



Rapport mobiliteit West-Vlaanderen



Voorliggend rapport is een realisatie van de vijf Vlaamse Provincies. De interprovinciale werking Data & Analyse stelde de inhoud samen en verzamelde de data.



provincies.incijfers.be
je stad of gemeente in kaart

Leeswijzer

Voor dit rapport maakten we een selectie van gegevens rond het thema mobiliteit.

Momenteel zie je het rapport voor **provincie West-Vlaanderen**. Raadpleeg [het rapport online](#) om andere gebieden en vergelijkingsgebieden te kiezen. Je kan één of meer gemeenten of provincies kiezen en zelf de vergelijkingsgebieden aanpassen. Indien je één gebied kiest, dan kan je vergelijken met "bovenliggende" gebiedsindelingen. Als je twee gebieden kiest, dan worden deze naast elkaar gezet. Kies je meer dan twee gebieden, dan worden ze als geheel beschouwd. Je kunt ook [een gebied samenstellen op kaart](#).

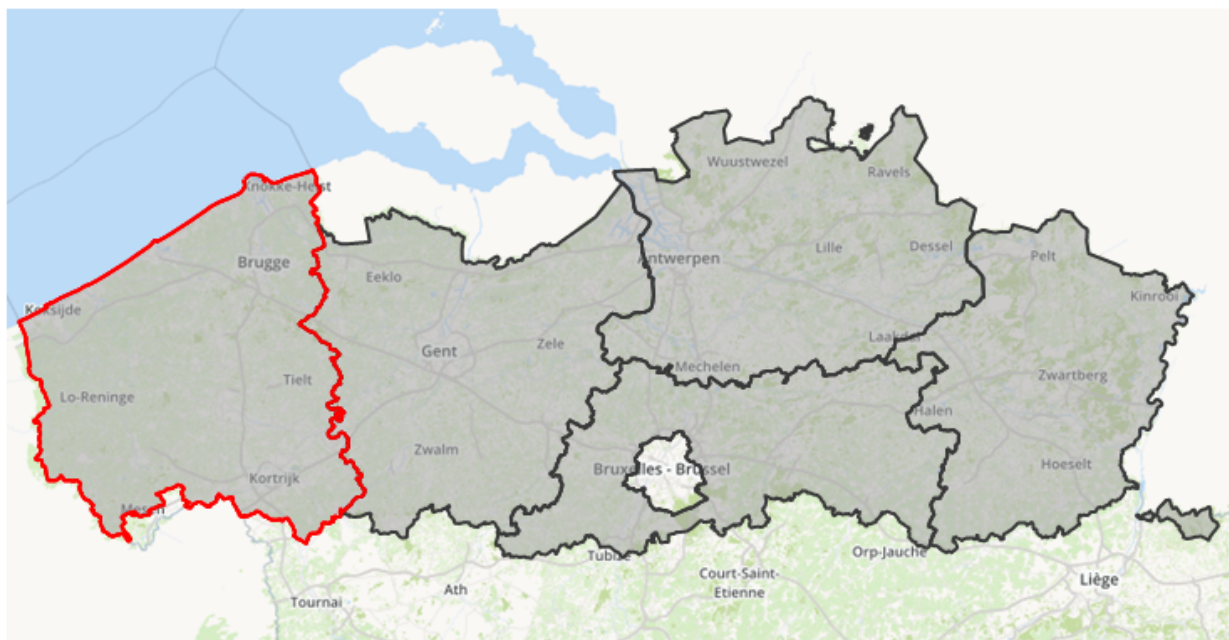
Het huidige rapport vergelijkt **West-Vlaanderen** met **het Vlaams Gewest**. Binnen dit rapport geven we de kaarten weer als een uitsplitsing van het Vlaams Gewest.

Je ziet het rapport zoals dit op **27-6-2023** ter beschikking was via provincies.incijfers.be. De Databank wordt echter voortdurend bijgewerkt. Je kan een up-to-date versie van dit rapport raadplegen [via deze link](#).

Alle cijfers in dit rapport zijn ook raadpleegbaar via onze [Databank](#). Via de knop  open je de figuur als presentatie in de Databank, zodat je er zelf verder aan kan werken. Wil je gewoon de cijfers zien die voor de kaarten, figuren en tabellen gebruikt worden, klik dan op  of  voor een online- of Excel-tabel. Doorheen de tekst voorzien we duiding bij de cijfers. Aan het einde van het rapport vind je een overzicht van de gebruikte bronnen, met telkens een link naar een volledige fiche die de mogelijkheden en beperkingen van de cijfers verder toelicht. Omwille van de privacywetgeving wordt bij sommige gegevens voor kleine aantallen de waarde x weergegeven. Hierdoor worden dan ook op de grafieken geen waarden weergegeven.

Naast dit kant-en-klare rapport kunnen lokale besturen en andere geïnteresseerden ook zelf aan de slag met de data om op een eenvoudige en interactieve manier gegevens samen te brengen en grafisch voor te stellen. Het [Dashboard](#) van provincies.incijfers.be geeft je via de tegels een snel overzicht van het data-aanbod. De optie [Databank](#) geeft toegang tot een brede set gegevens die je zelf kan selecteren en combineren.

Provincies.incijfers.be is een product van de [interprovinciale werking Data & Analyse](#). Zij helpen je graag verder bij vragen over het gebruik van de tool, maar ook bredere vragen rond het gebruik van omgevingsdata bij lokale besturen.



Inhoudsopgave

Leeswijzer

Inleiding

1. Verplaatsingsgedrag

1.1 Woon-werkpendel

1.2 Woon-schoolpendel

1.3 Kenmerken woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer

1.4 Vervoersmiddelengebruik woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer

1.5 Vervoersmiddelengebruik vrije tijd

1.6 Duurzaam verplaatsingsgedrag

2. Toegang tot vervoersmodi

2.1 Wagenbezit door huishoudens

2.2 Abonnementen De Lijn in omloop

2.3 Vervoersmiddelenbezit gezin

3. Infrastructuur

3.1 Laadpalen elektrische voertuigen

3.2 Kenmerken fietssnelwegen

3.3 Nabijheid toegang tot mobiliteit

3.4 Mening over infrastructuur

3.5 Mening over mobiliteitsaanbod

4. Verkeersveiligheid

4.1 Verkeersongevallen

4.2 Onveiligheidsgevoelens bij verplaatsingsgedrag

5. Overzichtsgrafiek

6. Voetnoten

7. Meer informatie over de cijfers en bronnen

Inleiding

Hoe verplaatsen de inwoners van de vijf Vlaamse provincies zich? Welke hindernissen ondervinden zij bij hun dagelijkse verplaatsingen? Vinden zij gemakkelijk hun weg naar het meest geschikte vervoersmiddel voor hun reis? En hoe veilig voelen zij zich in het verkeer? Het zijn vragen die aan bod komen in dit rapport, dat de mobiliteit in de Vlaamse provincies in kaart brengt.

Vier basisthema's vormen de leidraad van dit rapport: verplaatsingsgedrag, toegang tot vervoersmodi, infrastructuur en verkeersveiligheid. Hiermee willen we een objectief en algemeen overzicht voorzien van de mobiliteit van de inwoners van de vijf Vlaamse provincies. Omdat de focus van het rapport ligt op het gebruik van verschillende vervoersmiddelen - auto, motor, fiets, te voet, etc. - kan het bovendien een leidraad vormen bij het voorbereiden en evalueren van zowel lokale als bovenlokale beleidsmatige doelstellingen. Hierbij kan worden gedacht aan energie- en klimaatgerichte beleidsdoelstellingen om een multimodaal vervoerssysteem uit te bouwen, waarbij het aandeel duurzame modi wordt versterkt en het aandeel niet-duurzame modi ontmoedigd. Het onderscheid tussen vervoersmodi in dit rapport maakt het mogelijk om evoluties met betrekking tot dergelijke vooropstellingen op te volgen.

Mobiliteit is een thema dat per definitie gekenmerkt wordt door beperkingen in de data, omdat technische en privacygerelateerde moeilijkheden het realtime registreren van verplaatsingen in de weg staan. Daarom maken we gebruik van proxygegevens: ze zijn geen exacte weergave van mobiliteit, maar door trends en tijdsreeksen in deze data te bestuderen, kom je tot een betrouwbare inschatting ervan. Zowel registratiegegevens als enquêtedata worden gebruikt. Registratiegegevens zijn data die vergaard worden uit tellingen, meetpunten, Enquêtedata daarentegen zijn gebaseerd op zelfrapportage. Dergelijke data kunnen een aantal negatieve invloeden ondervinden – zoals het effect van vergeten, sociale wenselijkheid, etc. Toch kunnen deze data waardevol zijn om de lacunes, die in registratiegegevens vaak bestaan, op te vullen, mits ze verzameld werden in een goed georganiseerde, representatieve en voldoende grote steekproef. De data uit de bevraging van de Gemeente- en Stadsmonitor voldoen aan deze voorwaarde. De Gemeente- en Stadsmonitor is een driejaarlijkse enquête georganiseerd door het Agentschap Binnenlands Bestuur bij een 100.000-tal burgers uit alle Vlaamse gemeenten. Telkens wanneer in dit rapport enquêtedata worden besproken, gaat het om data die via deze Gemeente- en Stadsmonitor werden verzameld. Enquêtedata zijn per definitie schattingen, op basis van een representatieve steekproef. Daarom raden we aan om, voor een correcte interpretatie, steeds het gebied tussen de betrouwbaarheidsintervallen (zie voetnoot 1) te bekijken en niet louter het percentage dat uit de enquête naar voren komt. De meest 'veilige' interpretatie is om pas van significante verschillen te spreken wanneer er geen overlap is tussen deze betrouwbaarheidsintervallen. Daarnaast willen we erop wijzen dat de gegevens van de bevraging 2020 verzameld werden in het najaar van het 'coronajaar' 2020. Op deze gegevens kan voor sommige thema's een impact van corona en/of coronagerelateerde maatregelen worden waargenomen. Dit geldt overigens ook voor registratiedata die verzameld werden in dat jaar.

