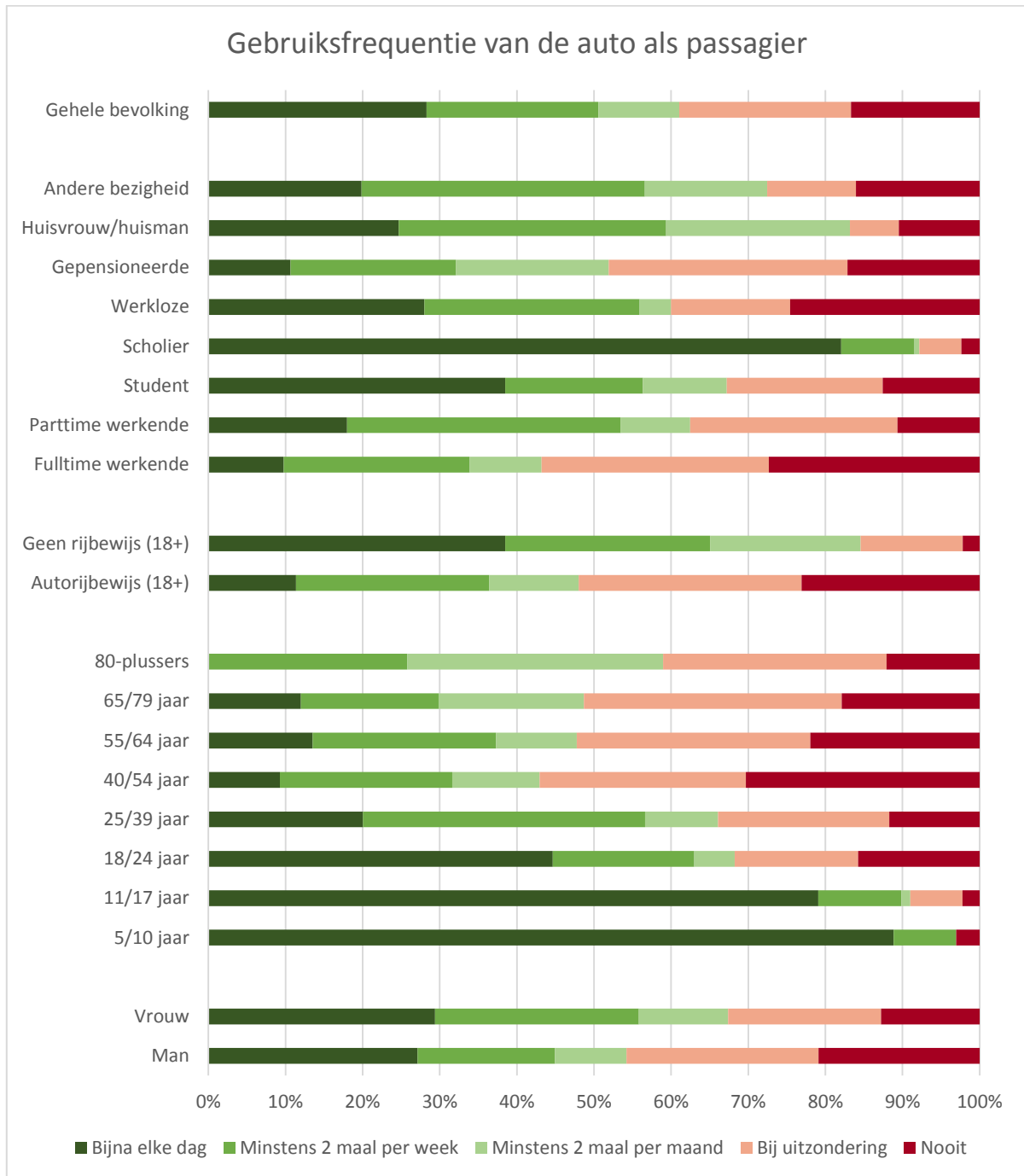
## 7.4 Gebruik van de auto als bestuurder



Ongeveer 2 van de 3 Walen van meer dan 18 jaar besturen dagelijks of vrijwel dagelijks een auto (65%). Dit cijfer is hoger dan in Vlaanderen (55%) en de MEL (52%). De proportie overschrijdt 80% bij de fulltime of parttime werkenden. De leeftijdsgroep van 25/39 jaar bezit de hoogste proportie zeer regelmatige gebruikers. Ongeveer 8% van de personen die geen rijbewijs bezitten, verklaart toch dagelijks of vrijwel dagelijks te rijden (brommobiel, rijles, fraude?).

**Ongeveer 200.000 Walen besturen minstens tweemaal per week een auto.**

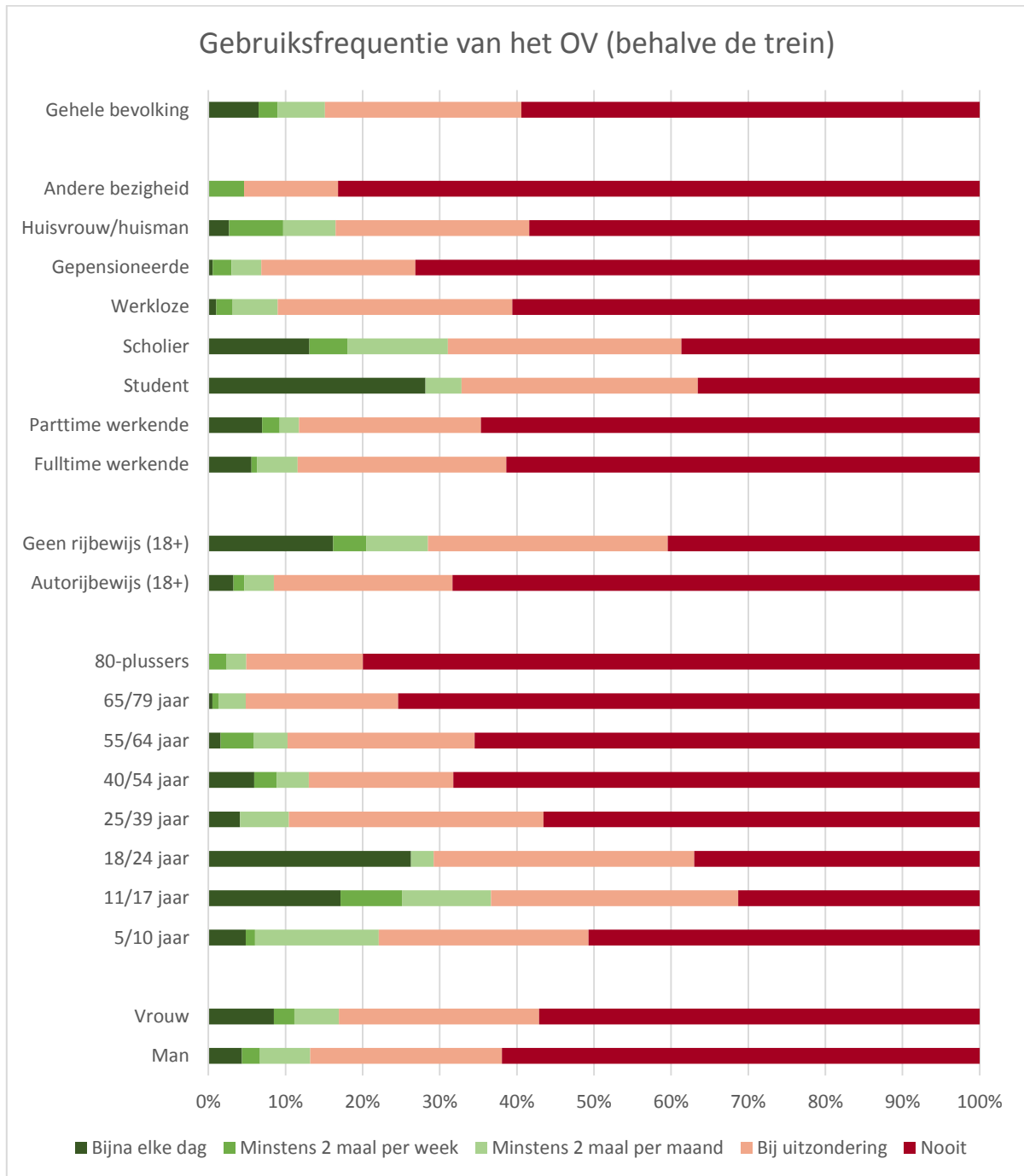
## 7.5 Gebruik van de auto als passagier



Van de Walen gebruikt 28% dagelijks of bijna dagelijks de auto als passagier. Dat is veel meer dan in Vlaanderen, met name omdat het percentage heel hoog blijft bij de 11/17-jarigen, in tegenstelling tot Vlaanderen (79% versus 31%). Het laagste percentage wordt bereikt bij de 40/54-jarigen (9%, buiten de 80-plussers). Scholieren gebruiken het vaakst de auto als passagier, ook bij de studenten ligt het percentage hoog. De frequentie van de verplaatsingen als passagier neemt sterk af als de persoon een rijbewijs bezit.

**161.000 Walen zijn minstens tweemaal per week passagier van een auto.**

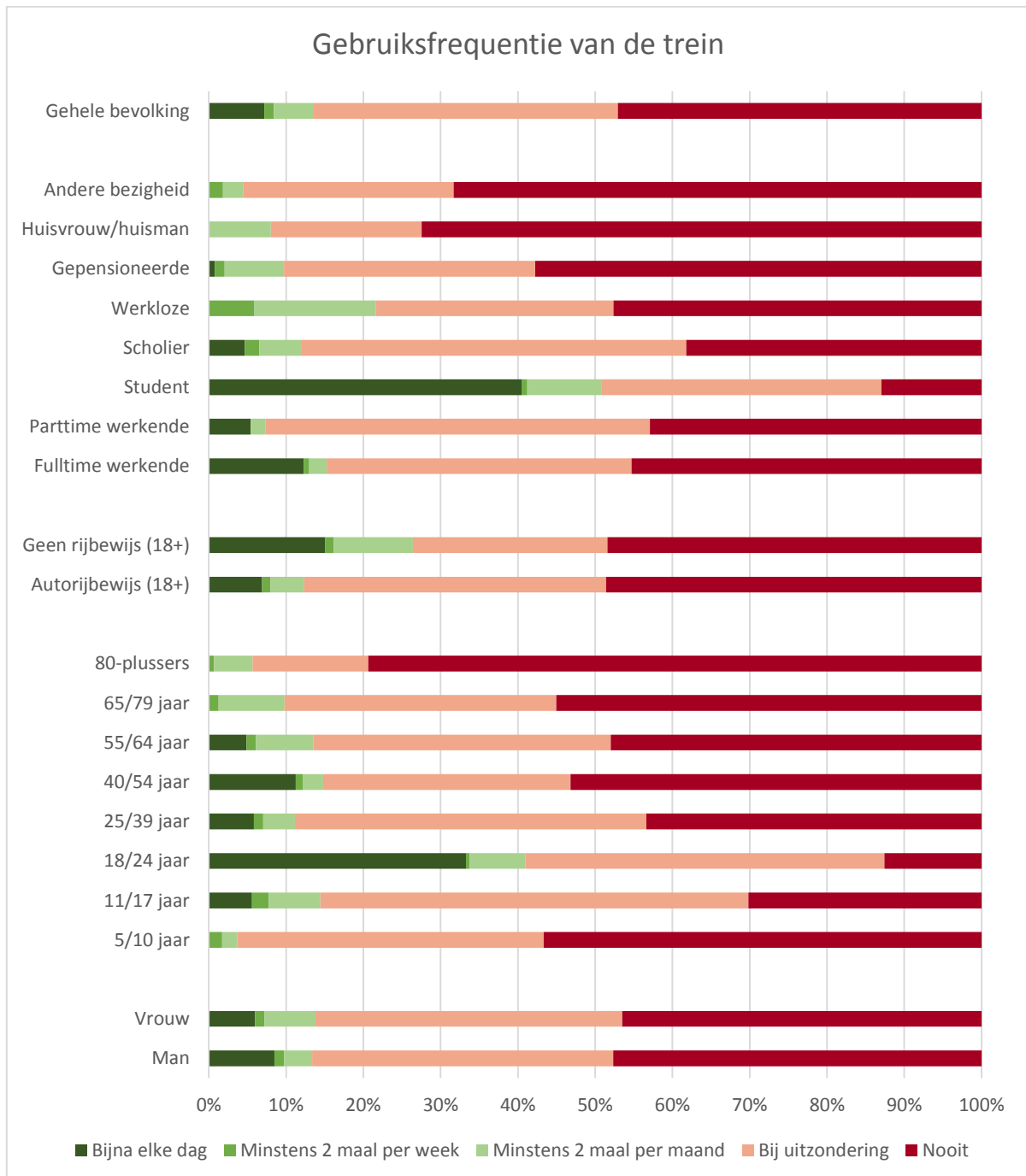
## 7.6 Gebruik van het openbaar vervoer (behalve de trein)



Ongeveer 6,5% van de Walen gebruikt het openbaar vervoer dagelijks of vrijwel dagelijks, hoofdzakelijk studenten en personen zonder rijbewijs. Het gebruik is ook frequent bij de “autonome” scholieren van 11/17 jaar en daarentegen zeer laag bij de jongsten. Vrouwen gebruiken veel vaker en regelmatig het openbaar vervoer dan mannen. Werkzoekenden en gepensioneerden behoren bij de categorieën personen die het minst gebruikmaken van het openbaar vervoer.

**29.000 Walen gebruiken minstens tweemaal per week het openbaar vervoer (behalve de trein).**

## 7.7 Gebruik van de trein



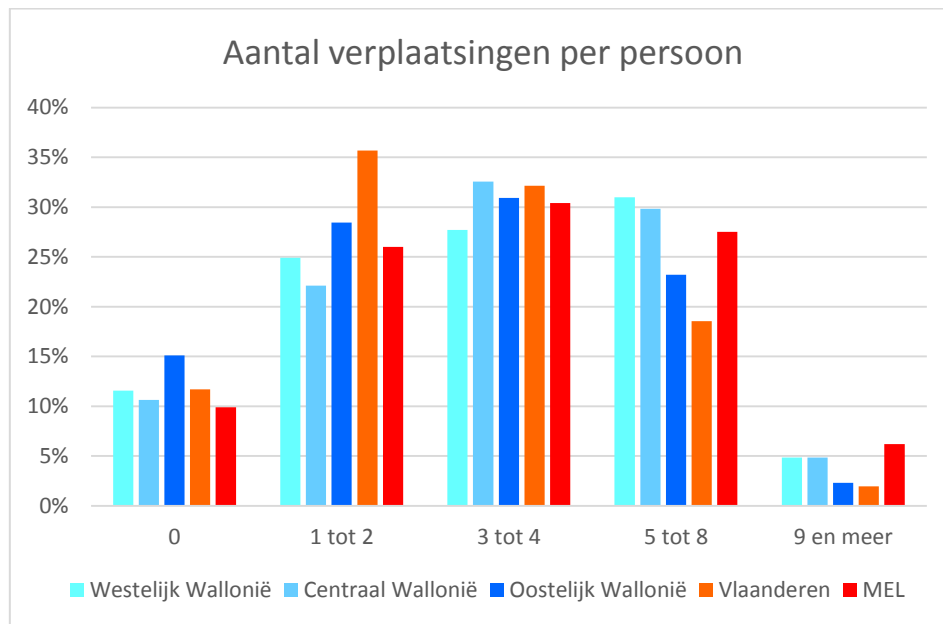
De Walen gebruiken vaker de trein dan de Vlamingen (meer dan 7% vrijwel dagelijkse gebruikers tegen minder dan 3%). In beide gevallen vinden we vrij hoge proporties zeer frequente gebruikers bij de studenten, maar het verschil is merkbaar bij de fulltime werkenden waarvan meer dan 12% de trein dagelijks of vrijwel dagelijks gebruikt (3% in Vlaanderen). Dit grote verschil is vooral te verklaren door de personen die in het Brussels Gewest werken.

**Ongeveer 27.000 Walen gebruiken de trein minstens tweemaal per week.**

## 8 Verplaatsingen

### 8.1 Totaal aantal verplaatsingen, verspreiding van de mobiliteit

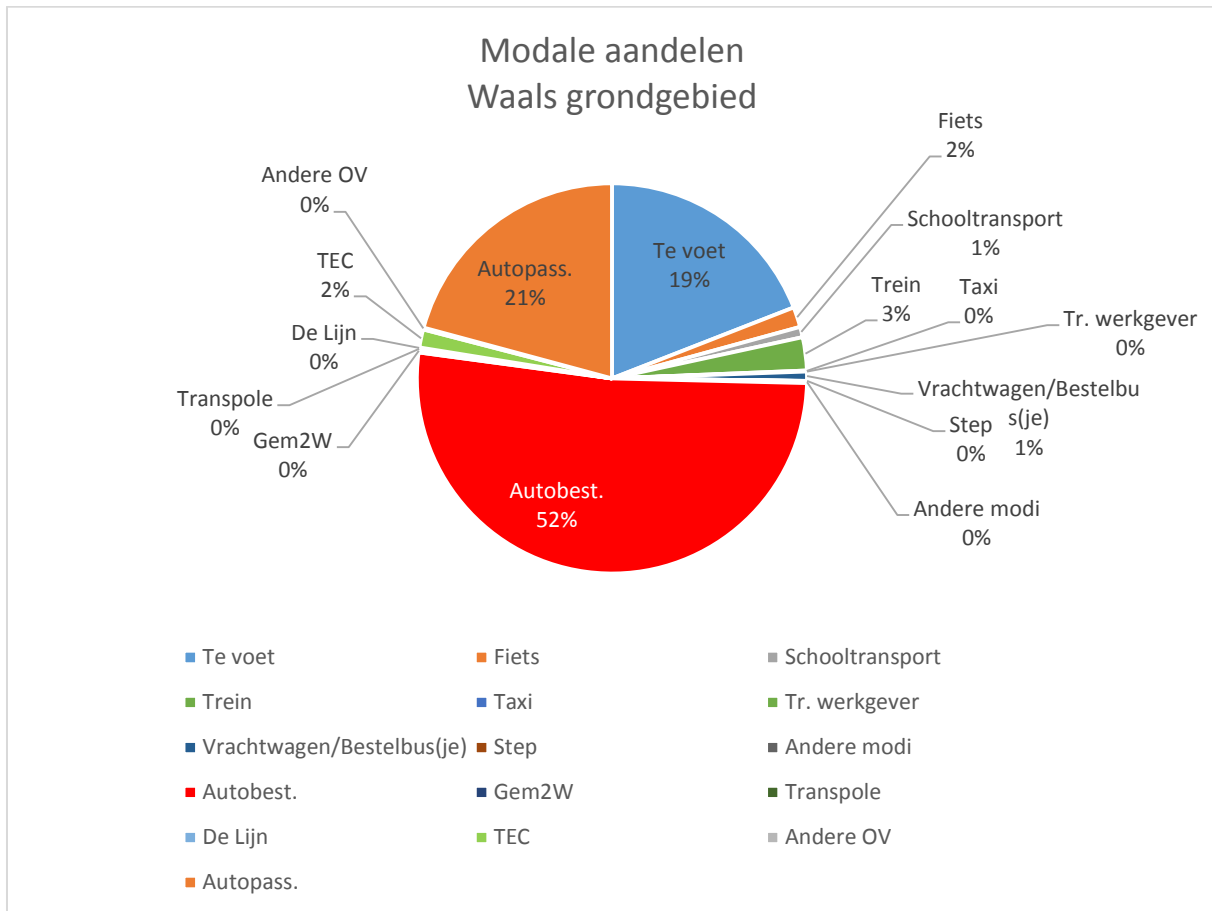
Op een gemiddelde doordeweekse dag, van maandag t/m vrijdag, buiten de schoolvakanties, maken de 318.000 Walen van 5 jaar en ouder die wonen op het onderzochte grondgebied ongeveer 1,16 miljoen verplaatsingen, ofwel **3,65 verplaatsingen per dag per persoon**. Dit cijfer ligt hoger dan in Vlaanderen (3,18) maar lager dan in de MEL (4,07).



Het Waalse grondgebied wordt gekenmerkt door een relatief hoge proportie niet-verplaatsers: 13% van de bevolking van 5 jaar en ouder, tegen 12% in Vlaanderen en 10% in de MEL. De bevolking telt meer zeer mobiele of “hypermobiele” personen dan Vlaanderen (meer dan 5 verplaatsingen), maar blijft onder het percentage in de MEL. Als we de verschillende Waalse sectoren met elkaar vergelijken, zien we dat de oostelijke sector zich over het geheel genomen onderscheidt door een gedrag dat dicht tegen het gedrag van Vlaanderen aanligt, terwijl de andere sectoren meer lijken op het gedrag van de MEL, vooral wat betreft de hypermobiliteit. Misschien wordt deze zone die vrij ver van de grens ligt, minder beïnvloed door Frankrijk?



## 8.2 Het hele Waalse grondgebied

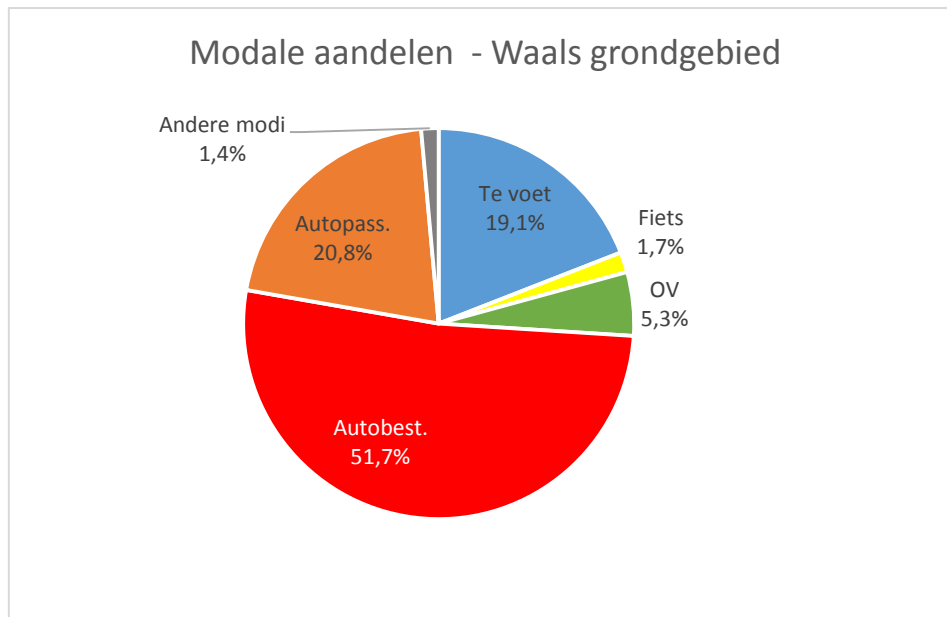


De modale aandelen komen overeen met de proportie verplaatsingen die verricht zijn al naar gelang de hoofdmodus. De lengte en de duur van de verplaatsingen worden in deze berekening niet in aanmerking genomen.

De meest gebruikte modus is de autobestuurder (Autobest. in de grafiek) met meer dan één op de twee verplaatsingen. Alle andere verplaatsingen geschieden in vrijwel gelijke verhoudingen via twee modi: autopassagier (Autopass.) en de modus te voet. Deze drie modi vertegenwoordigen 92% van de door de Walen verrichte verplaatsingen.

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

De samengevoegde modi laten de volgende resultaten zien:

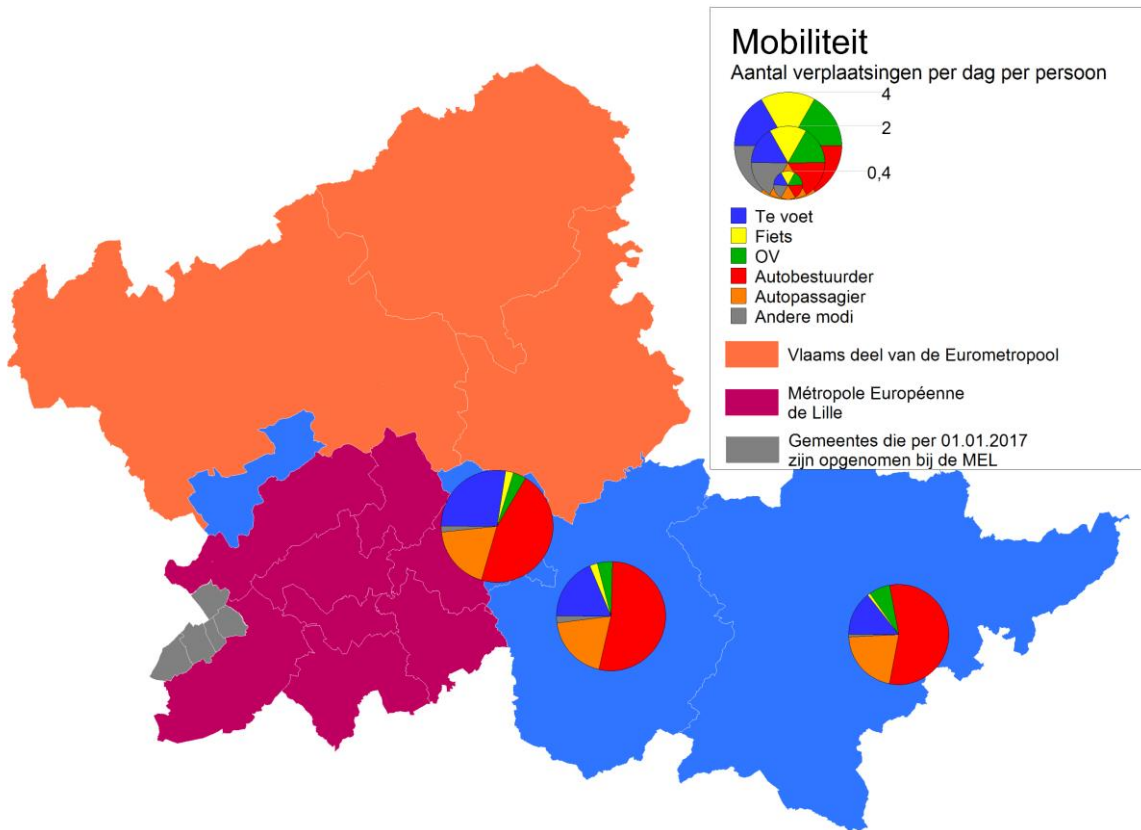


Bij de vergelijking van de modale aandelen moet in gedachten worden gehouden dat de analyses genuanceerd kunnen worden door de verschillen in mobiliteitsniveaus al naargelang de grondgebieden. Voor de autopassagier bijvoorbeeld, wordt het veel geringere modale aandeel van de MEL gedeeltelijk gecompenseerd door een sterkere mobiliteit; er is nog steeds een verschil in de mobiliteit per persoon te zien, maar in minder sterke mate (0,75 in Wallonië versus 0,55 in de MEL).

Het Waalse grondgebied is het enige van de drie geanalyseerde grondgebieden waar meer dan de helft van de verplaatsingen wordt verricht aan het stuur van een auto, hetgeen overigens een vrij hoog modaal aandeel van de autopassagier met zich meebrengt, met 20,8% (ongeveer 14% in Vlaanderen en in de MEL). Het modale aandeel van de modus te voet (19,1%) is hoger dan in Vlaanderen (15,0%) maar kleiner dan in de MEL (29,6%). Het modale aandeel van de fiets (1,7%) ligt zeer dicht bij dat van de MEL en veel lager dan in Vlaanderen (16,3%).

Het gebruik van het openbaar vervoer (5,3%) is hoger dan wat we zien in Vlaanderen (3,8%) maar veel minder dan in de MEL (9,8%). Dit is vooral te verklaren door het minder stedelijke karakter van het Waalse grondgebied, dat derhalve een minder uitgebreid stedelijk openbaar vervoersnet bezit.

### 8.3 Resultaten per sector



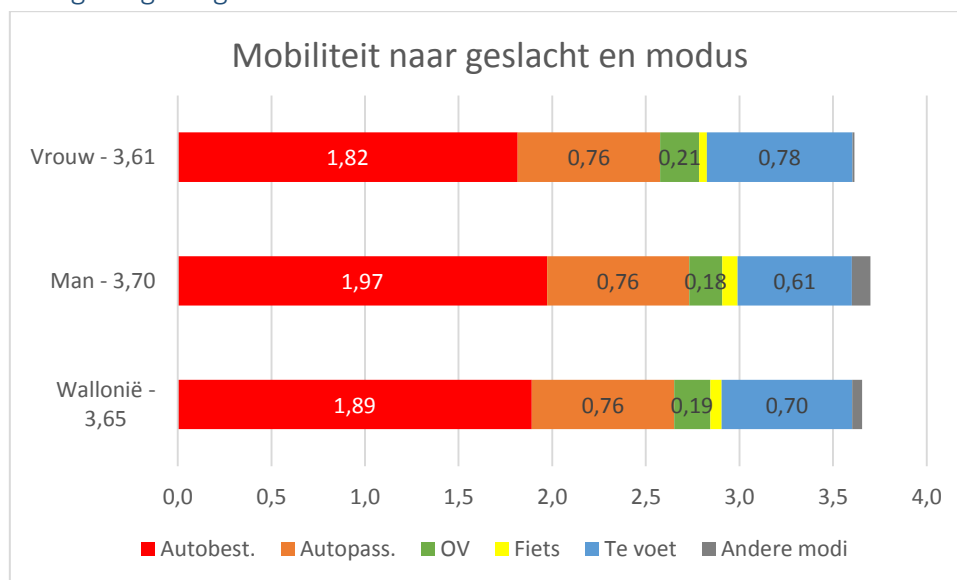
De individuele mobiliteit ligt duidelijk lager in oostelijk Wallonië met 3,33 verplaatsingen per dag per persoon tegen 3,92 op de andere Waalse grondgebieden.

In de drie Waalse sectoren zien we heel goed een tegengestelde ontwikkeling van de modale aandelen te voet en de autobestuurder: hoe dicht we bij de MEL komen, hoe meer de modus te voet toeneemt en de autobestuurder afneemt, totdat er modale aandelen worden bereikt die dicht bij die van de MEL liggen (behalve voor het OV en de autopassagier).

We zien ook een modaal aandeel van het OV dat iets sterker is in oostelijk Wallonië. Dit is zeer waarschijnlijk te verklaren door de verplaatsingen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

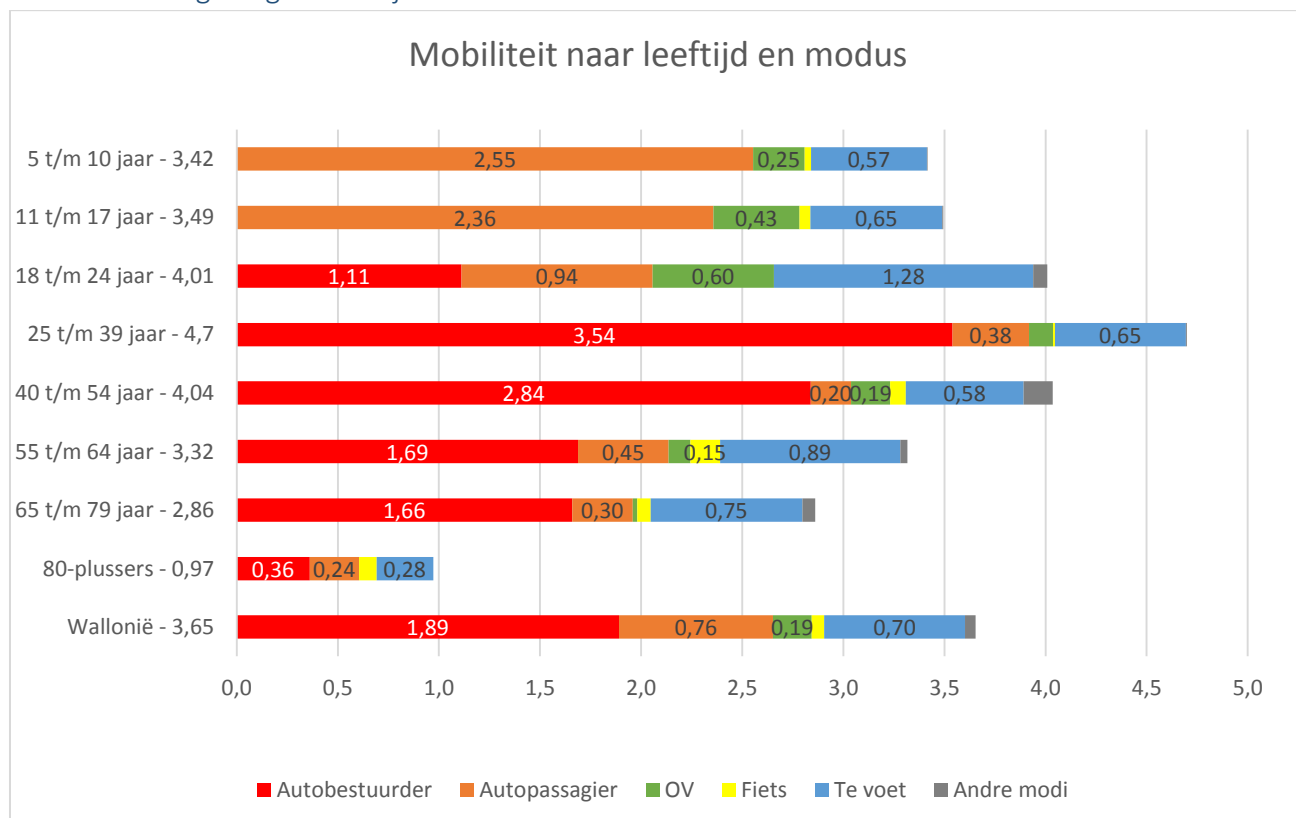
## 8.4 Mobiliteit al naargelang de kenmerken van de personen

### 8.4.1 Al naargelang het geslacht



Mannen zijn iets mobieler dan vrouwen, in tegenstelling tot wat we zien in Vlaanderen. Ze maken op gelijk niveau gebruik van de auto als passagier, ook in tegenstelling tot Vlaanderen. Afgezien van deze bijzondere aspecten zijn de resultaten vrij klassiek: de auto als bestuurder wordt minder gebruikt door vrouwen, de modus te voet en het OV iets meer.