Dit rapport vertrekt van de basisdata die we momenteel tot onze beschikking hebben; gaandeweg zal dit rapport verder aangevuld worden. In het verzamelen van mobiliteitsdata vinden nog verschillende ontwikkelingen plaats, wat maakt dat dit rapport gaandeweg steeds meer zal uitbreiden.

1. Verplaatsingsgedrag

1.1 Woon-werkpendel

De verplaatsing naar het werk is een belangrijk onderdeel van de algemene mobiliteit. Daarom bekijken we eerst pendelbewegingen in het kader van woon-werkverkeer. Hierbij maken we een onderscheid tussen inkomende pendel - loontrekkenden van buiten de gemeente die in de gemeente komen werken - en uitgaande pendel - inwoners uit de gemeente die in een andere gemeente gaan werken. De groep 'geen pendel' geeft weer hoeveel loontrekkenden binnen de eigen gemeente blijven. Dit wil niet zeggen dat deze groep zich niet verplaatst, maar op binnengemeentelijke verplaatsingen hebben we met de huidige data geen zicht. De cijfers van **West-Vlaanderen** worden getoond in *tabel 1*.

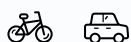
De pendelcijfers zijn gebaseerd op woon- en werkadressen en bieden enkel een zeer algemeen overzicht van de pendelbewegingen. Bovendien gaan de cijfers enkel over *loontrekkenden*, niet over zelfstandigen, omdat voor veel zelfstandigen het werkadres hetzelfde is als het woonadres.

De pendelcijfers zijn enkel beschikbaar voor gemeenten.

Over de routes die worden genomen voor het pendelen, zijn geen reële data voorhanden. Het is wel mogelijk om de routes (en de drukte erop), te simuleren aan de hand van beschikbare data. Een dergelijke simulatie, op basis van de data uit OpenStreetMap en de Federale enquête woon-werkverkeer van de FOD Mobiliteit en Vervoer, vind je in *kaart 1*.

In het linkse menu kan je de gewenste routes per vervoersmiddel selecteren door de schuifknoppen aan of uit te zetten. Het kaartje rechts kan je verplaatsen door er op te klikken en dan met het 'handje' de kaart te verslepen.

Kaart 1 | Simulatie pendelroutes per vervoersmiddel volgens de Anyways Mobility data explorer



Data about trips, simulated or real, allowing the extraction of origin-destination data.

See something that is not quite right? [Let us know](#).



Bicycle Commutes

Routes from workplace to home with bicycle.commute profile.

FOD Mobiliteit 2019

Routes were generated on 2022-05-12



Car Commutes

Routes from workplace to home with car.fast.

FOD Mobiliteit 2019

Routes were generated on 2022-05-12



School commutes by bicycle

100% of student routes from school to home with bicycle.commute.

Vlaamse Overheid 2022

Routes were generated on 2022-10-25



School commutes by car

100% of student routes from school to home with car.fast.

Vlaamse Overheid 2022

Routes were generated on 2022-10-25

[Open deze kaart in een nieuw venster.](#)

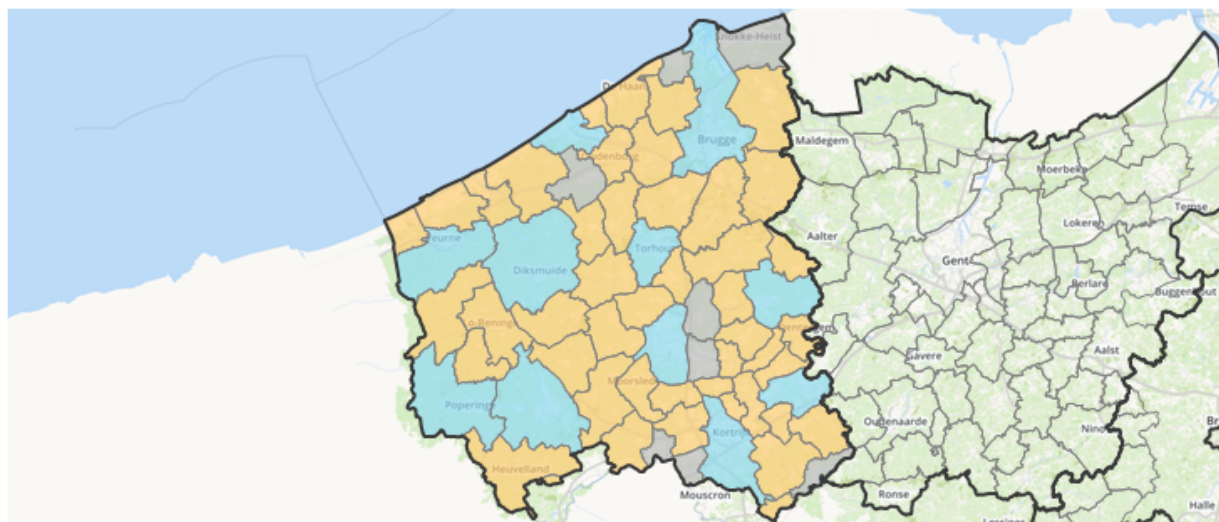
Via [deze link](#) vind je meer informatie over hoe deze simulatie van woon-werk routes tot stand kwam.

1.2 Woon-schoolpendel

Niet enkel loontrekkenden pendelen op regelmatige basis, ook scholieren verplaatsen zich tijdens de week vrijwel dagelijks om hun lessen bij te wonen. Ook hier kunnen we een onderscheid maken tussen inkomende en uitgaande pendel. Op provincies.incijfers.be wordt de pendel weergegeven van kleuters, leerlingen uit het lager onderwijs en leerlingen uit het secundair onderwijs, op het gemeenteniveau. Omdat kinderen uit het basisonderwijs grotendeels in de eigen gemeente school lopen, worden in dit rapport enkel de uit- en ingaande schoolpendel van scholieren uit het secundair onderwijs weergegeven in respectievelijk *kaart 2* en *kaart 3*.

Let wel op: ook deze cijfers geven een onderschatting van het verplaatsingsgedrag van scholieren, aangezien een grote groep in de eigen gemeente school loopt - vooral in de (centrum)steden (zie provincies.incijfers.be) en dus in deze cijfers niet wordt meegenomen. De gearceerde gebieden op de kaart betekenen dat er in deze gemeente geen secundaire school ligt, en dat hier dus ook geen scholieren naartoe pendelen. Om vergelijking te vergemakkelijken, worden de cijfers voor het kaartje omgezet in z-scores (meer informatie z-score: [zie voetnoot 2](#)).

Kaart 2 | Uitgaande woon-schoolpendel van scholieren secundair onderwijs in West-Vlaanderen (2022, z-score)

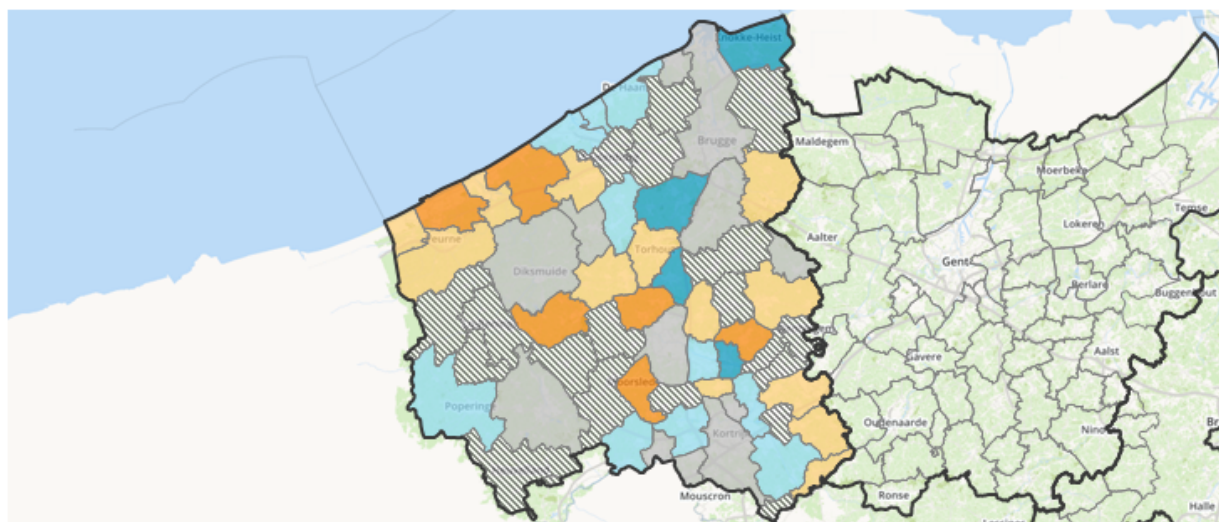


veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

Bron: Onderwijs Vlaanderen | provincies.incijfers.be



Kaart 3 | Inkomende woon-schoolpendel van scholieren secundair onderwijs in West-Vlaanderen (2022, z-score)



veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

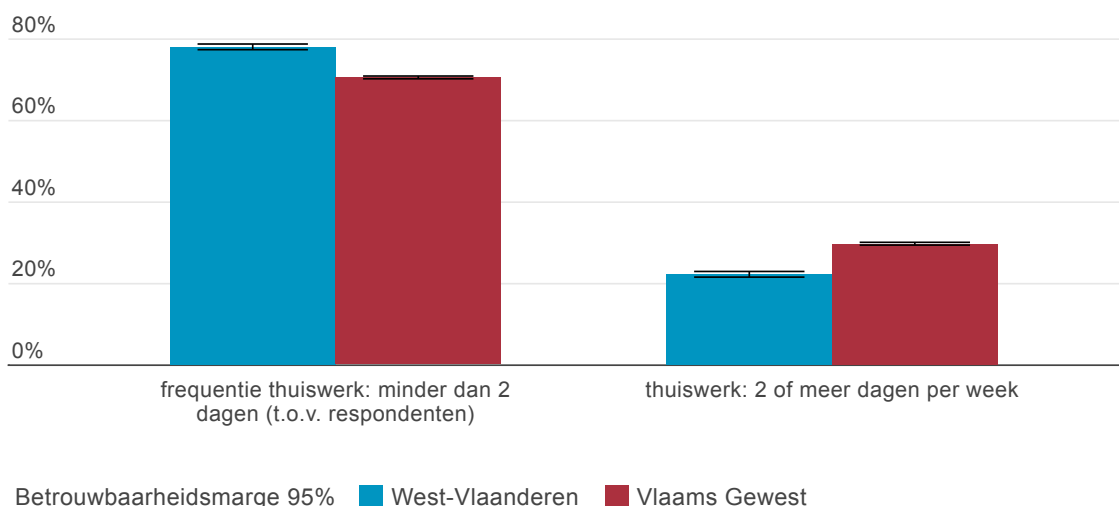
Bron: Onderwijs Vlaanderen | provincies.incijfers.be



1.3 Kenmerken woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer

De pendelgegevens bieden een algemeen zicht op de verplaatsingen die loontrekkenden verondersteld worden regelmatig te maken in het kader van hun kostwinning. Heel gedetailleerd zijn deze cijfers echter niet: ze tonen niet hoe vaak werkenden hun woon-werktraject afleggen, met welk vervoersmiddel ze dit doen, hoe lang ze erover doen,... Daarom kijken we als aanvulling naar de gegevens die werden verzameld via de Gemeente- en Stadsmonitor. Deze laten zien dat lang niet alle werkenden hun woon-werktraject dagelijks afleggen: *grafiek 1* toont het aandeel dat twee of meer dagen van thuis uit werkt. Het gaat meer bepaald om de antwoorden op de vraag *"Hoeveel dagen per week werk je van thuis uit in plaats van naar het werk te gaan?"*. Wie niet thuis werkt, valt mee onder de categorie 'minder dan 2 dagen'.

Grafiek 1 | Thuiswerkdagen (2020), % uit bevraging



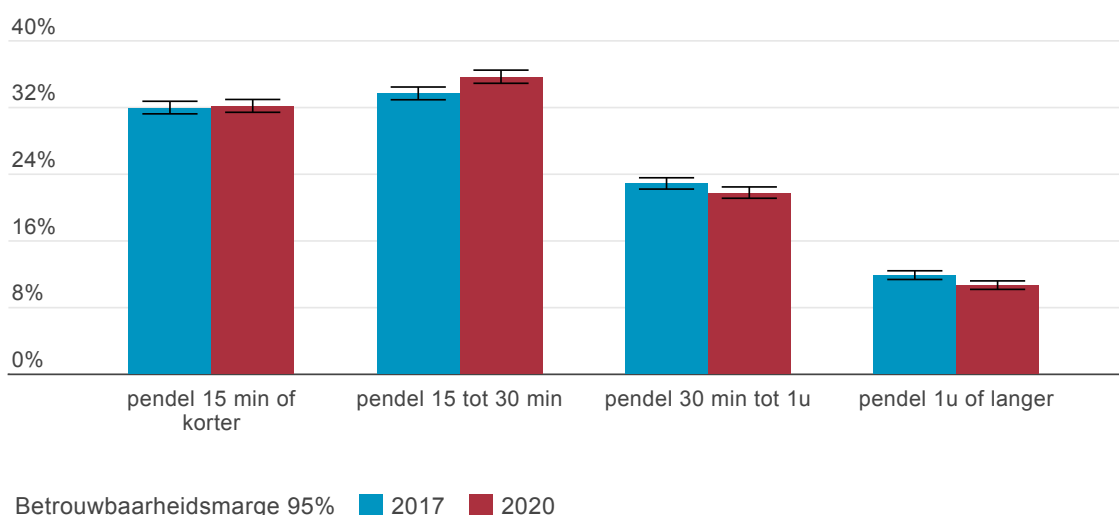
Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Of iemand al dan niet thuis werkt hangt - naast de aard van het beroep dat men uitoefent - allicht samen met de afstand tot de werkplaats, alsook de tijd die men besteedt aan het pendelen. Deze onderwerpen worden getoond in de volgende figuren.

Grafiek 2 geeft per bevragingjaar weer hoeveel tijd men spendeert aan het traject van de woning tot de werkplek. Hiertoe werd de volgende vraag gesteld: "Hoeveel tijd heb je gemiddeld tijdens school- of werkdagen nodig om de afstand – van deur tot deur – naar je werkplaats of school af te leggen? Het gaat hier om één enkele rit." Respondenten konden antwoorden door aantal uren en minuten op te geven.

Grafiek 2 | Evolutie tijdsduur pendelen in West-Vlaanderen (2017 - 2020), % uit bevraging



Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Daarnaast kijken we naar afstand tussen woning en werkplaats als parameter van woon-werkmobiliteit, die als volgt werd bevraagd: "Welke afstand leg je in totaal af naar je werk of naar de school (enkele rit)?". De provincies in cijfers databank toont verschillende woon-werkafstanden met het bijhorende aandeel respondenten. In dit rapport focussen we enkel op wie het dichtst en het verst van het werk woont.

Kaart 4 toont de mensen die dicht bij hun werk wonen, het gaat om het aandeel respondenten dat aankruiste vijf km of dicht bij hun werkadres te wonen. Om vergelijking te vergemakkelijken, werden de cijfers voor het kaartje omgezet in z-scores.

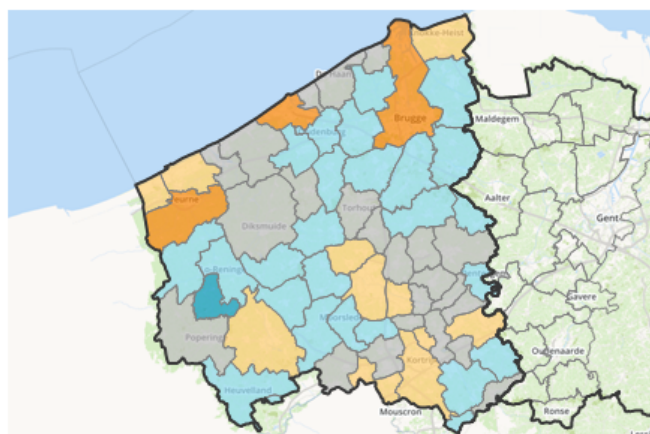
Kaart 5 toont de mensen die echt ver van hun werk wonen, het gaat om het aandeel in de survey dat aankruiste vijftig km of verder van hun werkadres te wonen. Opnieuw worden z-scores getoond.

Er kunnen verschillende redenen zijn waarom mensen kiezen voor een job ver van hun woonplaats, maar werkgelegenheid kan hierbij zeker een rol spelen. Meer informatie hierover vind je in het rapport arbeidsmarkt, dat onder meer het aantal arbeidsplaatsen per gemeente toont.