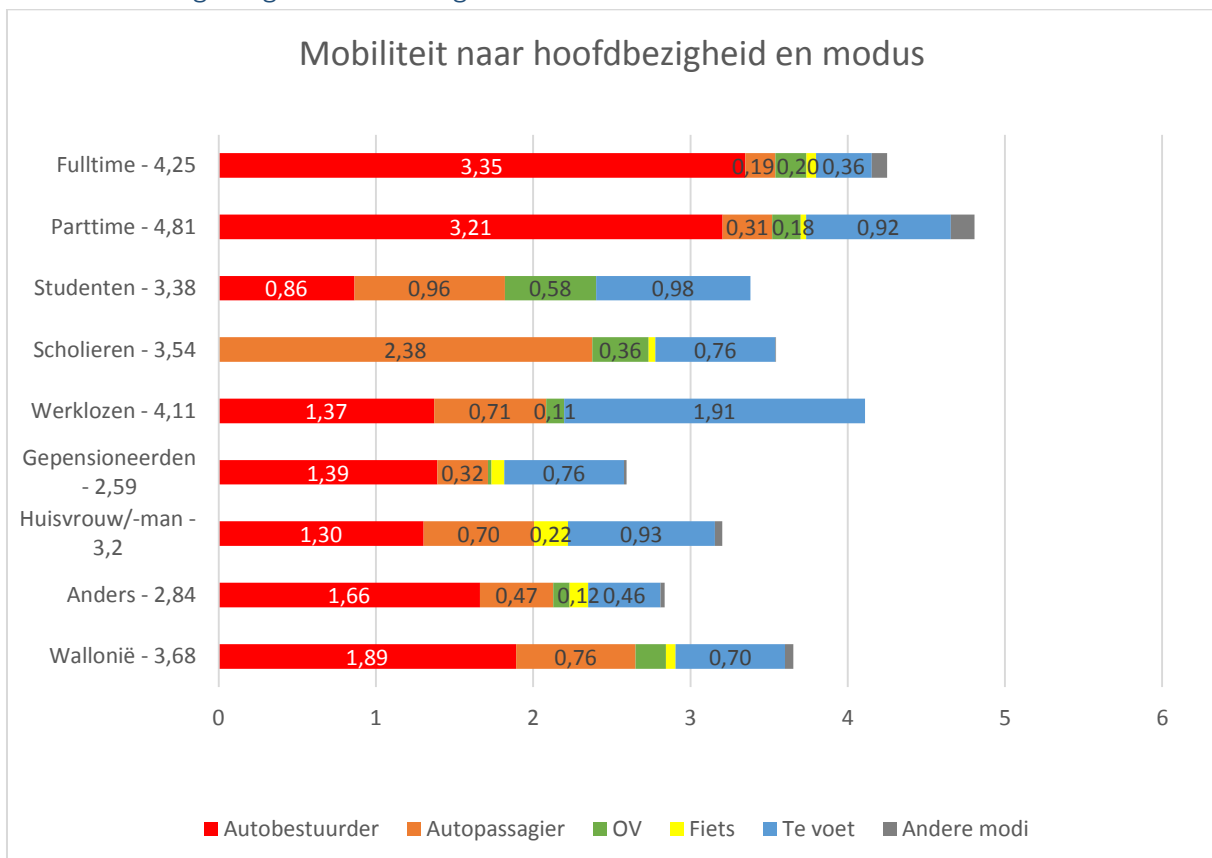
### 8.4.2 Al naargelang de leeftijd



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

- In tegenstelling tot wat we kunnen zien in de MEL of op Vlaams grondgebied, is er slechts een geringe evolutie in het mobiliteitsgedrag tussen de groep 5/10-jarigen en de groep 11/17-jarigen. Wat vooral opvalt, is dat er geen toenemende autonomie te zien is in de mobiliteit dankzij modi die zonder hulp van anderen gebruikt kunnen worden (OV, fiets, te voet), in tegenstelling tot de autopassagier, die hier heel hoog blijft.
- De modus autopassagier blijft relatief hoog bij de 18/24-jarigen, in tegenstelling tot wat we elders opmerken. Deze leeftijdscategorie is ook de categorie die het meest de modus te voet en het OV gebruikt.
- Net als in Vlaanderen ligt in Wallonië de piek van het autogebruik als bestuurder op een jongere leeftijd dan in de MEL: 25/39 jaar versus 40/54. Het modale aandeel bereikt dan 75%.

#### 8.4.3 Al naargelang de hoofdbezigheid

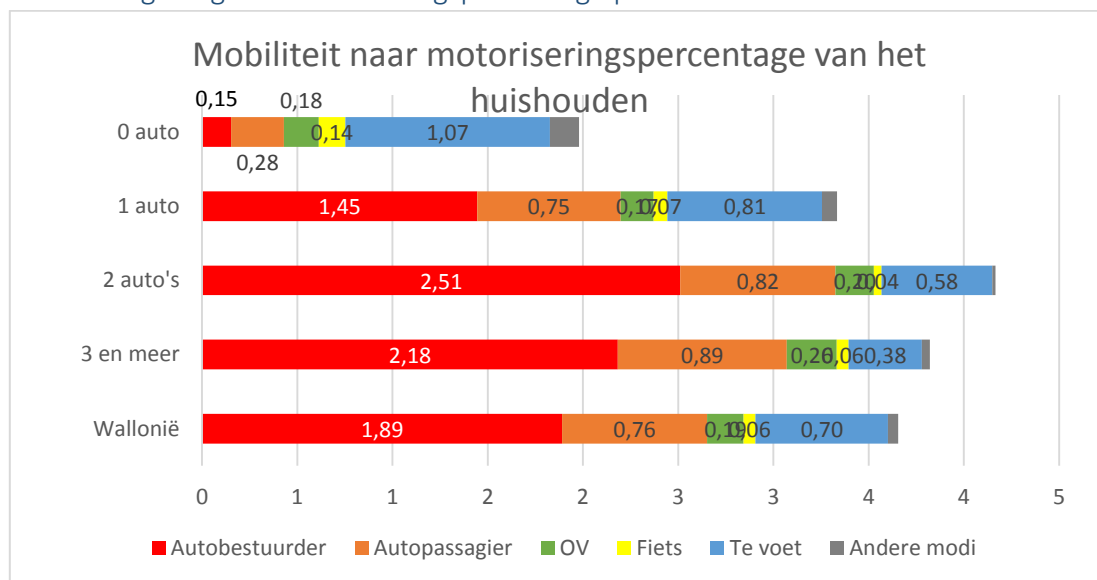


Om meerdere logische redenen zorgt de hoofdbezigheid voor variaties in de mobiliteit.

- Werkenden met een parttime baan zijn geheel vanzelfsprekend het mobielst, gepensioneerden het minst mobiel.
- Voornamelijk studenten en scholieren maken gebruik van het openbaar vervoer.
- Werkzoekenden verplaatsen zich voor een groot deel te voet (46%).

- 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 3%).

#### 8.4.4 Al naargelang het motoriseringspercentage per huishouden



De analyse 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 invloed op de individuele mobiliteit (iemand wegbrengen/ophalen, noodzakelijke verplaatsingen t.g.v. het grotere aantal personen, enz.).

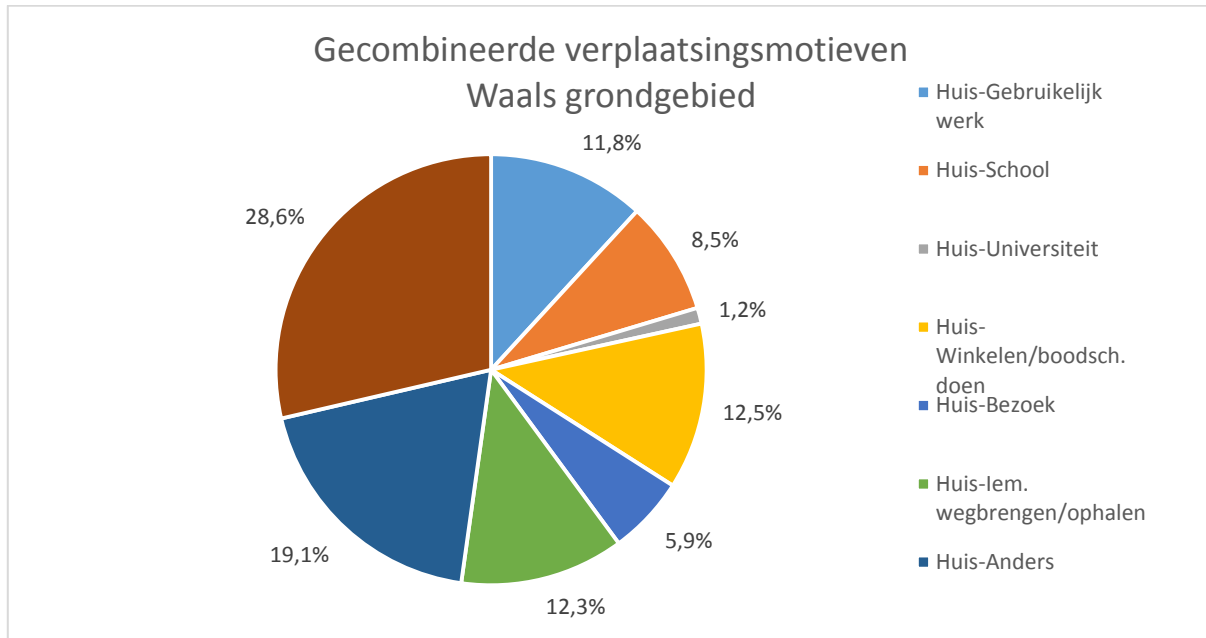
We zien hier dat het aantal voertuigen dat ter beschikking staat, relatief weinig invloed heeft op de individuele mobiliteit wat betreft het aantal verrichte verplaatsingen, maar wel meer wat betreft de gebruikte modi om zich te verplaatsen, zelfs al zakt het gebruik van de modus autobestuurder bij huishoudens met drie of meer voertuigen iets in ten opzichte van de huishoudens met twee auto's.

De situatie van niet-gemotoriseerde huishoudens is heel bijzonder, met een veel geringere mobiliteit dan de andere huishoudens, met inbegrip van de modus autopassagier, in tegenstelling tot wat we elders zien (Vlaanderen, MEL). Daarentegen wordt de fiets er iets meer gebruikt. Voor de andere huishoudens geldt dat hoe meer auto's men heeft, hoe minder men loopt en - paradoxaal – hoe meer men het OV gebruikt (ook al zijn de cijfers laag en is het hoge aantal voertuigen zonder twijfel gecorreleerd met de aanwezigheid van kinderen in het huishouden).

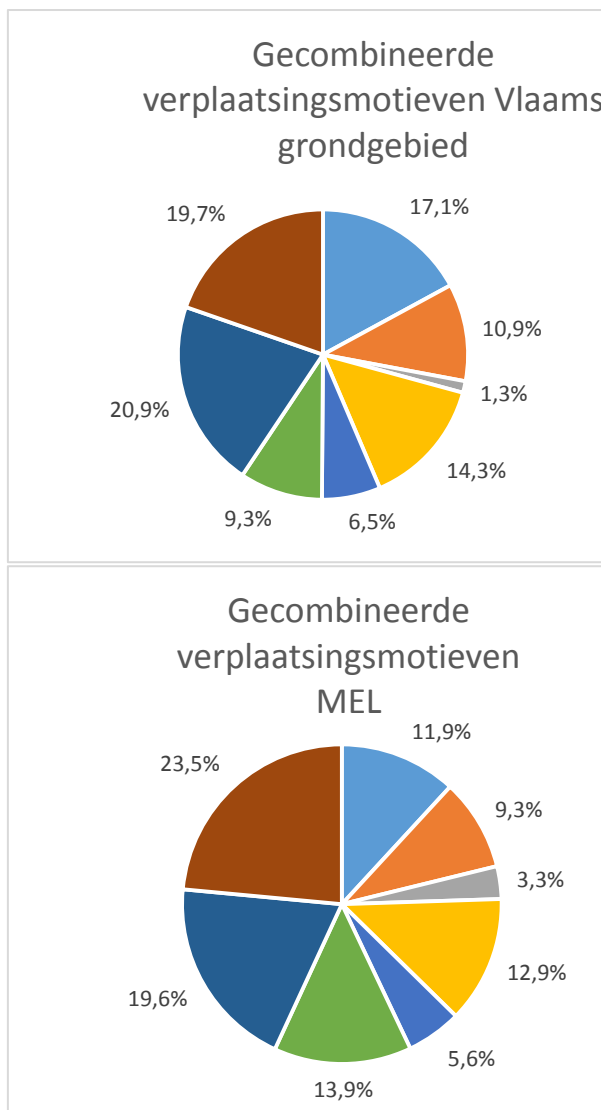
## 8.5 De verplaatsingsmotieven

### 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 Vlaams grondgebied en in de MEL (zelfde kleurcode).



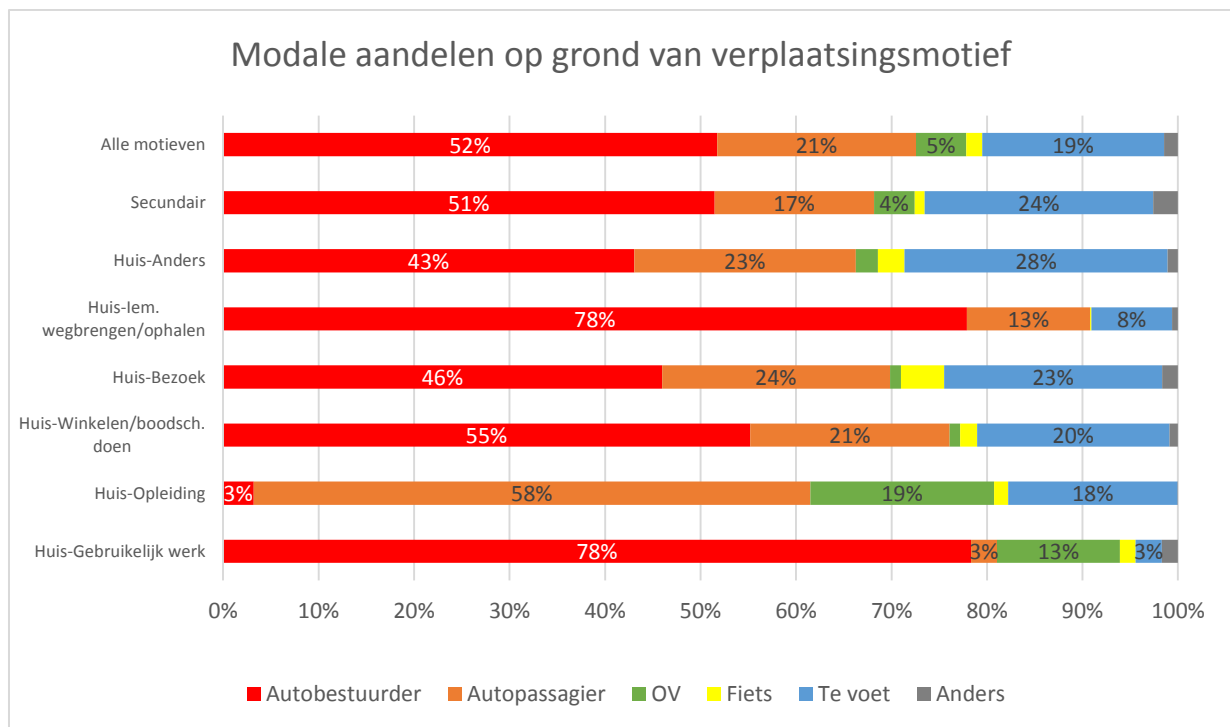
De ordes van grootte van de verschillende gecombineerde motieven komen over het geheel genomen overeen maar we merken een paar interessante verschillen op:

- De proporties liggen echt heel dicht tegen de proporties die we zien in de MEL op één uitzondering na, die van de secundaire verplaatsingen, die naar verhouding talrijker zijn in Wallonië. Dat betekent dat de Walen meer geneigd zijn om meerdere activiteiten achtereenvolgens te doen zonder tussendoor naar huis te gaan. Dit verschijnsel kan verklaard worden door het feit dat de activiteiten vrij ver van huis liggen.
- De verplaatsingen om iemand weg te brengen/op te halen zijn geringer dan in de MEL maar hoger dan op Vlaams grondgebied. Dat versterkt de analyse over de verplaatsingsmodi van jongeren (11-17 jaar), die in Wallonië voor een groot deel gebruik blijven maken van de modus autopassagier (hetgeen leidt tot een groter aantal verplaatsingen om iemand weg te brengen/op te halen).
- De geringe proportie verplaatsingen huis-universiteit (in feite naar alle hogere onderwijsinstellingen) in vergelijking met de MEL kan verklaard worden door een geringer aanbod aan vervolgoopleidingen op het grondgebied.