1.4 Vervoersmiddelengebruik woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer

De afstand tot het werk kan een rol spelen in de keuze van het vervoersmiddel waarmee men naar het werk of school pendelt. Hoe dicht men bij het werk woont, hoe groter de kans dat men voor een duurzamer vervoersmiddel zal kiezen zoals te voet, de fiets of tram/bus. In de Gemeente- en Stadsmonitor werd de vraag als volgt gesteld: *"Welke verschillende vervoersmiddelen gebruik je meestal om de rit van thuis naar je werk, school of opleiding af te leggen?"*. De respondent kreeg hier de volgende antwoordmogelijkheden aangeboden: 'Te voet', 'Fiets', 'Elektrische fiets, speed pedelec', 'Brom-/snorfiets',

Kaart 4 | Inwoners van de gemeenten van West-Vlaanderen die dicht bij hun werk wonen (5 km of minder) (2020), z-score

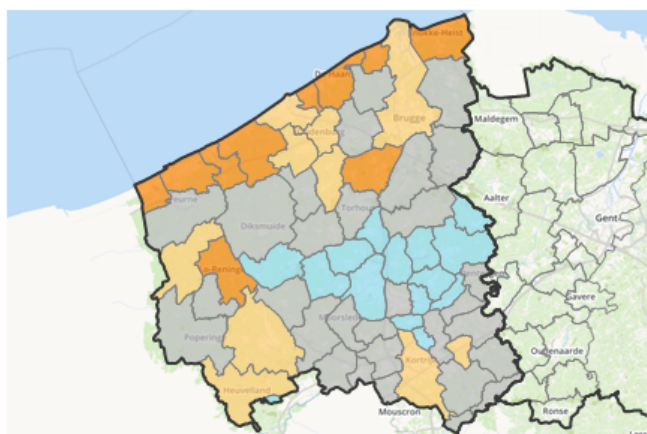


veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Kaart 5 | Inwoners van de gemeenten van West-Vlaanderen die ver van hun werk wonen (50 km of verder) (2020), z-score



veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

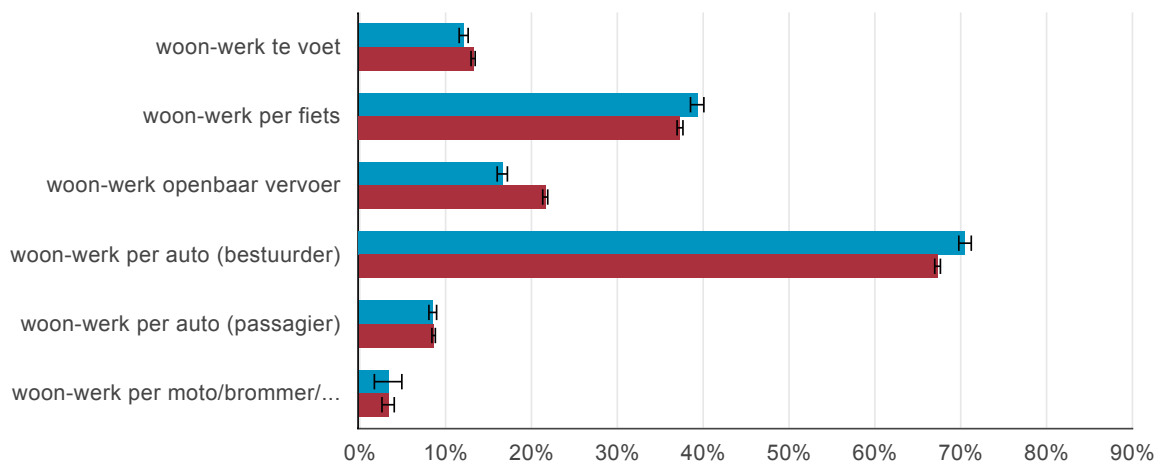
Bron: ABB | provincies.incijfers.be



'Motorrijder/-passagier', 'Bus (De Lijn, MIVB of TEC), tram of metro', 'Trein', 'Auto als autobestuurder', 'Auto als passagier', 'Andere, namelijk ... '. *Grafiek 3* geeft de antwoorden weer voor **West-Vlaanderen**.

Algemeen toont de enquête dat de wagen in de meerderheid van de Vlaamse steden en gemeenten nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel is voor woon-werkpendel (zie provincies.incijfers.be, hoewel de resultaten van **West-Vlaanderen** hier mogelijks van kunnen afwijken.

Grafiek 3 | Vervoersmiddelgebruik woon-werkpendel (2020), % uit bevraging



Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen ■ Vlaams Gewest

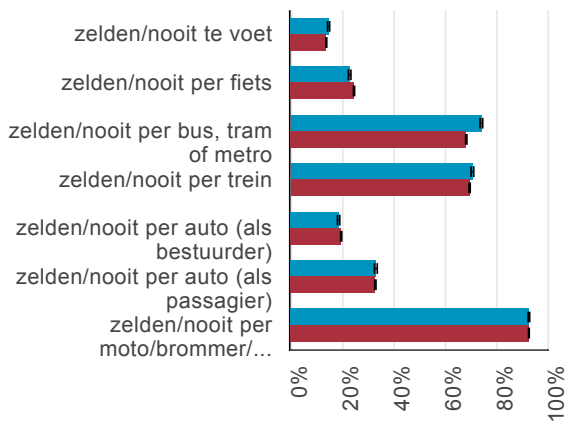
Bron: ABB | provincies.incijfers.be



1.5 Vervoersmiddelengebruik vrije tijd

Ook vervoersmiddelengebruik tijdens de vrije tijd wordt bevraagd in de Gemeente- en Stadsmonitor, via de volgende vraagstelling: *Vul bij elk vervoermiddel in hoe vaak je je daarmee verplaatst in je vrije tijd. Met vrije tijd bedoelen we de tijd die je hebt los van werk, school, huishoudelijke taken, zorg voor kinderen en/of ouderen en nachtrust. Te voet. Fiets. Elektrische fiets, speed pedelec. Brom-/snorfiets. Motorrijder/-passagier. Bus (De Lijn, MIVB of TEC), tram of metro. Trein. Auto als autobestuurder. Auto als passagier. Andere, namelijk* Als antwoordmogelijkheden konden de respondenten kiezen uit 'Nooit', 'Zelden', 'Af en toe', 'Vaak', 'Zeer vaak / altijd'. **Grafiek 4** toont voor **West-Vlaanderen** per vervoersmiddel het aandeel respondenten dat aankruiste dat ze hier *zelden of nooit* van gebruik maken. **Grafiek 5** toont voor **West-Vlaanderen** per vervoersmiddel het aandeel respondenten dat aankruiste dat ze hier *vaak, zeer vaak of altijd* gebruik van maken.

Grafiek 4 | Vervoersmiddelgebruik vrije tijd (2020), % 'zelden of nooit'

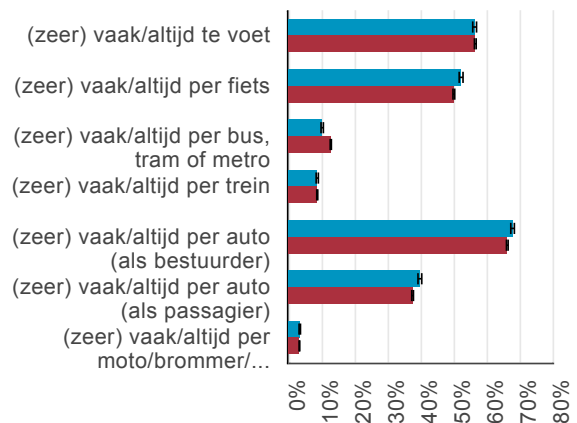


Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen ■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Grafiek 5 | Vervoersmiddelgebruik vrije tijd (2020), % '(zeer) vaak of altijd'



Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen ■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



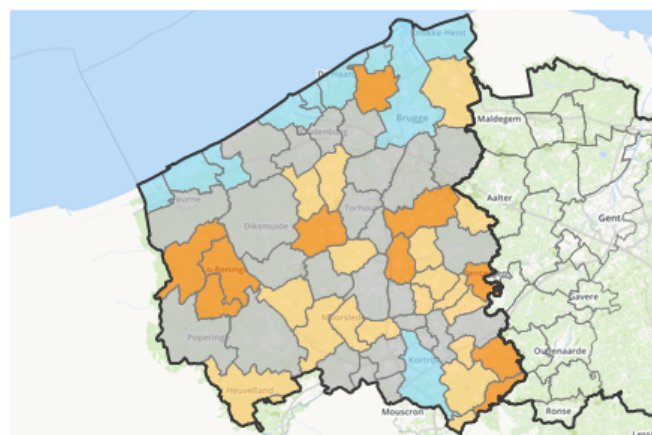
Als algemene tendens komt uit de enquête naar voor dat men voor verplaatsingen tijdens de vrije tijd vaker kiest voor te voet of per fiets, dan wanneer het om woon-werkverplaatsingen gaat. Toch worden gemotoriseerde verplaatsingen nog door veel respondenten aangekruist, ondanks dat de filedruk in Vlaanderen de afgelopen jaren gestaag bleef toenemen. Over filezwaarte of tijd die gespendeerd wordt in file zijn vooralsnog geen cijfers op gemeenteniveau beschikbaar, noch via registratie, noch via enquêtes.

1.6 Duurzaam verplaatsingsgedrag

Met het oog op leefkwaliteit, klimaat en volksgezondheid zetten lokale en bovenlokale mobiliteitsplannen in op het aanmoedigen van duurzaam verplaatsingsgedrag. In de inleiding van dit rapport werd reeds verwezen naar klimaat- en energiegelerichte beleidsdoelstellingen waarbij een 'modal shift' naar een multimodaal vervoersmodel wordt vooropgesteld. De bedoeling hiervan is een verschuiving naar duurzame vervoersmodi te bekomen, waarbij verplaatsingen met de wagen bij uitstek als 'niet-duurzaam' worden beschouwd. In de Gemeente- en Stadsmonitor wordt dit als een afzonderlijk topic bevraagd. 'Duurzaam verplaatsingsgedrag' wordt hierbij gedefinieerd als de keuze om korte afstanden te voet of per fiets af te leggen. De volgende vraag werd gesteld *"Hoe vaak heb je de voorbije 12 maanden ... de fiets genomen voor korte afstanden? je te voet verplaatst voor korte afstanden?"*, met als antwoordmogelijkheden 'Nooit', 'Een uitzonderlijke keer', 'Maandelijks', 'Meermaals per maand', 'Wekelijks', 'Meermaals per week', 'Dagelijks'. In dit rapport worden enkel de cijfers getoond van respondenten die korte afstanden te voet of per fiets afleggen. In de provincies in cijfers databank kunnen daarnaast ook de cijfers over verplaatsingen te voet en per fiets afzonderlijk worden bekeken.