### 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.

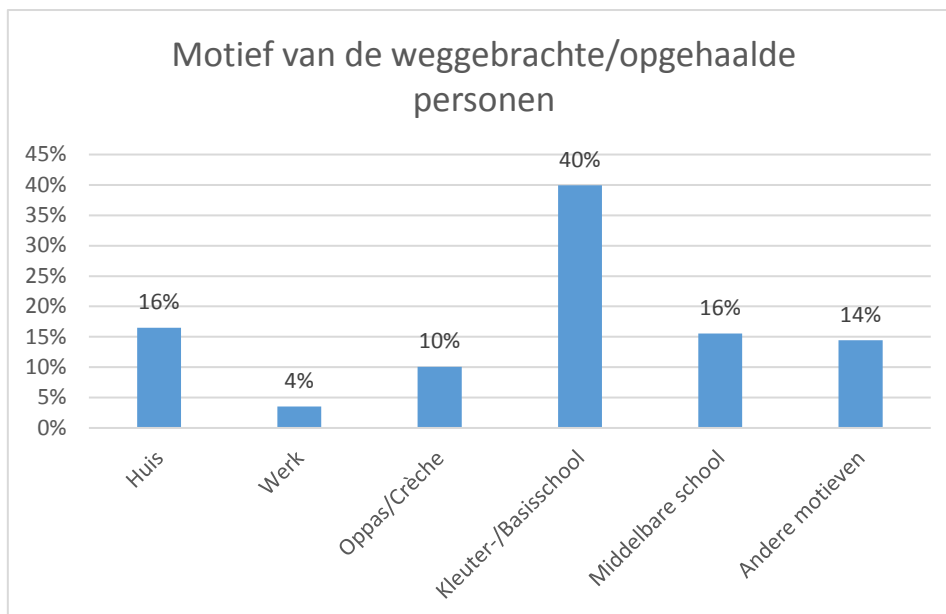


Het ligt voor de hand dat we belangrijke verschillen in modale aandelen observeren op grond van het verplaatsingsmotief.

- De autobestuurder is sterk in de meerderheid voor de motieven Gebruikelijk werk en Iemand wegbrengen/ophalen met 78% van de modale aandelen.
- Voor secundaire verplaatsingen (zonder verband met thuis) benaderen de modale aandelen het gemiddelde voor alle verplaatsingsmotieven, behalve de autopassagier, die op de achtergrond is en vervangen wordt door de modus te voet.
- De modus autopassagier wordt het meest gebruikt om naar de opleidingsplek te gaan, maar toch is voor dit motief het aandeel openbaar vervoer het hoogst.
- Het openbaar vervoer wordt hoofdzakelijk gebruikt om naar school/universiteit of werk te gaan.

### 8.6 Verplaatsingen om iemand weg te brengen/op te halen

De inwoners van het Waalse grondgebied verrichten dagelijks ongeveer 123.000 verplaatsingen met als doel iemand weg te brengen/op te halen, ofwel 10,6% van alle verplaatsingen.

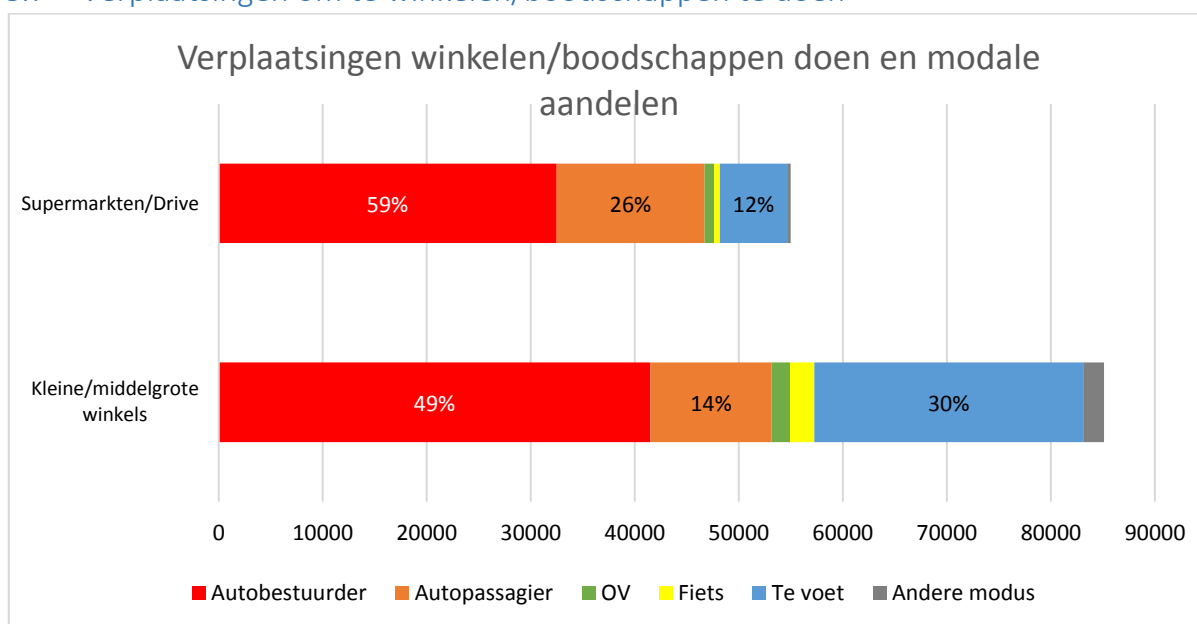


De verplaatsingen betreffen hoofdzakelijk het wegbrengen/ophalen van kinderen naar/van kleuterschool en basisschool (40% van het motief wegbrengen/ophalen). Op het Waalse grondgebied is dit motief het laagst (50% in Vlaanderen, 43% in de MEL). In vergelijking met de andere gebieden is het wegbrengen/ophalen naar de middelbare school hier het frequentst, met 16% (6% in Vlaanderen, 13% in de MEL).

Het wegbrengen/ophalen naar/van kleuter- en basisschool geschiedt voor 79% met de auto en voor 18% te voet.

Opgemerkt moet worden dat het motief iemand wegbrengen/ophalen voor maar 4% 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 met een modaal aandeel van de auto dat lager ligt dan naar de grote supermarkten, maar dat wel hoog blijft: **ongeveer 2/3 van de verplaatsingen naar kleine en middelgrote winkels wordt verricht met de auto (als bestuurder of passagier)**. Het aandeel van de modus te voet is 30% naar dezelfde kleine en middelgrote winkels tegen 12% naar de grote supermarkten.

## 8.8 Verspreiding van de verplaatsingen in de tijd



De verspreiding van de verplaatsingen van de Walen geeft een vrij ongebruikelijke bijzonderheid te zien: er is niet echt een spits waarneembaar om 12 uur 's middags, er is eerder sprake van een vlak dat zich in de ochtend uitstrekt tot 12 uur. Het dal in de middag is wel duidelijk op “klassieke” wijze aanwezig.

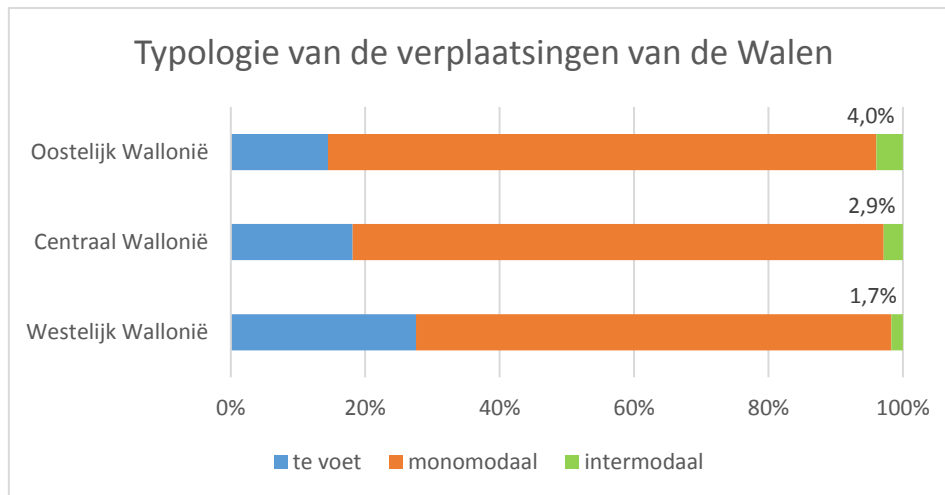
De dag van de Walen begint eerder dan die van de Fransen met een ochtendspits tussen 7 uur en 8 uur (tegen 8 uur – 9 uur in de MEL). Deze spitsperiode komt duidelijker naar voren dan in Vlaanderen waar deze periode zich sterker uitstrekt van 8 tot 9 uur.

De avondspits lijkt veel op die van de MEL met twee uren van ongeveer gelijke verkeersdrukte (16 uur tot 18 uur).

## 8.9 Intermodale verplaatsingen

De verplaatsingen zijn onderverdeeld in drie categorieën:

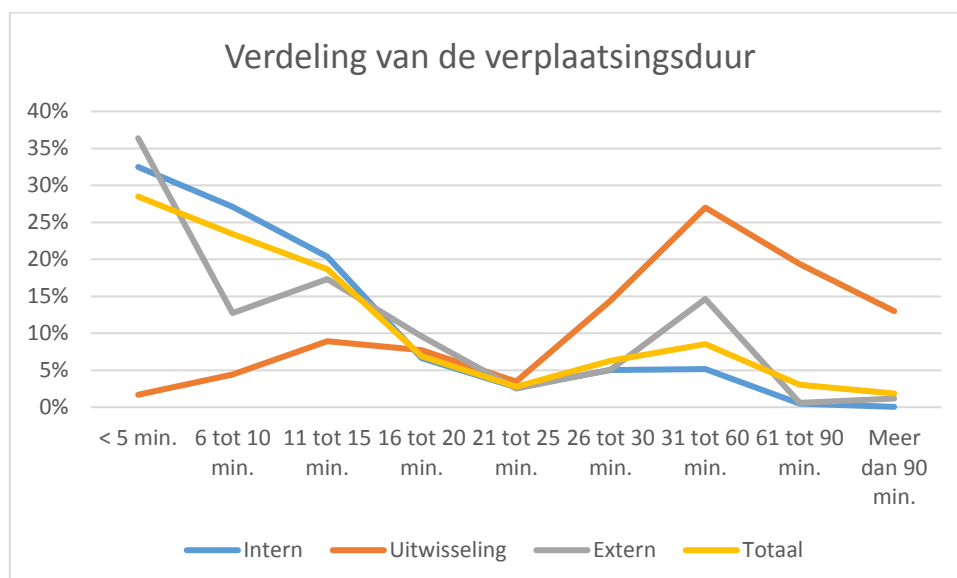
- Verplaatsingen te voet;
- Monomodale verplaatsingen (één gemechaniseerde modus, met eventueel voor- en natransport te voet);
- Intermodale verplaatsingen (minstens twee gemechaniseerde modi achter elkaar, deze twee modi kunnen identiek zijn – bijvoorbeeld van de bus overstappen op de bus – met eventueel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



De proportie intermodale verplaatsingen is gering en bereikt maximaal 4% in oostelijk Wallonië, hetgeen logisch is want op dit grondgebied wordt het meest gebruikgemaakt van het openbaar vervoer.

#### 8.10 Duur van de verplaatsingen

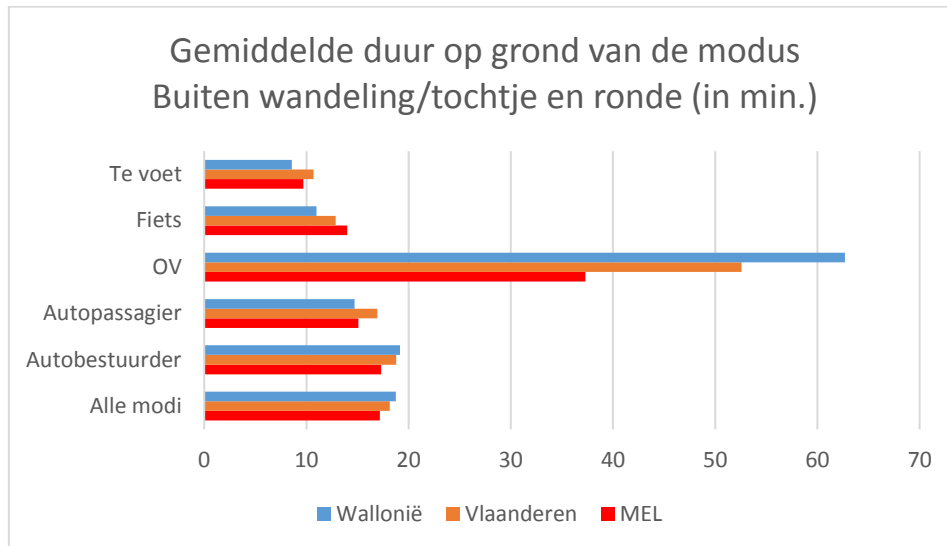
**Een verplaatsing duurt gemiddeld iets minder dan 19 minuten** (waarbij verplaatsingen om het motief wandeling/tochtje of beroepsmatige ronde of winkelen zonder aankopen uitgesloten worden, zie bijlage 10.2 voor meer details). Er bestaan echter belangrijke verschillen tussen interne verplaatsingen binnen Waals grondgebied (13 min.), de uitwisselingsverplaatsingen (53 min.) en de volledig externe verplaatsingen, buiten het Waalse grondgebied (18 min.).



De interne en externe verplaatsingen zijn relatief gelijkmatig verdeeld en de curve van het totale aantal verplaatsingen ligt dicht bij dat van de interne verplaatsingen, gezien hun overwicht in alle verplaatsingen (82% intern, 14% uitwisseling, 4% extern).

De uitwisselingsverplaatsingen laten een belangrijke piek zien in de categorieën “middellange” duur, langer dan 25 minuten.

**Meer dan één van de twee verplaatsingen (52%) van de inwoners van het Waalse grondgebied duurt 10 minuten of minder.**

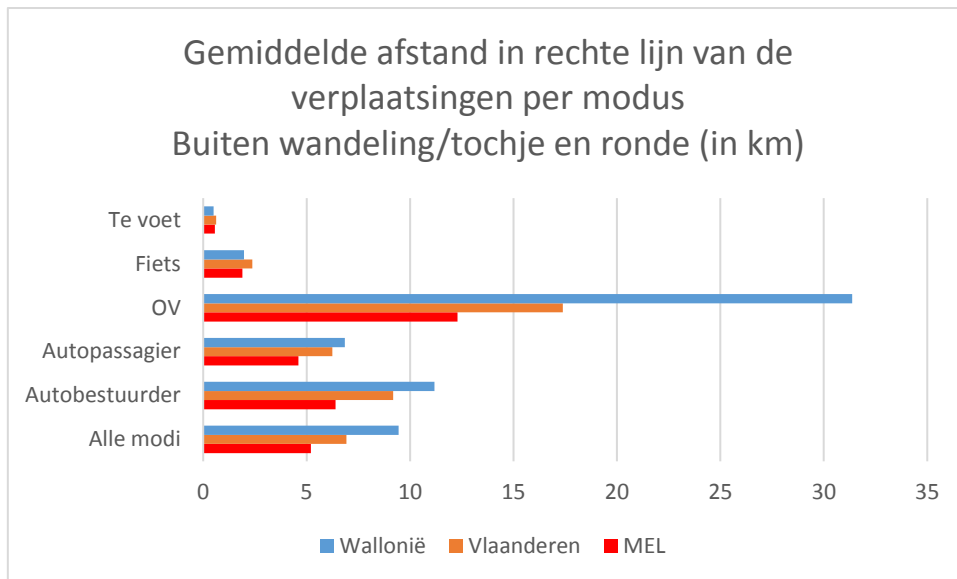


De met een andere modus verrichte verplaatsingen zijn hier niet vertegenwoordigd want ze zijn te gering in aantal. Ze zijn wel opgenomen in de berekening “alle modi”.

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, dat sterkere betrekkingen heeft met externe gebieden (Brussels Gewest, MEL).

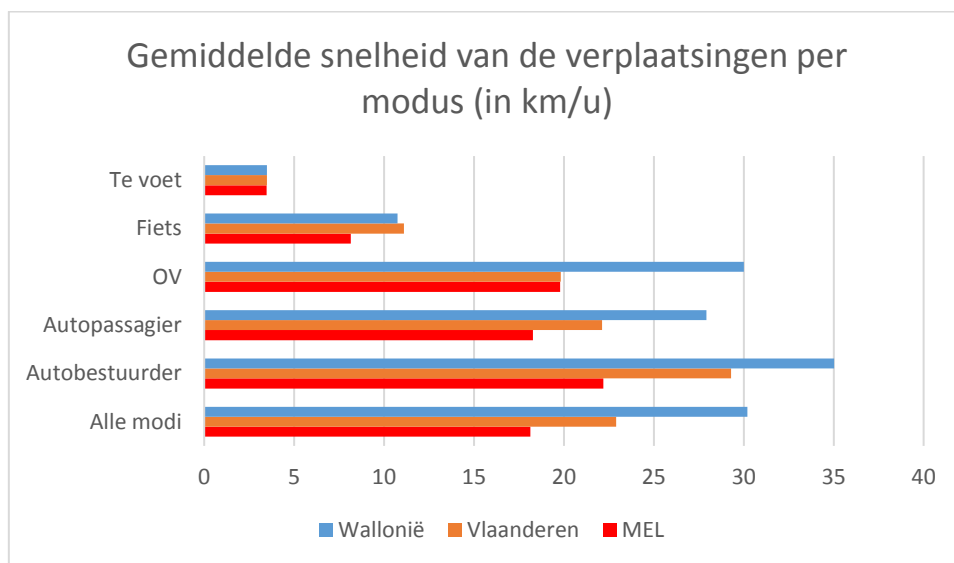
### 8.11 Lengte in vogelvlucht en snelheid van de verplaatsingen

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 9,4 km: meer dan in de MEL (5,2 km) en op Vlaams grondgebied (6,9 km). Over het algemeen genomen zijn de verplaatsingen van de Walen langer voor vrijwel alle modi dan van de andere inwoners van de Eurometropool.



De verplaatsingen van de inwoners van het Waalse grondgebied geschieden gemiddeld op een snelheid van meer dan 30 km/u<sup>1</sup>. De snelste modus is de autobestuurder met ongeveer 35 km/u. De snelheid van de modi ligt doorgaans hoger dan elders. Dat is in het bijzonder te zien in het openbaar vervoer, waar de gemiddelde snelheid fors toeneemt vanwege het relatief grote aandeel interstedelijk vervoer.

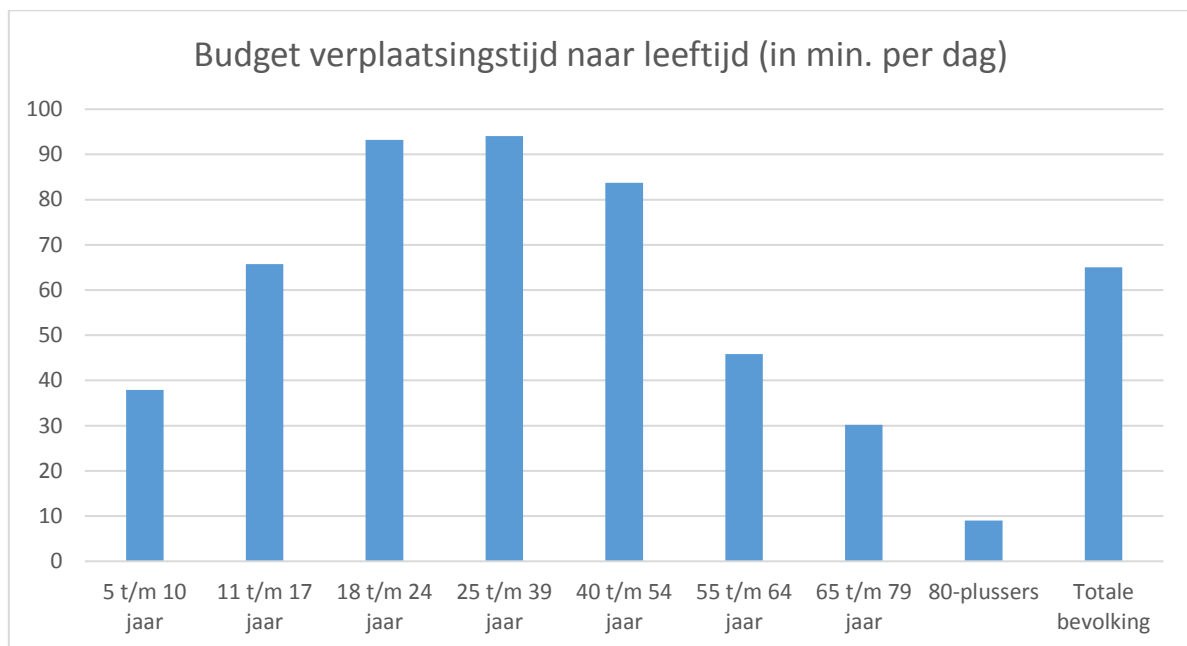
<sup>1</sup> Deze “snelheid” wordt berekend op basis van de afstand in rechte lijn van de verplaatsing en niet op basis van de afgelegde afstand.

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 Waalse grondgebied zich gemiddeld 65 minuten per dag** versus 66 minuten in de MEL en 55 minuten in Vlaanderen.



Het tijdbudget verschilt in belangrijke mate al naargelang de leeftijd, met een vrij uitgesproken piek van ongeveer 94 minuten per dag bij de 18/39-jarigen. Rond deze maximale waarde wordt de waarde zowel naar jongere als naar oudere leeftijd steeds kleiner.

De mobiliteit bij de Waalse 80-plussers is heel zwak met gemiddeld minder dan 10 minuten verplaatsing per dag.

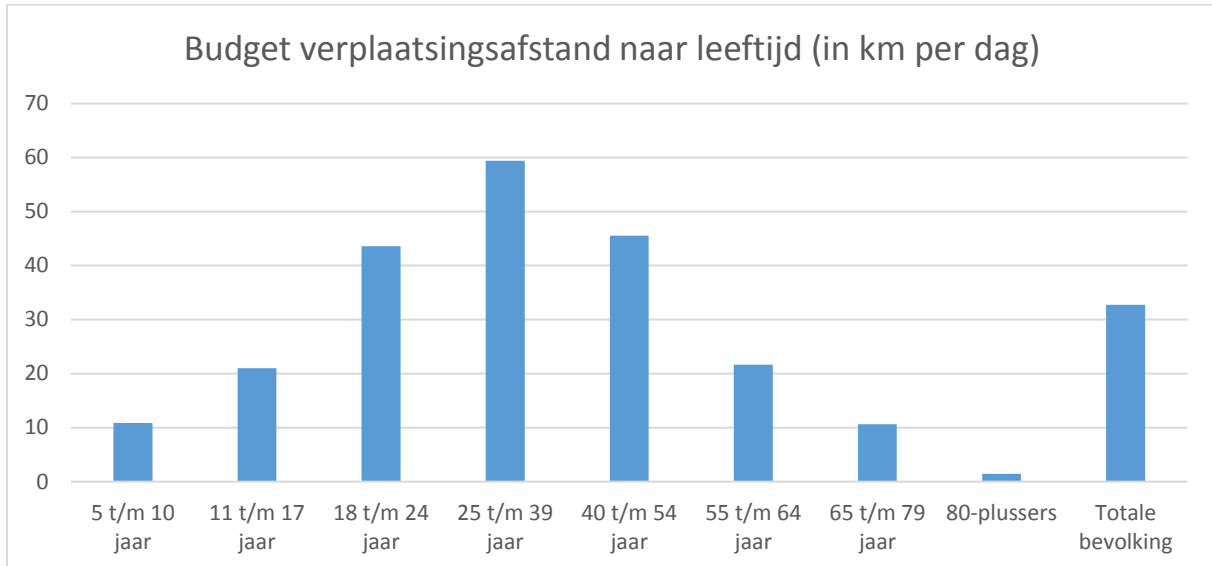
Als we personen die zich de dag tevoren niet verplaatst hebben, buiten beschouwing laten, is het tijdbudget van de mobiele Walen 75 minuten, dat van de Vlamingen 62 minuten en dat van de inwoners van de MEL 74 minuten.

### 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 Waalse grondgebied gemiddeld 33 kilometer per dag af** tegen 20 km in de MEL en 21 km in Vlaanderen.



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

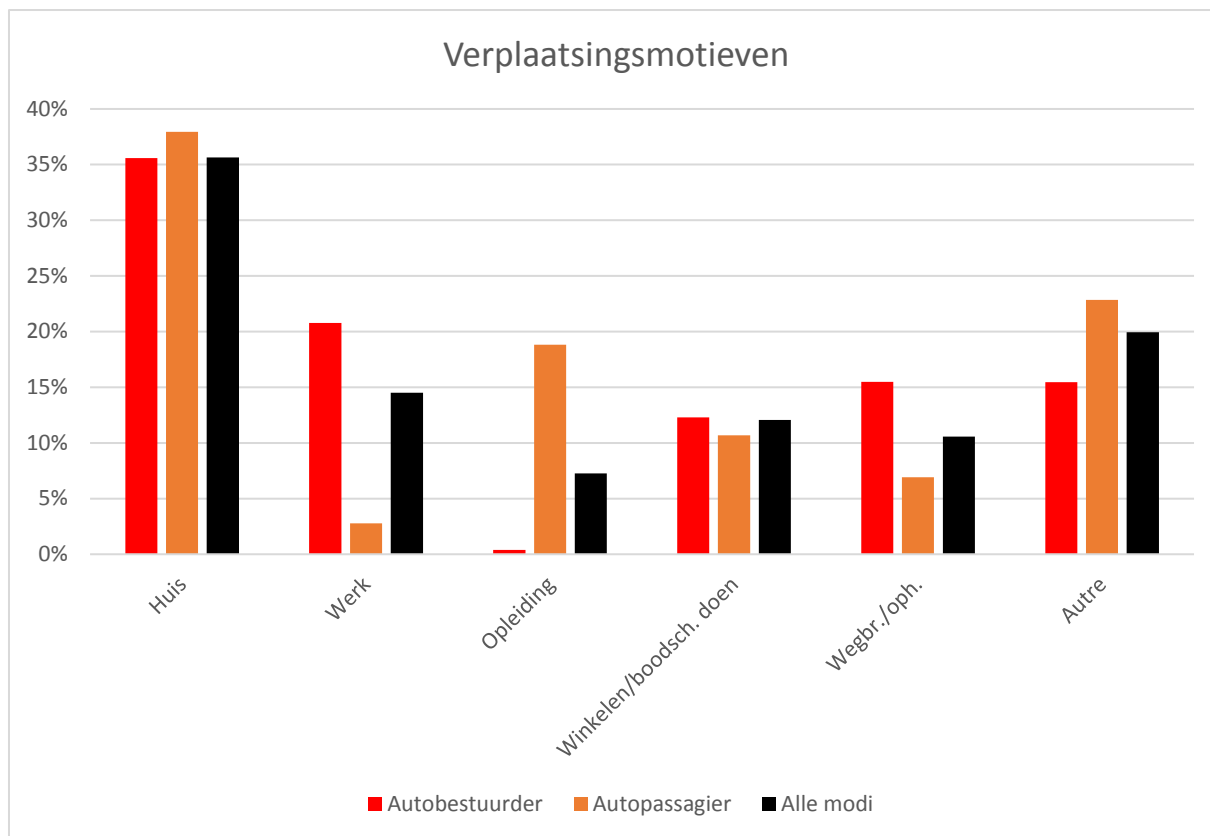
Het is interessant om op te merken dat de Walen van 25/39 jaar ongeveer 60 km per dag afleggen terwijl de Vlamingen in dezelfde leeftijdscategorie minder dan 32 km afleggen. We merken op dat de in de MEL afgelegde afstandspiek wordt bereikt in de leeftijdscategorie daarboven: 29 km/dag voor de 40/54-jarigen.

#### 8.14 Verplaatsingen met de auto

Walen verrichten 613.000 trajecten en leggen gemiddeld ongeveer 22 km per dag af aan het stuur van een auto. Dit komt neer op ongeveer **7 miljoen dagelijks afgelegde kilometer**. Naast dit aantal kilometer wordt 1,7 miljoen kilometer ook afgelegd als passagier van een auto (252.000 trajecten).

De gemiddelde bezettingsgraad van een rijdende auto bedraagt 1,42 personen (inclusief kinderen beneden 5 jaar of niet-ingezetenen van het Waals grondgebied), dit is hetzelfde als in Vlaanderen. Slechts 29,8 % van de rijdende auto's bevat minstens één passagier en 9,0% van alle rijdende auto's minstens één passagier die geen lid is van het huishouden (in Vlaanderen: respectievelijk 29,5% en 9,7%). 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).

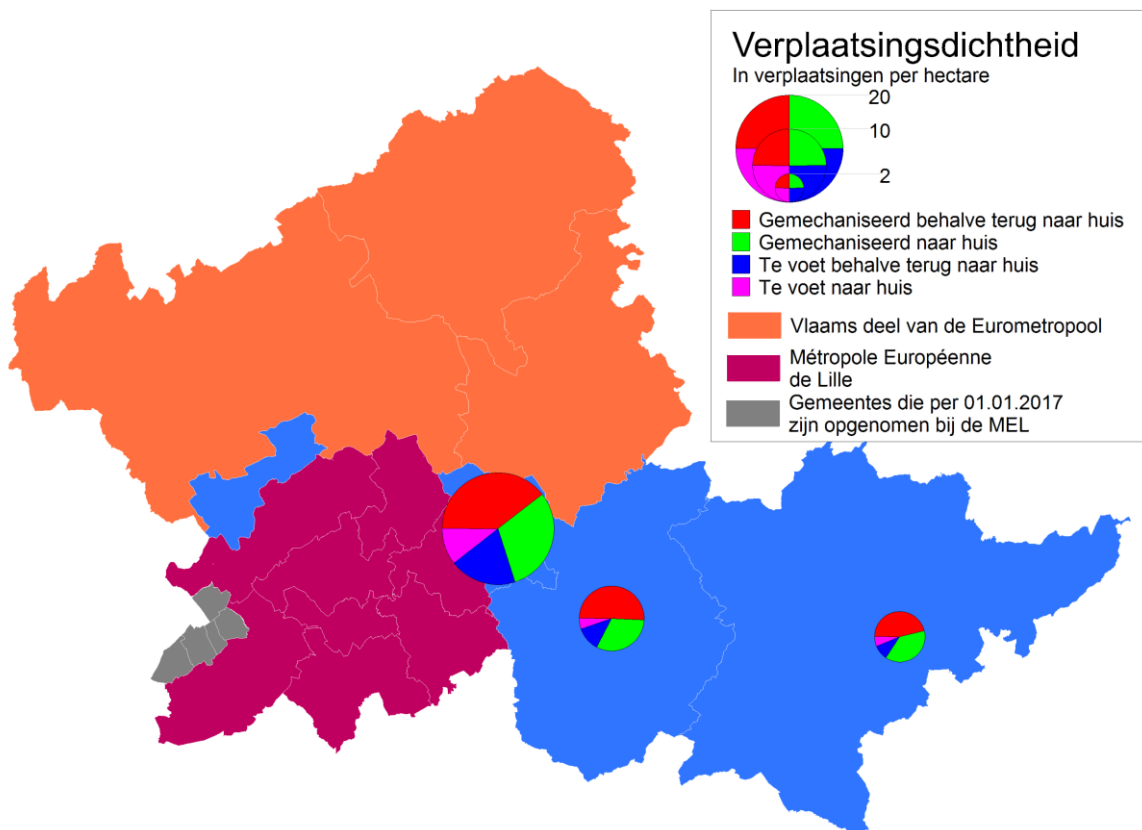
Deze resultaten komen volledig overeen met wat we kunnen observeren op de andere grondgebieden.

Voor de trajecten aan het stuur van een auto **is de gemiddelde duur om een parkeerplaats te vinden ongeveer 12 seconden...** Deze uiterst lage waarde heeft te maken met de zeer lage proportie tijd die wordt aangegeven als niet nul (slechts 7,7 %). Wanneer de tijd niet nul is, bedraagt de gemiddelde duur 2'25. In 54% 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 43 meter...** In ongeveer 72% 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 150 meter. In 72% van de gevallen waarin de duur wordt beschouwd als niet verwaarloosbaar, is de loopduur 2 minuten of minder.

## 8.15 Verplaatsingsstromen

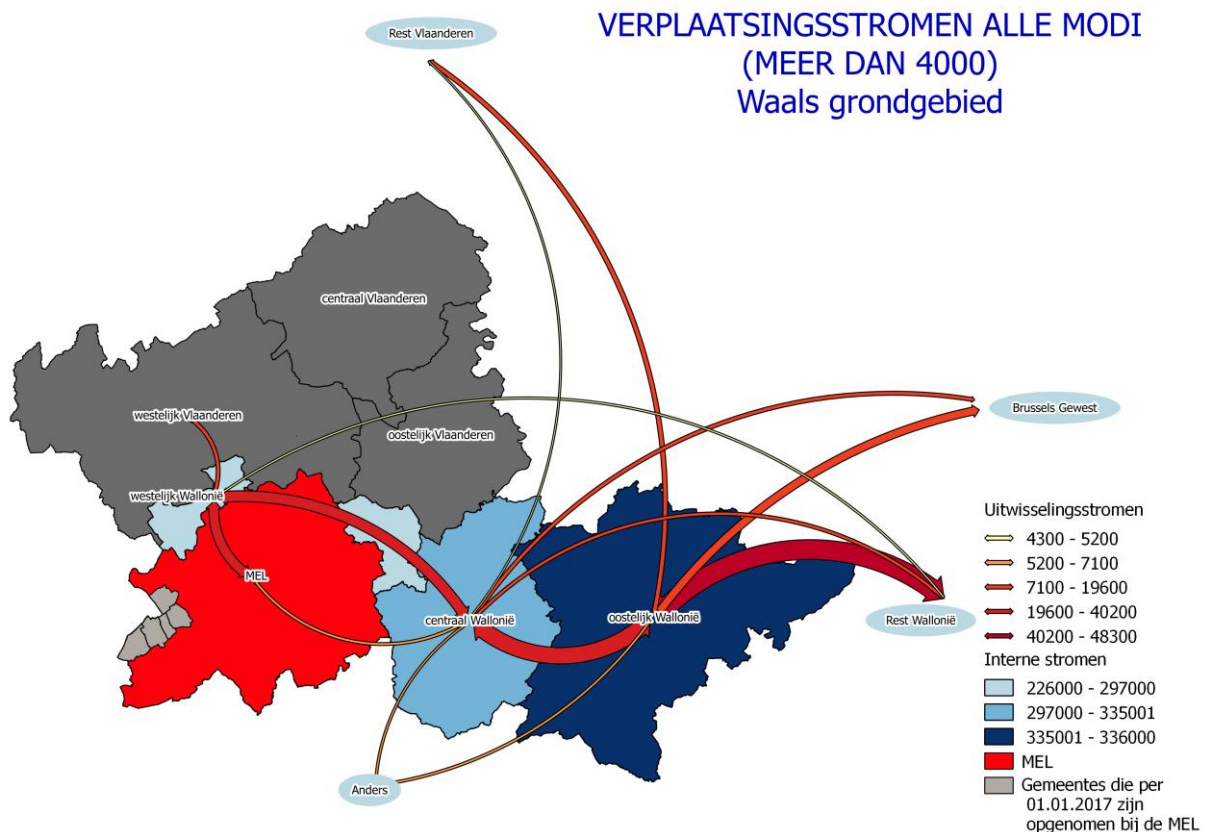
### 8.15.1 Dichtheid van de stromen per zone



Ondanks dat westelijk Wallonië een lage bevolkingsgraad heeft, heeft het door het zeer kleine oppervlak de hoogste verplaatsingsdichtheid van de Waalse gebieden (ongeveer 20 verplaatsingen per ha). Dit sterk verstedelijkte gebied genereert veel verplaatsingen te voet, met als motief naar huis of een ander motief.