Kaart 6 toont voor **West-Vlaanderen** hoe groot het aandeel respondenten is dat zegt zelden of nooit korte afstanden te voet of per fiets af te leggen. Om gemakkelijk te kunnen vergelijken tussen gebieden worden z-scores getoond. Het aandeel respondenten in **West-Vlaanderen** dat zegt minstens wekelijks korte afstanden te voet of per fiets af te leggen is te zien in *kaart 7*. Ook hier worden z-scores getoond.

Kaart 6 | Duurzaam verplaatsingsgedrag bij korte afstanden in West-Vlaanderen, % 'zelden of nooit' (2020, z-score)

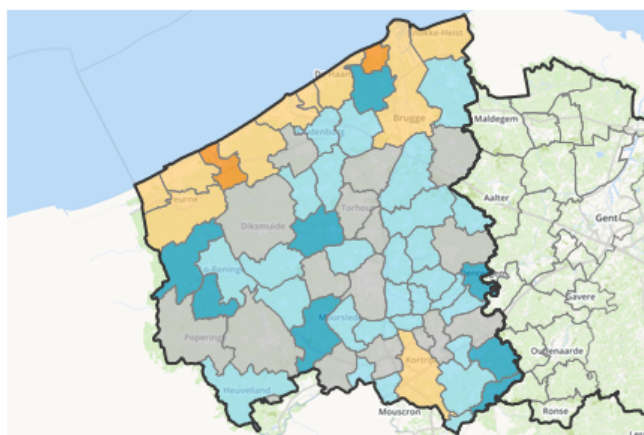


veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Kaart 7 | Duurzaam verplaatsingsgedrag in West-Vlaanderen, % 'minstens wekelijks' (2020, z-score)



veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



2. Toegang tot vervoersmodi

In het eerste hoofdstuk brachten we in kaart naar waar en hoe mensen (zeggen) zich (te) verplaatsen. In dit tweede hoofdstuk kijken we niet meer naar het effectieve verplaatsingsgedrag, maar wel naar het verplaatsings*potentieel* in **West-Vlaanderen**. Het gaat dan om de nabijheid van vervoersmiddelen en de kwaliteit en kwantiteit van het publieke mobiliteitsaanbod. Dit zijn allemaal eigenschappen die de potentiële vervoerskeuzes van inwoners kunnen beïnvloeden.

2.1 Wagenbezit door huishoudens

Om het wagenbezit in kaart te brengen, wordt onderscheid gemaakt tussen het aantal wagens en het aantal wagens per huishouden. *Tabel 2* toont het aantal wagens, het aantal huishoudens en het aantal wagens per 100 huishoudens (2017-2021).

In 2021 zijn er in **West-Vlaanderen** 600.790 wagens bij 540.828 huishoudens. In 2017 waren er respectievelijk in **West-Vlaanderen** 582.091 wagens bij 523.188 huishoudens. Dit betekent dat er in **West-Vlaanderen** in 2021 111,1 wagens per 100 huishoudens zijn tegenover 111,3 wagens per 100 huishoudens in 2017. Ter vergelijking: in **het Vlaams Gewest** zijn er in 2021 113,6 wagens per 100 huishoudens tegenover 114,1 wagens per 100 huishoudens in 2017.

In *tabel 3* wordt de evolutie tussen 2017 en 2021 van aantal wagens in relatie tot het aantal huishoudens in groeipercentages weergegeven.

Tabel 1 | Evolutie wagens, huishoudens en wagens per 100 huishoudens (2017 en 2021)

	2017		2021	
	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest
wagens [aantal]	582.091	3.165.467	600.790	3.257.570
huishoudens (telling voor wagenbezit) [aantal]	523.188	2.773.645	540.828	2.867.514
wagens per 100 huishoudens [per 100]	111,3	114,1	111,1	113,6

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Tabel 2 | Evolutie wagens, huishoudens en wagens per 100 huishoudens (procentuele groei, 2021 t.o.v. 2017)

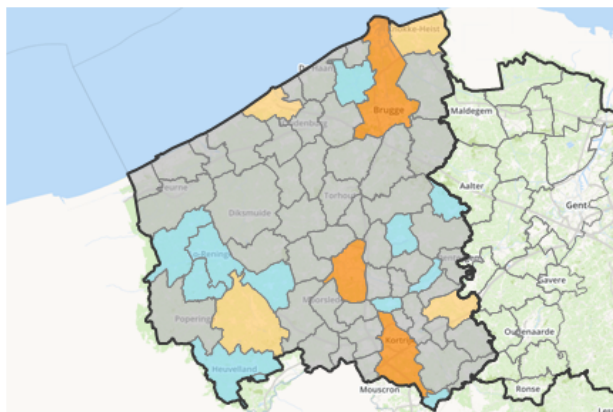
	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest
wagens [aantal (Groeipercentage)]	3,2	2,9
huishoudens (telling voor wagenbezit) [aantal (Groeipercentage)]	3,4	3,4
wagens per 100 huishoudens [per 100 (Groeipercentage)]	-0,2	-0,5

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Visueel wordt het aantal wagens getoond op *kaart 8*, terwijl het aantal wagens per huishouden wordt weergegeven in *kaart 9*.

Kaart 8 | Wagens in West-Vlaanderen (2021, z-score)

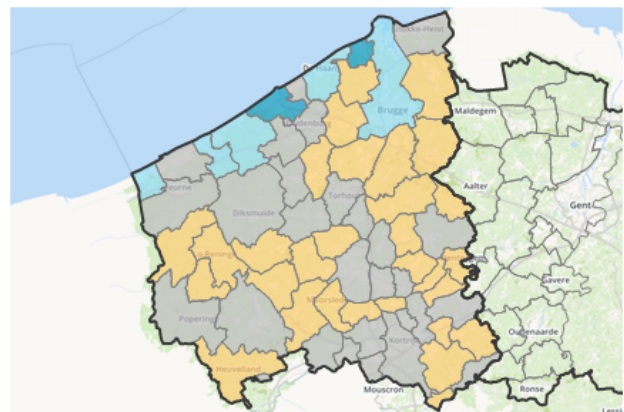


veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Kaart 9 | Wagens per 100 huishoudens in West-Vlaanderen (2021, z-score)



veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Tabel 4 geeft een overzicht van het aantal wagens per type huishouden. Zo valt uit de onderstaande tabel af te leiden dat er in **West-Vlaanderen 34,0%** van alle huishoudens alleenwonenden zijn, die **17,9%** van het totale aantal wagens in hun bezit hebben. Terwijl paren met thuiswonende kind(eren) die 26,1% van alle huishoudens in **West-Vlaanderen** uitmaken, **39,4%** van het wagenpark bezitten.

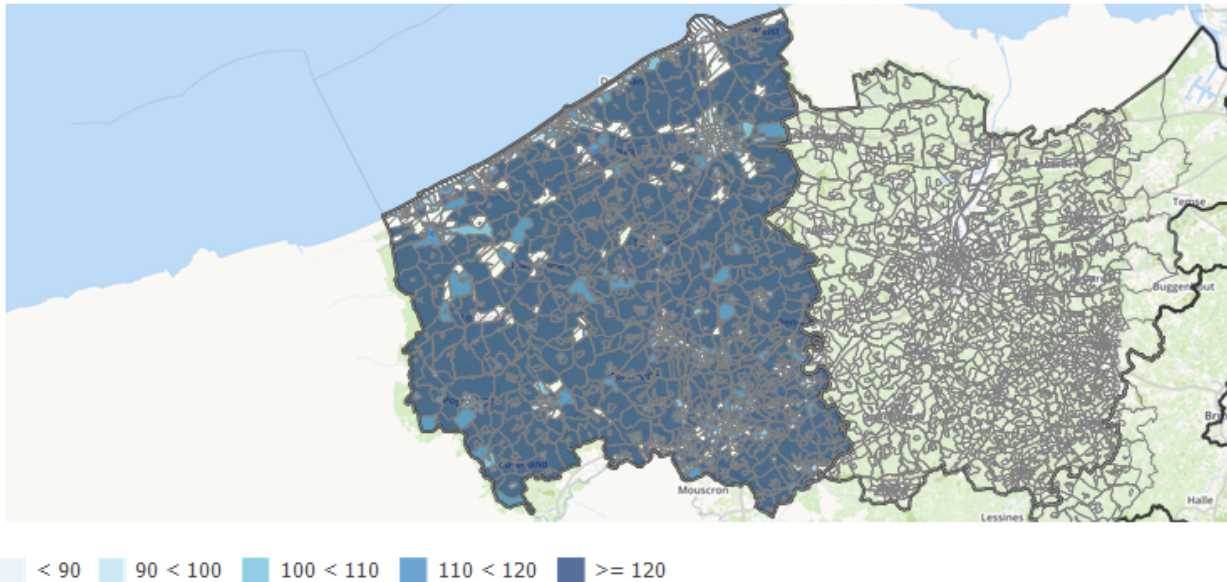
Tabel 3 | Huishoudens en wagens per huishoudtypes in West-Vlaanderen (aantal en % t.o.v. totaal huishoudens en wagens per huishoudtypes, 2021)

	Aantal huishoudens	% t.o.v. alle huishoudens	Aantal wagens	% t.o.v. alle wagens
alleenwonend	183.912	34,0%	107.779	17,9%
paar zonder thuiswonende kinderen	167.887	31,0%	206.685	34,4%
paar met thuiswonende kinderen	140.957	26,1%	236.723	39,4%
eenoudergezin	39.091	7,2%	40.516	6,7%
ander type huishouden	8.981	1,7%	9.087	1,5%
Totaal	540.828	100,0%	600.790	100,0%

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be

De cijfers over wagenbezit in provincies.incijfers.be zijn zodanig gedetailleerd dat we ze ook per statistische sector kunnen consulteren. *Kaart 10* toont een overzicht van het wagenbezit per 100 huishoudens op statistische sectorniveau in **West-Vlaanderen**.

Kaart 10 | Wagens per 100 huishoudens in West-Vlaanderen (2021)



Bron: Statbel | provincies.incijfers.be

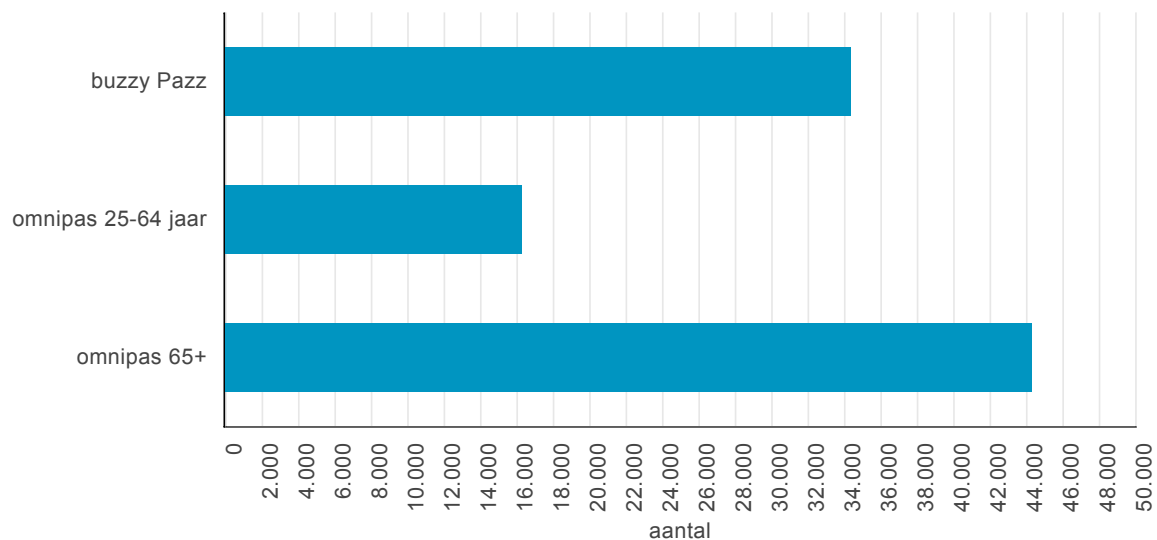


2.2 Abonnementen De Lijn in omloop

De evolutie in de abonnementen van de Lijn die in omloop zijn, zou een inzicht kunnen bieden in de populariteit van het aanbod van deze vervoersmaatschappij onder de inwoners van **West-Vlaanderen**. De cijfers zijn evenwel niet eenduidig. Niet alleen zijn de gecombineerde abonnementen NMBS-De Lijn niet mee opgenomen; sommige gemeenten hebben een derdebetalersysteem DBS 4 afgesloten met De Lijn. Dit wil zeggen dat een bepaalde leeftijdsgroep een gratis netabonnement krijgt van De Lijn via de gemeente. Pas vanaf 2019 worden deze gratis abonnementen mee opgenomen in de cijfers. Bij sommige gemeenten met een dergelijk derdebetalersysteem verwachten we dus een onderschatting van het aantal actieve abonnementen tot 2018, aangezien deze abonnementen niet meegeteld worden als 'abonnement in omloop'. Anderzijds worden abonnementen afgeleverd door de gemeente in kader van DBS 1 (procentuele tussenkomst op abonnementen) wel meegeteld. Dit laatste ging gepaard met verschillende indelingen.

Grafiek 6 geeft de verdeling weer van de abonnementstypes volgens de meest recente cijfers.

Grafiek 6 | Abonnementen De Lijn naar type in West-Vlaanderen (2022)



Bron: De Lijn | provincies.incijfers.be

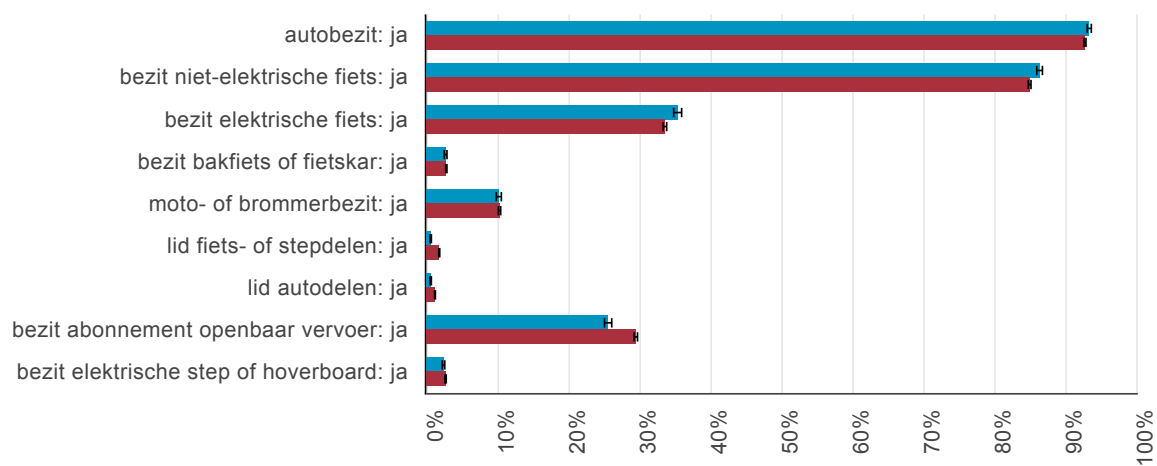


2.3 Vervoersmiddelenbezit gezin

Als aanvulling bij het beperkt aantal registratiegegevens, volgen hier een aantal gegevens die verzameld werden via de Gemeente- en Stadsmonitor. Specifiek werd in de Gemeente- en Stadsmonitor gepolst naar het aantal vervoersmiddelen waarover het gezin beschikt: *"Over hoeveel vervoersmiddelen beschikt het gezin waar je deel van uitmaakt? Met gezin bedoelen we alle personen met wie je samen een huishouden vormt en onder hetzelfde dak woont."* De respondenten konden de volgende mogelijkheden aanvinken: auto, bestelwagen, lidmaatschap autodelen, fiets, kinderfiets, elektrische fiets (max. 25 km/u), speed pedelec (max. 45 km/u), elektrische step, monowheel, elektrisch hoverboard, snorfiets (max. 25 km/u), bromfiets (max. 40 km/u), moto (> 40 km/u), bakfiets, fietskar, abonnement openbaar vervoer (NMBS, De Lijn,...), lidmaatschap fietsdelen, stepdelen, andere.

Grafiek 7 geeft per vervoersmiddel een overzicht van het aandeel van de inwoners van **West-Vlaanderen** dat zegt hier in het gezin minstens één exemplaar van te hebben. Het betreft het aandeel uit de meest recente bevraging. De cijfers van vroegere bevragingen kan je steeds opzoeken in de [Databank](#).

Grafiek 7 | Vervoersmiddelenbezit (2020)



Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen ■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