De verplaatsingsdichtheid in de andere twee sectoren is veel geringer (ongeveer 8 verplaatsingen per ha voor het centrale deel en 5 voor het oostelijke deel van Wallonië), met gelijke verhoudingen voor de verschillende soorten verplaatsingen.

## 8.15.2 De verplaatsingsstromen

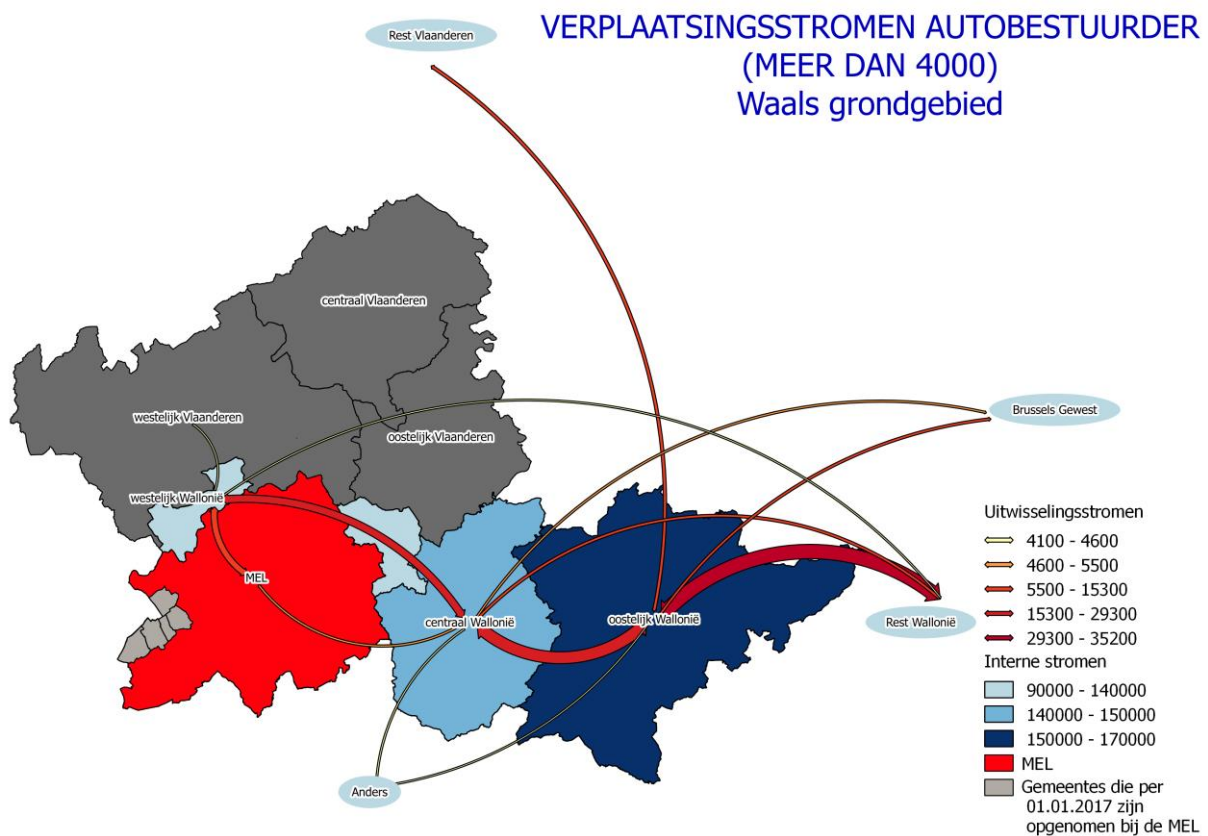


Omdat de sector westelijk Wallonië gescheiden is van de rest van Wallonië, is de centroïde waarnaar de pijlen richten willekeurig geplaatst op het westelijk deel van het grondgebied, maar de pijlen komen overeen met de som van de twee sub-grondgebieden.

De interne stromen zijn veel belangrijker dan de uitwisselingsstromen. De drie Waalse grondgebieden wisselen onderling uit, vooral tussen de gebieden vlak naast elkaar, de stromen tussen oostelijk en westelijk Wallonië zijn niet significant. Westelijk Wallonië wisselt veel uit met de MEL.

We zien vrij belangrijke betrekkingen met de rest van Wallonië, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zelfs de rest van Vlaanderen.

### 8.15.3 De verplaatsingsstromen in de auto als bestuurder



De interne stromen nemen sterk af, vooral omdat de verplaatsingen te voet buiten beschouwing zijn gelaten.

Door ons te beperken tot de stromen van de modus autobestuurder, zien we een duidelijke afname van de intensiteit van de stromen naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rest van Wallonië. Dit duidt erop dat het gebruik van het openbaar vervoer om naar deze bestemmingen te gaan een niet verwaarloosbaar deel van de stromen vertegenwoordigt.

#### 8.15.4 De verplaatsingsstromen de tussen grote sectoren

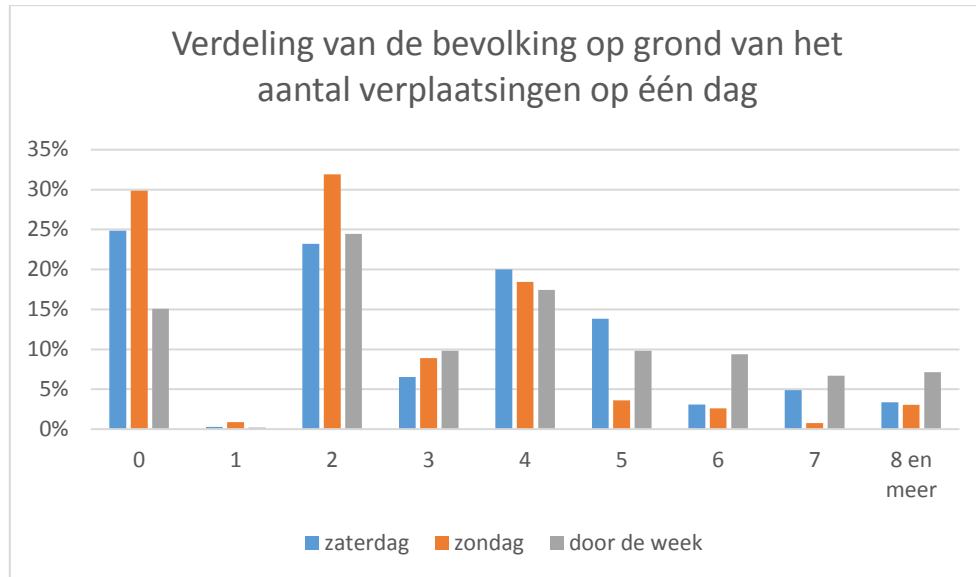
	Oost.Wallonië	Centr.Wallonië	West. Wallonië	Rest Wallonië	Brussels Gewest	MEL	Vlaand. Eurom.	Rest Vlaand.	Anders	Totaal
Oostelijk Wallonië	335.000	20.000	NS	24.000	10.000	NS	NS	6.000	4.000	401.000
Centraal Wallonië	20.000	297.000	12.000	5.000	5.000	4.000	NS	NS	NS	350.000
Westelijk Wallonië	NS	14.000	227.000	NS	NS	12.000	7.000	NS	NS	266.000
Rest Wallonië	24.000	4.000	NS	18.000	NS	NS	NS	NS	NS	50.000
Brussels Gewest	10.000	5.000	NS	NS	15.000	NS	NS	NS	NS	32.000

De herkomstpunten van de verplaatsingen staat 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.

MEL	NS	NS	12.000	NS	NS	6.000	NS	NS	NS	22.000
Vlaand. Eurom.	NS	NS	7.000	NS	NS	NS	6.000	NS	NS	17.000
Rest Vlaanderen	6.000	NS	NS	NS	NS	NS	NS	4.000	NS	14.000
Anders	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	NS	4.000	11.000
Totaal	402.000	350.000	265.000	49.000	32.000	22.000	17.000	14.000	12.000	1.162.000

## 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.

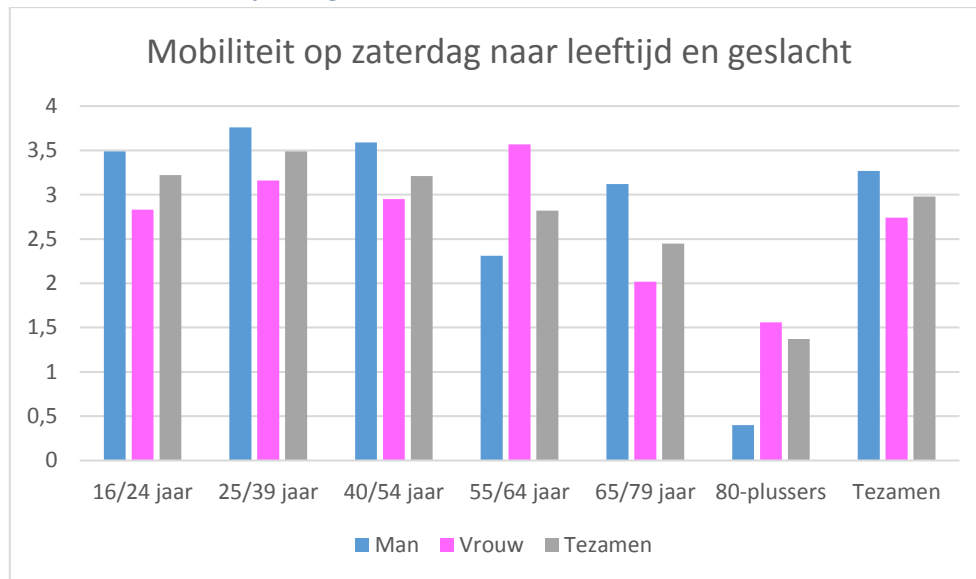


De mobiliteitsprofielen lopen sterk uiteen tussen zaterdag, zondag en de doordeweekse dagen: we hebben een grote proportie personen die zich die dagen niet verplaatst hebben (25% op zaterdag, 30% op zondag tegen 15% door de week) en veel minder personen die vele verplaatsingen (meer dan 6 op dezelfde dag) 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

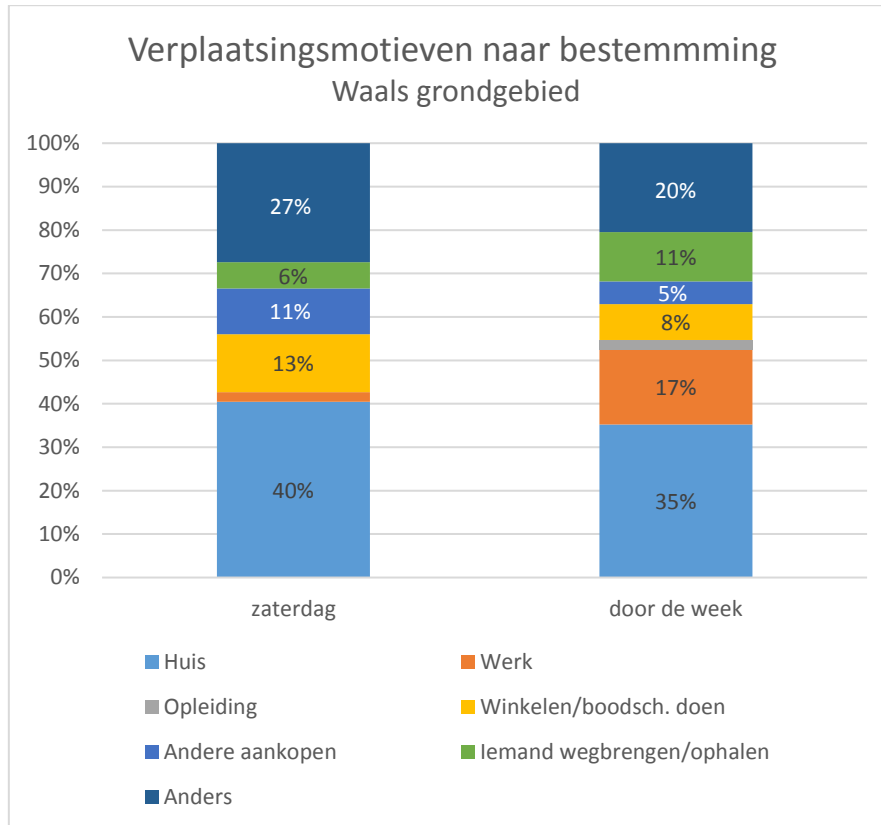


Op zaterdag bedraagt de mobiliteit van de inwoners van het Waalse grondgebied gemiddeld 3 verplaatsingen per dag per persoon, heel duidelijk minder dan door de week (ongeveer 3,7 voor 16 jaar en ouder).

De mobiliteit is vrij stabiel voor de personen van 16 tot 54 jaar en neemt daarna af met het ouder worden. Mannen hebben een iets grotere mobiliteit, hetgeen contrasteert met de resultaten in Vlaanderen en de MEL waar de trend eerder omgekeerd is. Tevens zien we een belangrijke hoge mobiliteit bij vrouwen van meer dan 80 jaar. Dit is vrij onlogisch gezien hun hogere levensverwachting, maar dit kan ook te verklaren zijn door de kleine steekproef in deze leeftijdsgroep (slechts 3 mannen van meer dan 80 jaar zijn ondervraagd over de verplaatsingen in het weekend...).



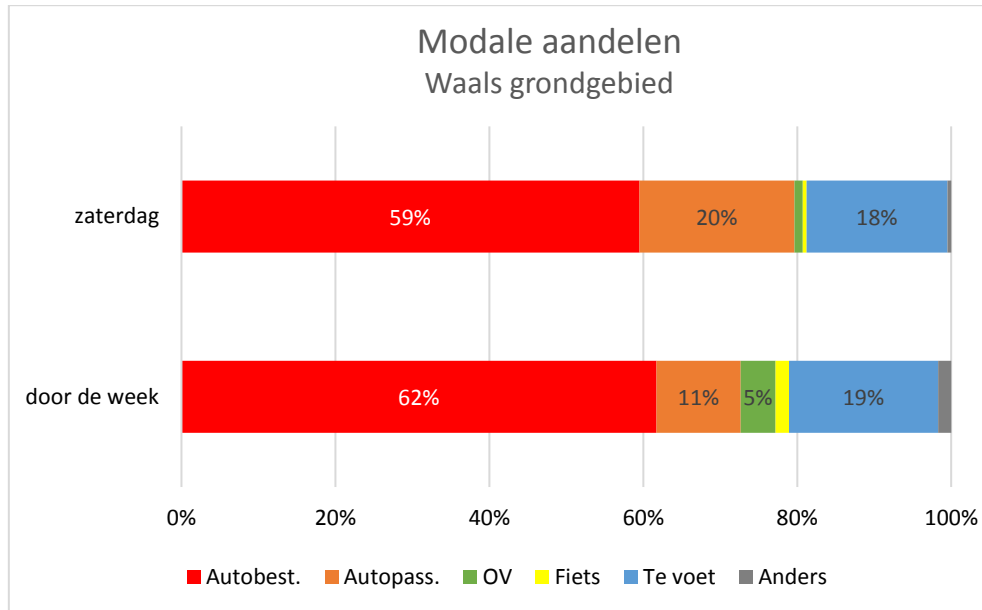
### 9.1.2 De verplaatsingsmotieven



Als we kijken naar de ontwikkeling van de verplaatsingsmotieven, zien we een toename op zaterdag en zondag van het motief “Anders” dat administratieve stappen, ontspanning, uit eten, op bezoek enz. omvat. Het motief Winkelen/boodschappen doen (in winkels of supermarkt) stijgt ook sterk. 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” neemt toe. Dit betekent dat de verplaatsingslussen op zaterdag iets simpeler zijn dan door de week: de Walen maken vaker simpele heen- en terugritten tussen thuis en een activiteit op zaterdag dan door de week. Dit is te verklaren door de sterke afname van het motief werk (waardoor de mensen ver van huis moeten).