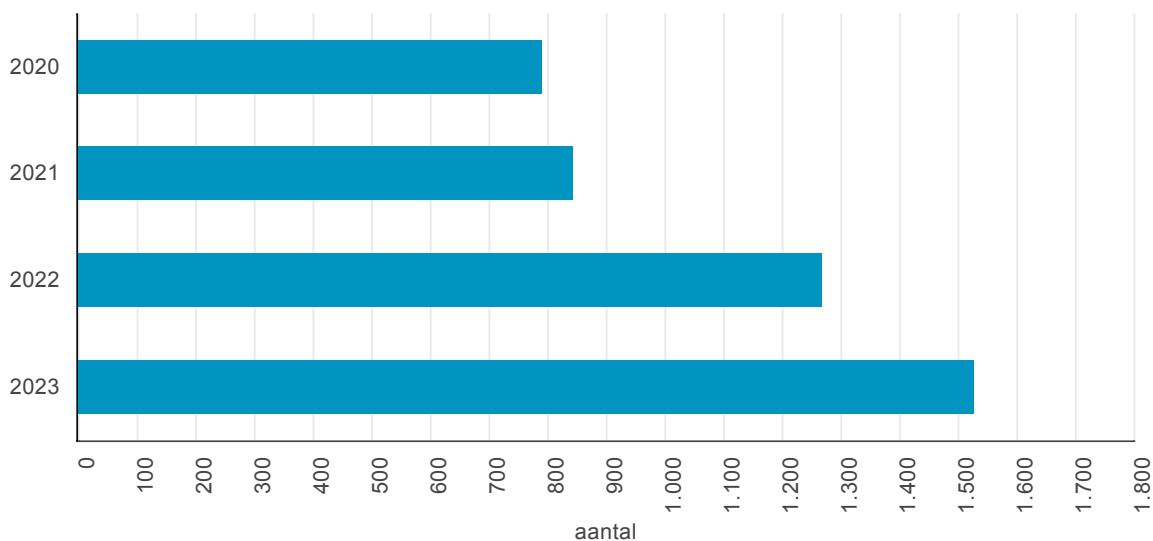
3. Infrastructuur

Voor een vlotte en efficiënte mobiliteit is een degelijke infrastructuur van groot belang. Net zoals bij vervoersmiddelenbezit het geval was, zijn de registratiecijfers over mobiliteitsinfrastructuur die tot op heden zijn opgenomen op provincies.incijfers.be vooralsnog beperkt, zoals zal blijken uit de eerste paragrafen in dit hoofdstuk. Enkel het aantal laadpalen, het aantal meter fietssnelweg (en de kwaliteit ervan) en de nabijheid van mobiliteitsmogelijkheden wordt besproken. Deze lacune vangen we op door ook enquêtedata te bekijken: op basis van de Gemeente- en Stadsmonitor tonen we de mening van de inwoners van **West-Vlaanderen** over vervoersinfrastructuur alsook over het mobiliteitsaanbod.

3.1 Laadpalen elektrische voertuigen

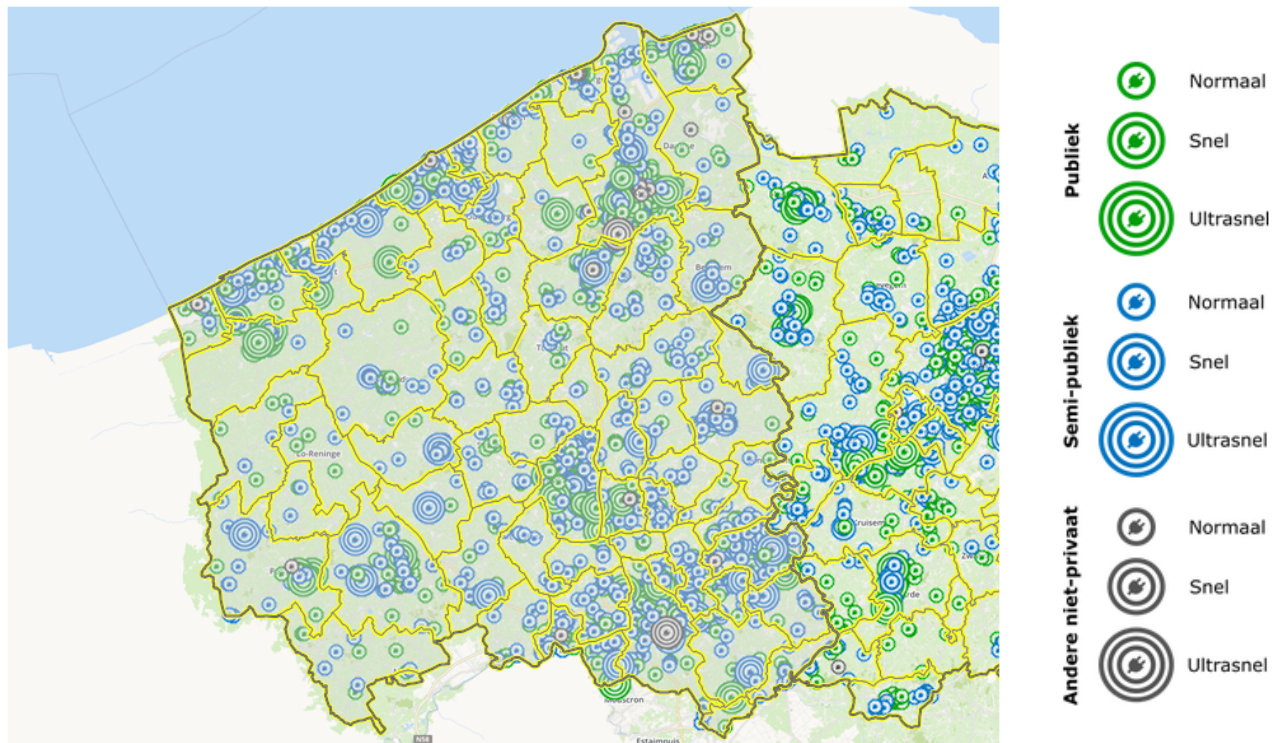
Gemeenten, netbeheerders en ondernemingen kunnen het gebruik van elektrische wagens faciliteren door laadinfrastructuur te voorzien. *Grafiek 8* toont het aantal laadpalen voor elektrische voertuigen die bij de Vlaamse overheid zijn gemeld. Er worden enkel de publieke laadpalen weergegeven die voor iedereen te allen tijde toegankelijk zijn en dus niet de semi-publieke of private laadpalen. Ook andere criteria zoals het type stekker of de oplaadsnelheid zijn niet meegenomen. *Kaart 11* toont de locatie van de normale, snelle en ultrasnelle (semi-)publieke laadpalen in de gemeente. Let wel: één laadpaal kan verschillende (vaak twee) laadpunten bevatten waar voertuigen kunnen opladen. Semi-publieke laadpunten op de kaart zijn niet steeds voor iedereen toegankelijk.

Grafiek 8 | Evolutie publieke laadpalen in West-Vlaanderen (2020-2023)



Bron: MOW | provincies.incijfers.be





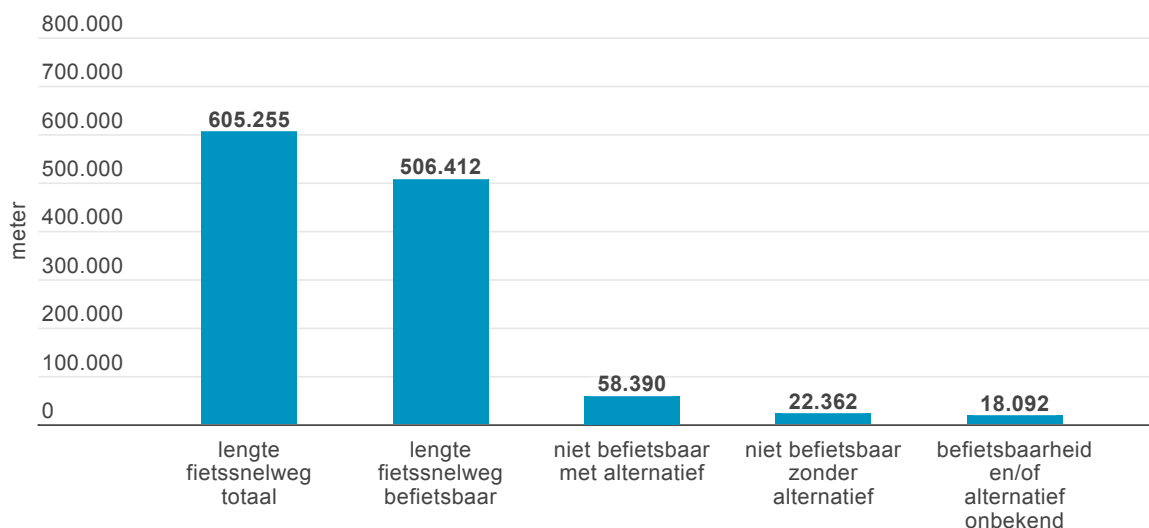
3.2 Kenmerken fietssnelwegen

Fietssnelwegen of 'fietsostrades' zijn fietsroutes tussen steden die tot 15 à 20 km van elkaar liggen. Deze fietssnelwegen zijn een initiatief van de provincies, in samenwerking met de gemeenten en de Vlaamse overheid. De fietssnelwegen vormen samen met andere fietsroutes een 'bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk': een gemeente-overschrijdend netwerk dat belangrijke punten met elkaar verbindt (scholen, bedrijventerreinen, ziekenhuizen, stations, winkels, ...). Op termijn zullen de fietssnelwegen alle Vlaamse steden vlot met elkaar verbinden, goed voor een netwerk van 2.700 kilometer. Aangezien meer dan 30% van de Vlamingen op minder dan 7,5 kilometer van het werk woont en de meeste verplaatsingen korter dan 15 kilometer zijn, wordt gehoopt dat pendelaars de auto thuis laten en regelmatig voor de fiets zullen kiezen. Bij zulke afstanden is men met de fiets immers vaak sneller dan met de auto of het openbaar vervoer.

Een belangrijke parameter van deze fietssnelwegen is de kwaliteit ervan. Als een fietssnelweg veilig en efficiënt is ingericht, zal men meer geneigd zijn deze ook effectief te gebruiken. Daarom wordt op provincies.incijfers.be de afstand van de verschillende fietssnelwegen in kaart gebracht (op basis van fietssnelwegen.be), met verschillende kwaliteiten: befietsbaarheid, befietsbaar alternatief, verlichting, autoluw karakter en bewegwijzering. Let op: per provincie is er een persoon verantwoordelijk voor het categoriseren van de segmenten op deze criteria. De figuren die hier volgen, zijn met andere woorden niet op strikt objectieve registratiedata gebaseerd. De data kunnen potentieel persoonsgebonden verschillen in de registratiewijze reflecteren.