### 9.1.3 Modale aandelen

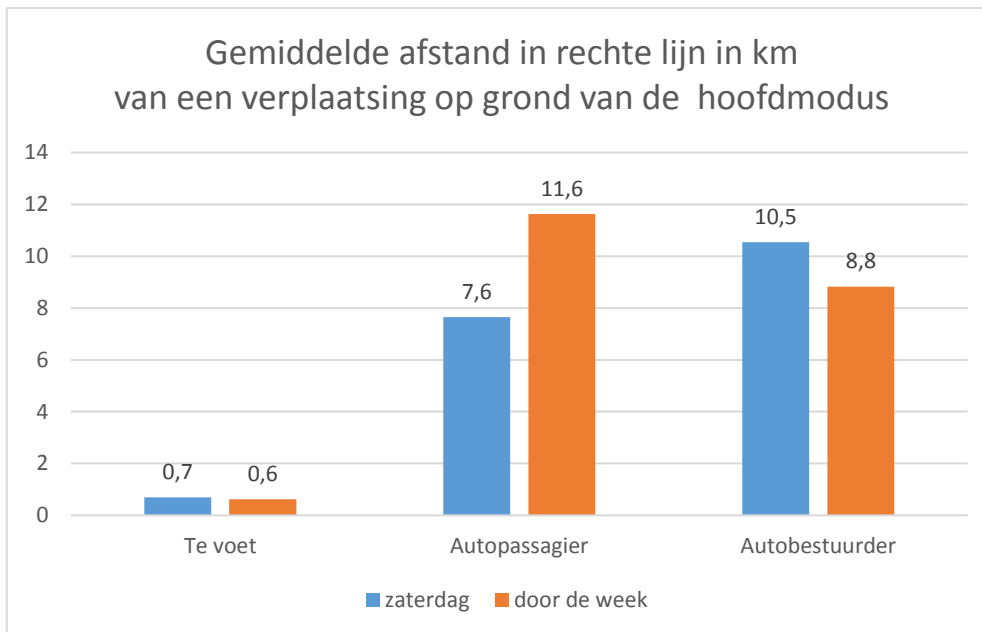


De verplaatsingen op zaterdag worden gekenmerkt door een verhoogd gebruik van de auto, hoofdzakelijk vanwege een zeer grote toename van de modus autopassagier. Dit resultaat is niet verrassend aangezien de activiteiten op zaterdag veel vaker worden uitgevoerd met meerdere personen (winkelen, ontspanning,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

### 9.1.4 Afstand en duur van de verplaatsingen

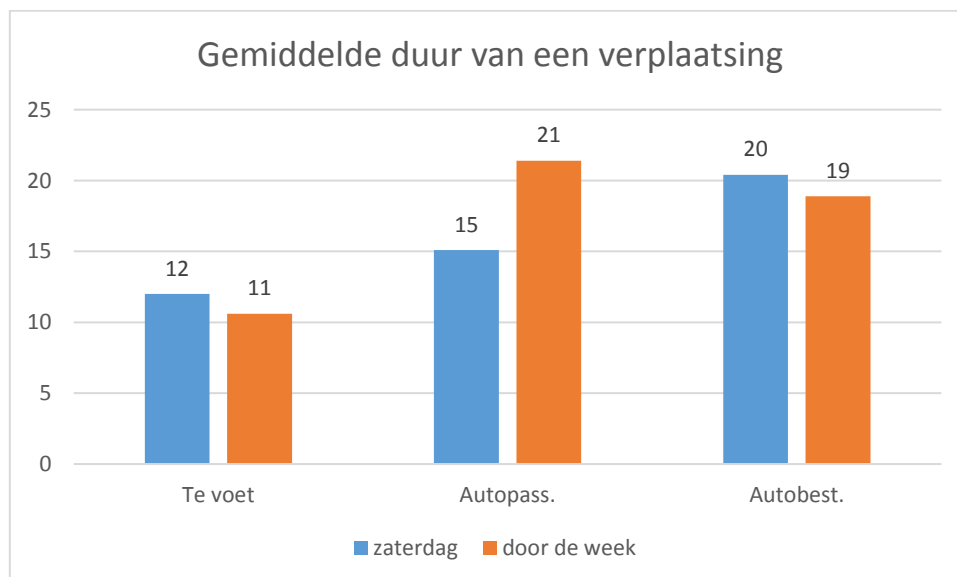
De verplaatsingen betreffende wandelingen/tochtjes of rondes zijn niet in aanmerking genomen in de navolgende analyses. De analyse heeft betrekking op de afstanden in rechte lijn van de verplaatsingen (afstand in vogelvlucht).

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



Bij de vergelijking tussen zaterdag en zondag vertonen de diverse modi gecontrasteerde verschillen qua afstand in rechte lijn van de verplaatsingen, waarbij wordt aangetekend dat om statistische redenen alleen de voldoende gebruikte modi op zaterdag individueel zijn geanalyseerd. De verplaatsingen als autopassagier zijn korter, de modus te voet neemt heel licht toe en alleen de afstand in rechte lijn van de verplaatsingen als autobestuurder neemt op zaterdag toe.

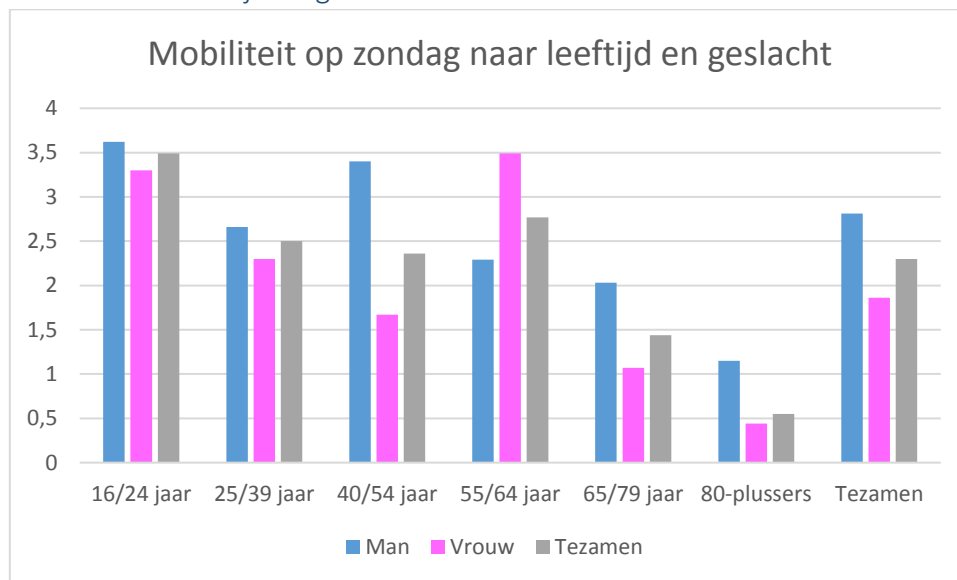
**Voor alle modi tezamen neemt de gemiddelde lengte van een verplaatsing af op zaterdag in vergelijking met door de week, met een gemiddelde afstand in rechte lijn van 7,6 km tegen 10,6 door de week.**



**De gemiddelde duur van een verplaatsing is significant lager op zaterdag dan door de week: 17 minuten tegen 22.** De gemiddelde snelheid van de verplaatsingen neemt af ten opzichte van door de week, want de gemiddelde afstand in rechte lijn neemt af met ongeveer 30%, maar de duur neemt af met maar ongeveer 20%.

## 9.2 Zondag

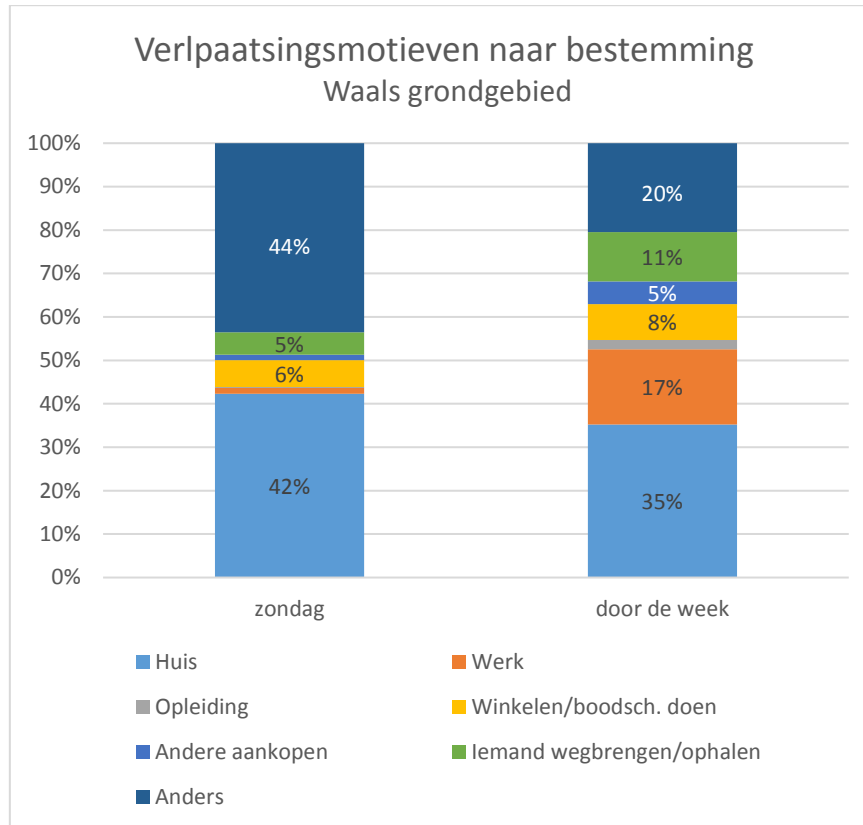
### 9.2.1 Mobiliteit naar leeftijd en geslacht



Op zondag bedraagt de mobiliteit van de bewoners van het Waalse grondgebied gemiddeld 2,3 verplaatsingen per dag per persoon, zeer gering in vergelijking met door de week (ongeveer 3,7 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 11 personen van 16 tot 24 jaar ondervraagd over de verplaatsingen in het weekend). We kunnen over het geheel genomen geringe verschillen tussen mannen en vrouwen aanhouden.

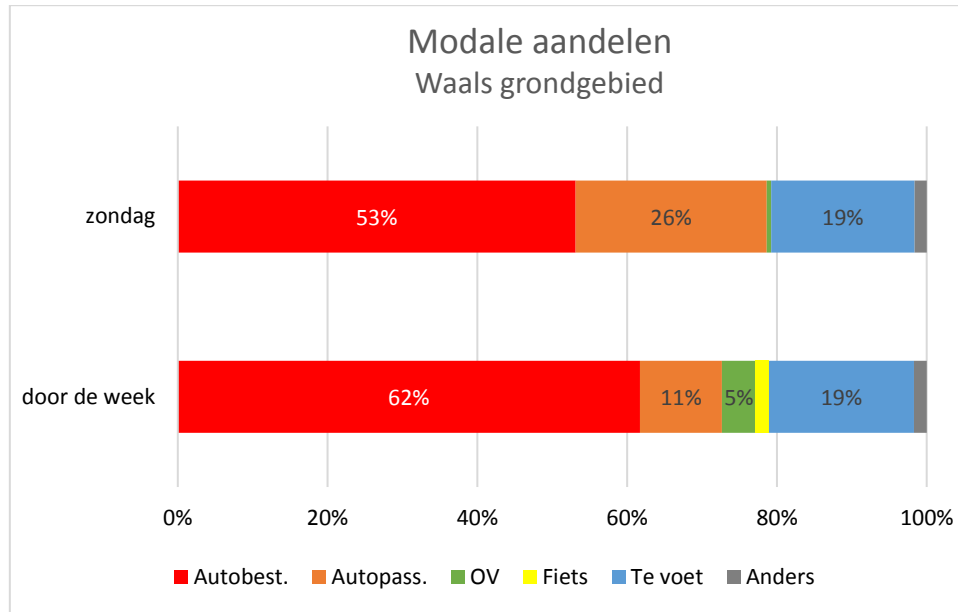
## 9.2.2 Verplaatsingsmotieven



Als we de verplaatsingsmotieven voor “door de week” 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 duidelijk, het overige winkelen (in de supermarkt) daalt nog sterker. Vanzelfsprekend vertonen de motieven werk en opleiding een sterke daling in vergelijking met door de week, evenals iemand wegbrengen/ophalen (vaak naar school).

Het motief “terug naar huis” neemt sterk toe. Dit betekent dat de verplaatsingslussen vaak simpele heen- en terugritten zijn.

### 9.2.3 Modale aandelen

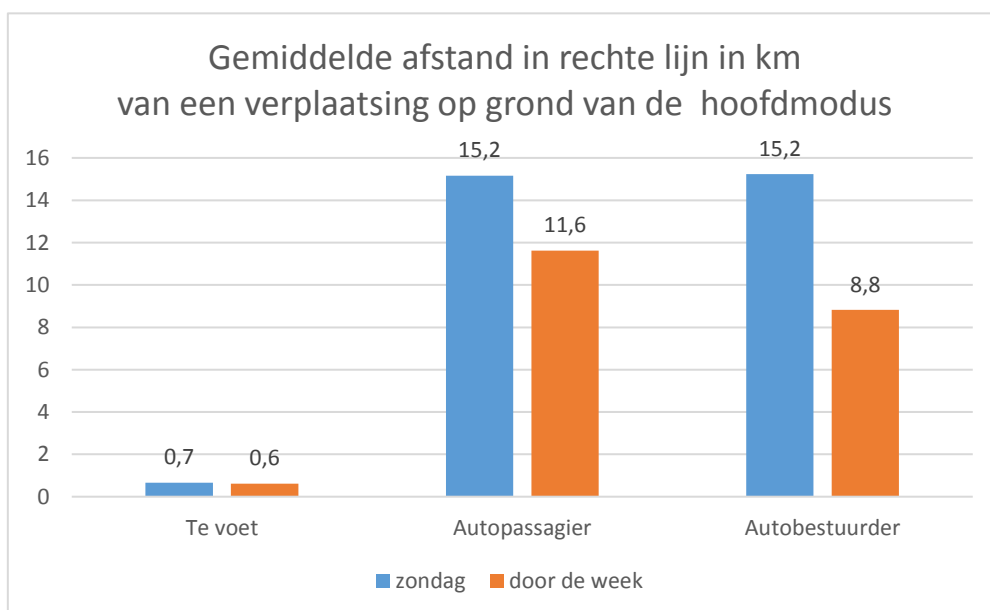


De constatering op zaterdag gelden ook op zondag en zelfs vaak in nog sterkere mate wat betreft het hogere gebruik van de modus autopassagier ten koste van de modus autobestuurder. De modus te voet blijft over het geheel genomen steeds stabiel.

### 9.2.4 Afstand en duur van de verplaatsingen

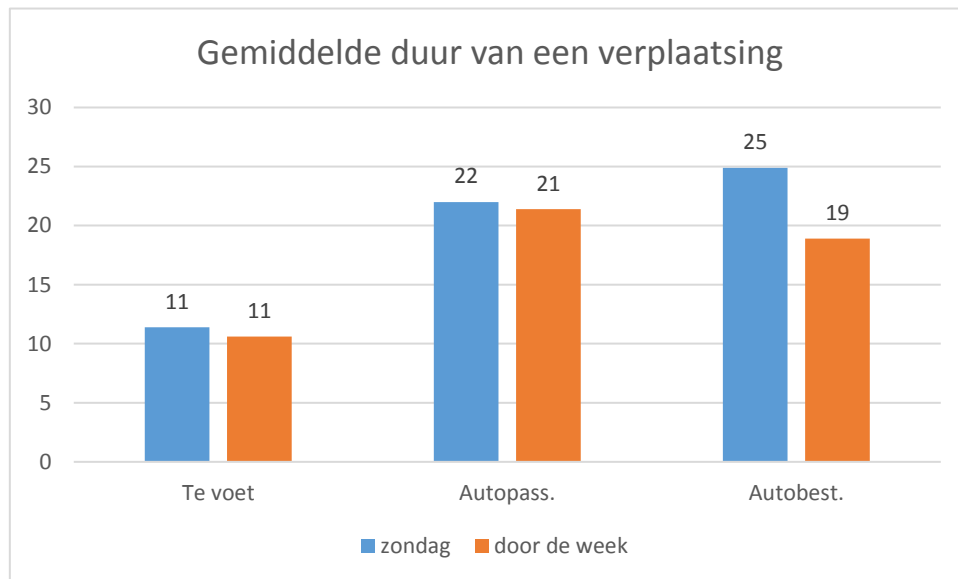
Verplaatsingen betreffende wandelingen/tochtjes of rondes worden niet in aanmerking genomen in de navolgende analyses. De analyse heeft betrekking op de afstanden in rechte lijn van de verplaatsingen (afstand in vogelvlucht).

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



De gemiddelde afstanden in rechte lijn van de verplaatsingen in de auto zijn vergelijkbaar, of men nu passagier is of bestuurder, en vertonen een hoge toename in vergelijking met door de week. In tegenstelling tot wat we zien in Vlaanderen en de MEL, zijn de afstanden in rechte lijn van verplaatsingen met het OV kleiner dan door de week, maar het aantal verzamelde verplaatsingen is te gering om hier significante conclusies uit te trekken.

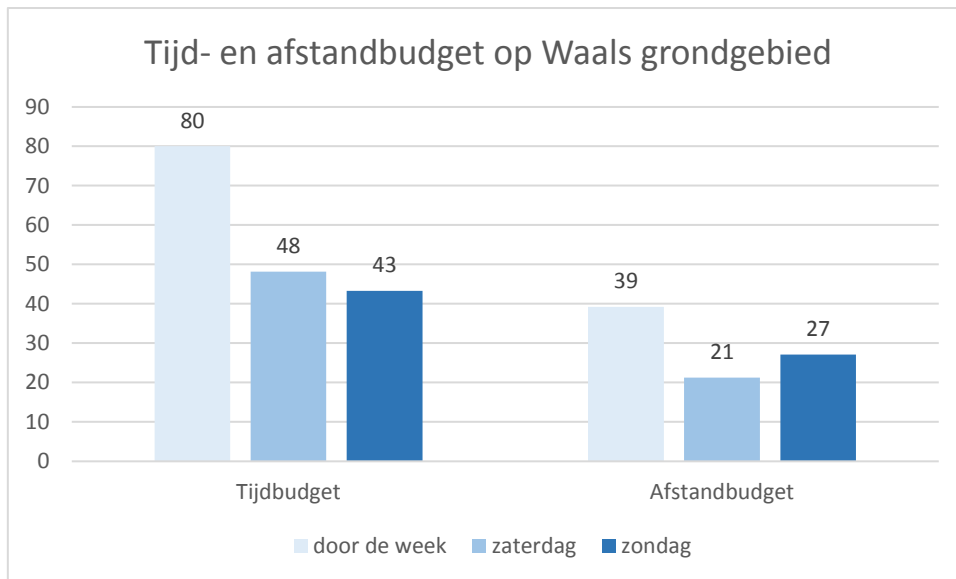
**Alle modi tezamen genomen bedraagt de gemiddelde afstand in rechte lijn van een verplaatsing 13,6 km op zondag tegen 10,6 door de week.**



**De gemiddelde duur van een verplaatsing is stabiel ten opzichte van door de week met ongeveer 22 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.



De inwoners van het Waalse grondgebied besteden veel minder tijd aan verplaatsingen op de dagen in het weekend dan op de dagen door de week. Ook het aantal kilometer dat ze afleggen is minder, maar in tegenstelling tot de Vlamingen en de inwoners van de MEL, dekken ze een grotere afstand op zondag dan op zaterdag (maar in minder tijd).



## 10 Technische bijlagen

### 10.1 Enquête

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

- De “Huishoudenvragenlijst”, 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 “Personenvragenlijst”, 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.

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

## HUISHOUDENVRAGENLIJST

<b>Vragenlijstcode</b>	<b>1</b>
Dag verplaatsingen persoon nr.1	Ma 1 Di 2 Wo 3 Do 4 Vr 5 <input type="checkbox"/>
	Duur van het gesprek ( <i>in minuten</i> ) <input style="width: 50px; border: none; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 10px; margin-right: 10px;" type="text"/>
Dag verplaatsingen persoon nr.2	Ma 1 Di 2 Wo 3 Do 4 Vr 5 <input type="checkbox"/>
<b>Overzicht</b>	
Trekkingssector van de steekproef en verfijnde woonzone	<input style="width: 100px; border: none; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 10px; margin-right: 10px;" type="text"/>
Steekproefnummer in de sector	<input style="width: 50px; border: none; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 10px; margin-right: 10px;" type="text"/>
Naam, voornaam en nummer van de enquêteur .....	<input style="width: 50px; border: none; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 10px; margin-right: 10px;" type="text"/>
Week nummer	<input style="width: 30px; border: none; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 10px; margin-right: 10px;" type="text"/>
Resultaat van het onderzoek	<input style="width: 30px; border: none; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 10px; margin-right: 10px;" type="text"/>
Duur van het gesprek	<input style="width: 50px; border: none; border-bottom: 1px solid black; margin-left: 10px; margin-right: 10px;" type="text"/>

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	<b>Band met de referentiepersoon</b> (te coderen nadat de referentiepersoon door het computerprogramma is aangewezen)	Leeftijd	Bezit van <b>autorijbewijs</b> (categorie B – <b>gisteren geldig</b> )	<b>Hoofdbezigheid</b>
		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 <b>BENEDEN 5 JAAR</b>	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
<input type="checkbox"/>	*****	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 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:**

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

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

<b>M5.</b>	Heeft u een Internetverbinding?	<b>1. Ja</b>	<b>2. Nee</b>	┌┐
------------	---------------------------------	--------------	---------------	----

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

<b>M14.</b>	Over hoeveel <b>gemotoriseerde 2- of 3-wielers</b> beschikken de leden van uw huishouden? (in bezit + beschikbaar gesteld)	<input type="text"/>
-------------	--	----------------------

<b>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)</b>	<input type="text"/>
---	----------------------

<b>M22A. Hoeveel hiervan hebben elektrische trapondersteuning?</b>	<input type="text"/>
--	----------------------

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

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

Trekingssector van de steekproef en verfijnde woonzone	<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> </table>								
Steekproefnummer in de sector	<table style="margin: auto;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 15px;"></td> </tr> </table>								
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:**

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

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

**Voor werkenden, studenten en scholieren (codes "1" t/m "5" in P9, "Huishouden vragenlijst")**

<b>P14.</b>	Met betrekking tot uw hoofdbezigheid: werkt of studeert u uitsluitend thuis?  1. Ja (doorgaan naar <b>P19</b> ) <span style="margin-left: 200px;">2. Nee</span>	<input type="checkbox"/>
-------------	---	--------------------------

<b>P15.</b>	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	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
-------------	--	---



**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

**Door de week** (van maandag t/m vrijdag), met welke frequentie gebruikt u  
.....(de *modus citeren*) 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

Met betrekking tot de dag van gisteren

**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

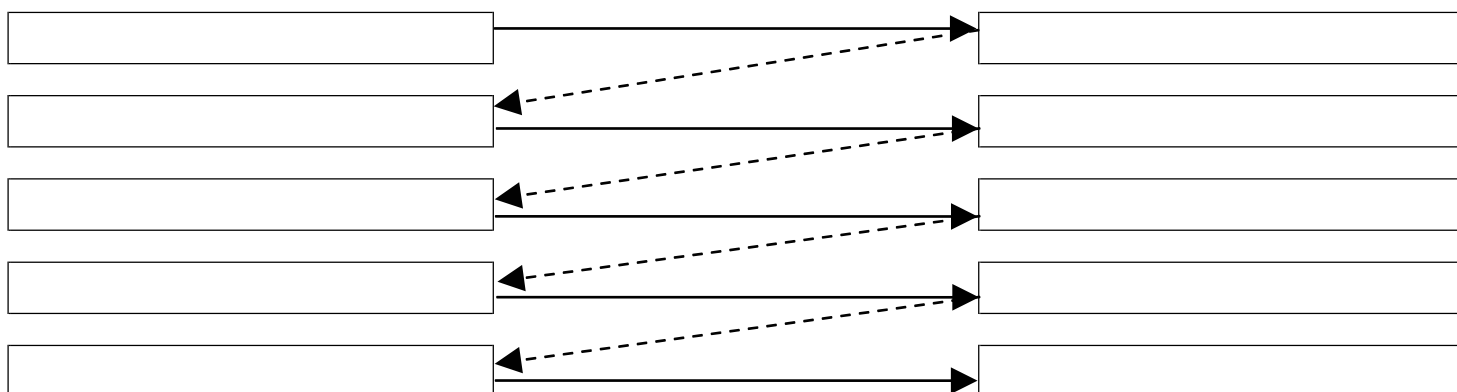


CODES MOTIEVEN HERKOMST (D2) EN BESTEMMING (D5) VAN DE VERPLAATSINGEN		CODES VERVOERSWIJZEN (T3)	
01	Huis (vertrek van, zich begeven naar)	01	Te voet
02	Tweede huis, tijdelijk verblijfsadres, hotel, andere woning (vertrek van, zich begeven naar)	10	Bestuurder Huur-/leenfiets
11	Werken op opgegeven werkplek	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	<b>Tram</b> passagier Transpole
30	Bezoek aan een winkel, winkelcentrum of openluchtmarkt zonder aankopen te doen	33	<b>Metrop</b> passagier Transpole
31	Meerdere motieven in winkelcentrum	34	<b>Openbaar vervoersnet De Lijn (buiten schooltransport)</b>
32	Aankopen doen in warenhuis, supermarkt, hypermarkt en hun winkelpromenades	35	<b>Openbaar vervoersnet TEC (buiten schooltransport)</b>
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)	91	Transport over rivier of zee
62	Iemand ophalen (persoon aanwezig)	92	Vliegtuig
63	Iemand wegbrengen (persoon afwezig)	93	Rollerskate
64	Iemand ophalen (persoon afwezig)	94	Rolstoel
71	Iemand afzetten bij een vervoerswijze (persoon aanwezig)	95	Skate
72	Iemand ophalen bij een vervoerswijze (persoon afwezig)	96	Step
73	Iemand afzetten bij een vervoerswijze (persoon aanwezig)	97	Andere vervoerswijzen (Tractor, landbouwmachine, quad, enz.)
74	Iemand ophalen bij een vervoerswijze (persoon afwezig)		
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 VERPLAATSINGEN										BESCHRIJVING VAN DE TRAJECTEN						
HERKOMST VAN DE VERPLAATSING					BESTEMMING VAN DE VERPLAATSING					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 huishoudelijke nr. van het voertuig niet opgenomen in de huishoudelijke nr. van het voertuig): 5. Ander voertuig van het huishouden 6. Huurauto 7. Voertuig van het bedrijf 8. Ander voertuig 9. Auto als deelauro in de T3=11 fiets code 0 aangeven	Totaal aantal inzittenden van het voertuig (inclusief bestuurder aantal minstens = 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-box, 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. Verboden 2. Gratis 3. Betaald, voor andere rekening 4. Betaald, voor andere rekening van iemand anders Geen code aangeven indien T9 = 0	Duur parkeerplaats zoeken Code 00 aangeven indien niet gezocht word naar parkeerplaats (afzetten, gereserveerde plaats ...) In minuten
TRAJECT(EN) VAN DE 1° VERPLAATSING																
1° VERPLAATSING Indien uitsluitend <b>modus te voet</b> , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)																
TRAJECT(EN) VAN DE 2° VERPLAATSING																
2° VERPLAATSING Indien uitsluitend <b>modus te voet</b> , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)																
TRAJECT(EN) VAN DE 3° VERPLAATSING																
3° VERPLAATSING Indien uitsluitend <b>modus te voet</b> , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)																
TRAJECT(EN) VAN DE 4° VERPLAATSING																
4° VERPLAATSING Indien uitsluitend <b>modus te voet</b> , na T3 ↓ volgende verplaatsing Indien gemechaniseerde modus/modi, beschrijving van het/de traject(en)																

## 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

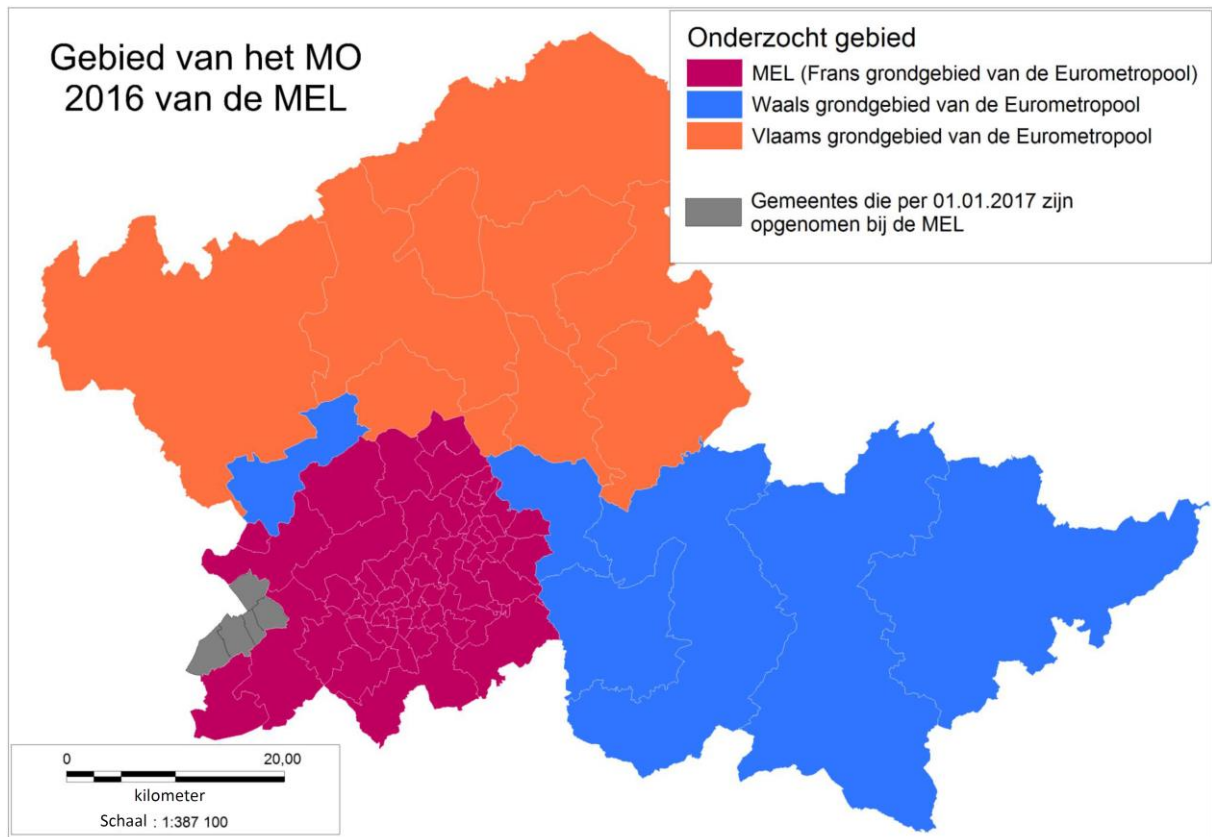
SOV: Stedelijk openbaar vervoer. Voor de MEL is de handelsnaam van het SOV-netwerk Transpole

Ronde (verplaatsingsmotief): zie 10.2

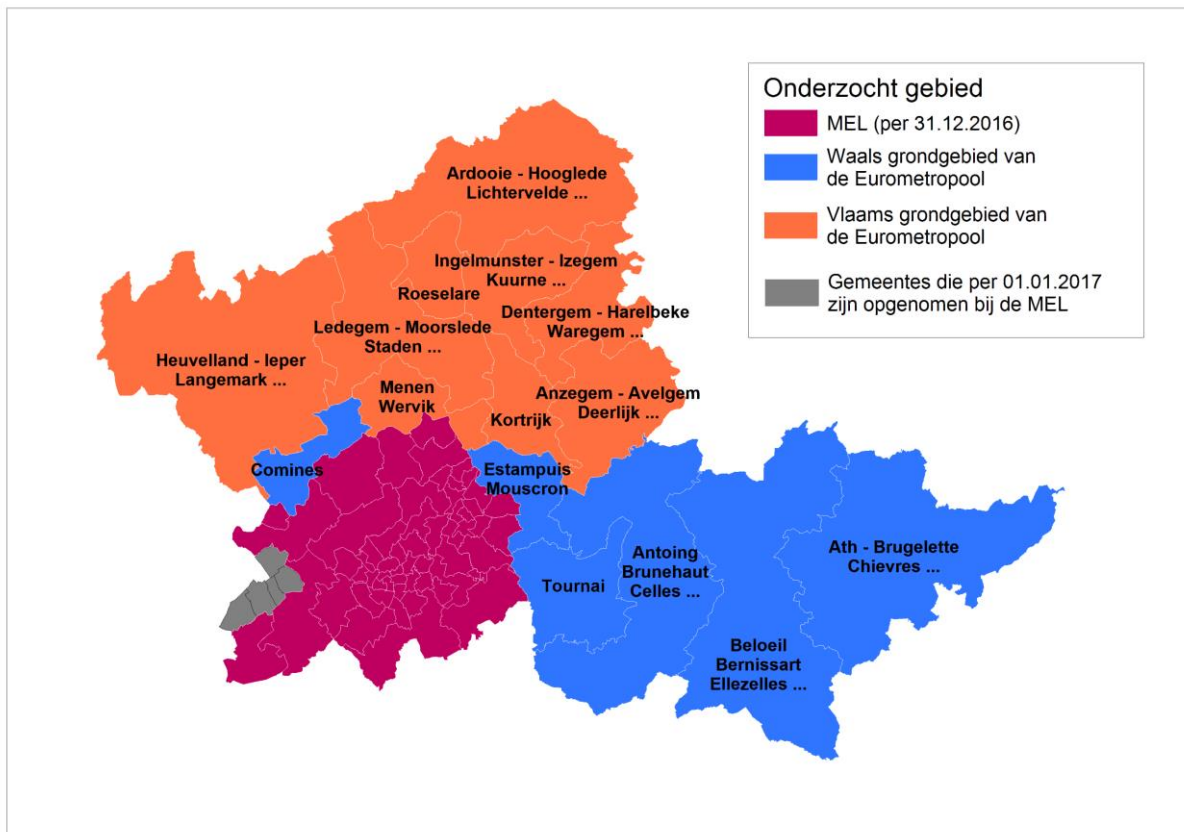
Gem2W: gemotoriseerde tweewielers

## 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