Grafiek 9 toont voor **West-Vlaanderen** de totale lengte van het fietssnelwegennetwerk (eerste staaf), maar niet heel het netwerk is ook effectief befietsbaar.

Grafiek 9 | Lengte fietssnelwegen in West-Vlaanderen, totaal, befietsbaar en befietsbaar alternatief, in aantal meter (2021)

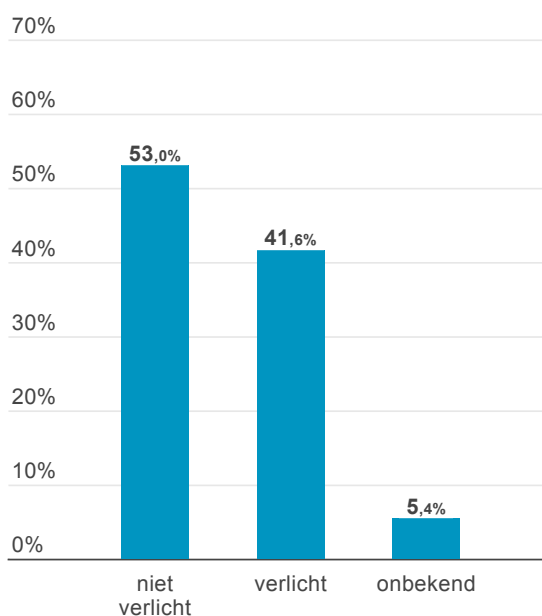


Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be



Naast de befietsbaarheid, en de aanwezigheid van een befietsbaar alternatief indien de fietssnelweg zelf niet befietsbaar is, wordt ook gekeken naar verlichting, bewegwijzering en het autoluw karakter. Deze kwaliteiten worden voor **West-Vlaanderen** getoond in respectievelijk *grafiek 10*, *grafiek 11* en *grafiek 12*.

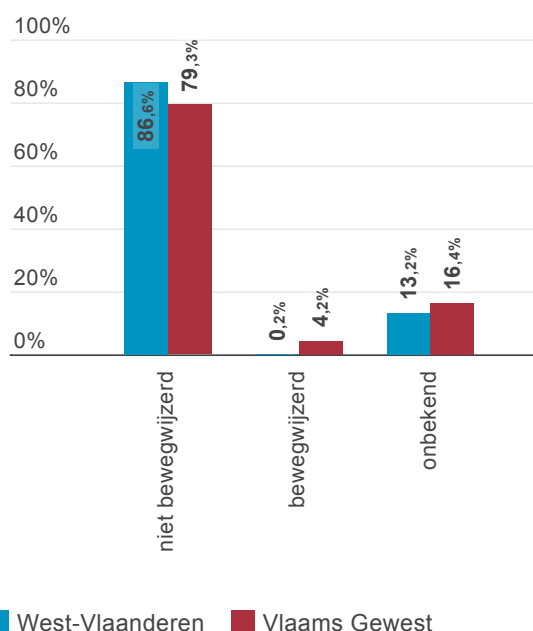
Grafiek 10 | Verlichte en onverlichte lengte fietssnelweg in West-Vlaanderen, % t.o.v. totaal aantal meter fietssnelweg (2022)



Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be



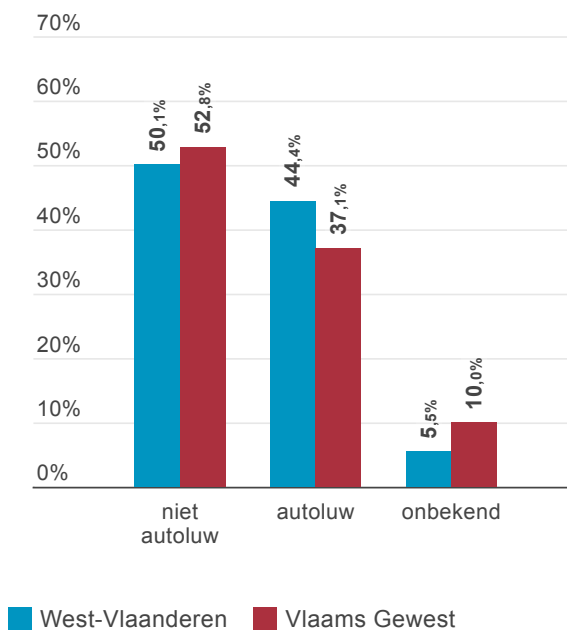
Grafiek 11 | Bewegwijzerde en onbewegwijzerde lengte fietssnelweg, t.o.v. % totaal aantal meter fietssnelweg (2022)



Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be



Grafiek 12 | Autoluwe en niet-autoluwe lengte fietssnelweg, % t.o.v. totaal aantal meter fietssnelweg (2022)



Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be



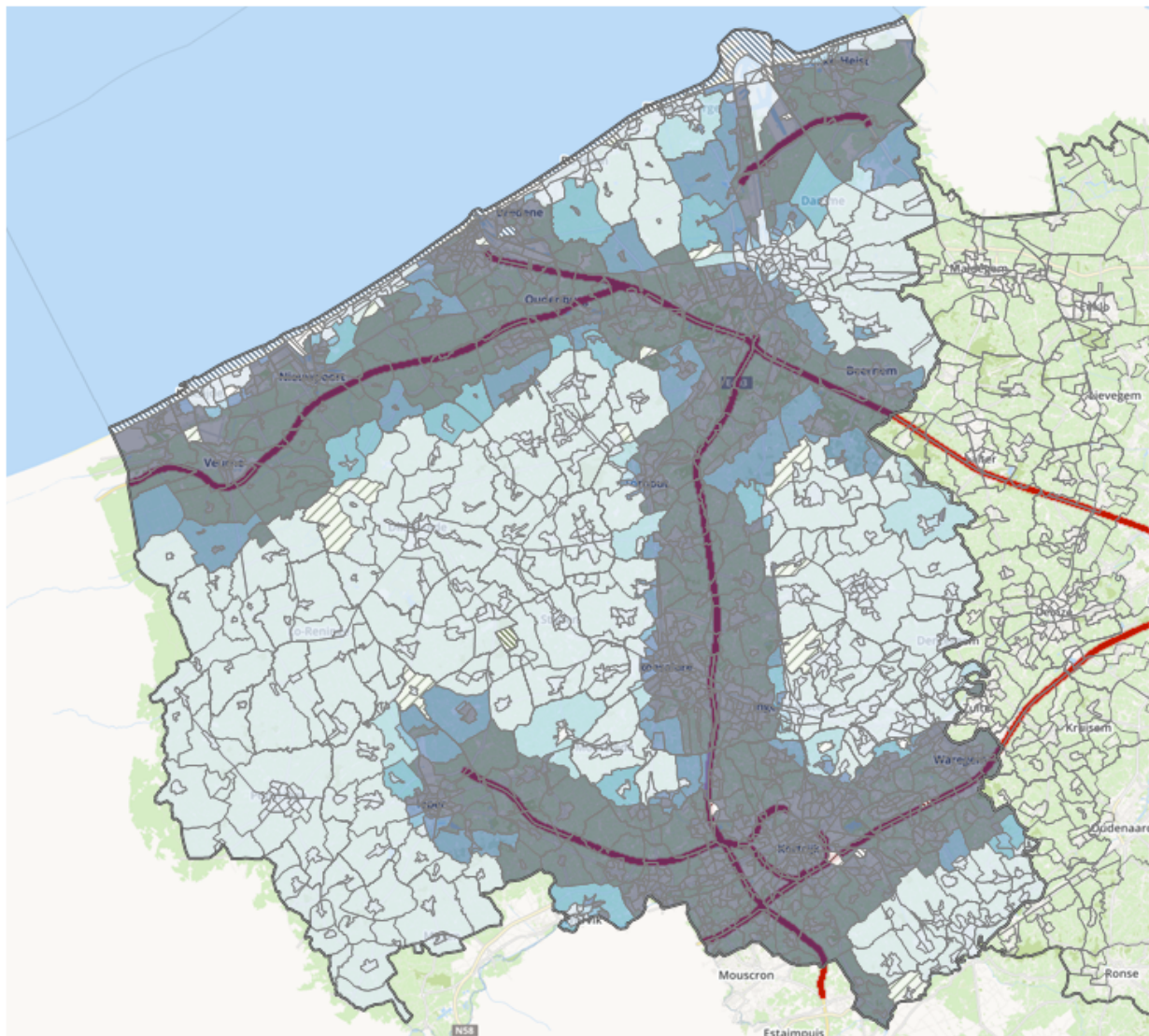
In de [Databank](#) kunnen de cijfers ook tot op het niveau van afzonderlijke fietssnelweg worden opgevraagd, door in de kubus te selecteren op de dimensie 'Nummer fietssnelweg'.

3.3 Nabijheid toegang tot mobiliteit

De data over de nabijheid van toegang tot mobiliteit (stations, haltes openbaar vervoer en opritten van snelwegen) worden voorzien door Statbel. Meer bepaald wordt gekeken hoeveel personen er wonen nabij deze punten. Voor snelwegopritten en treinstations wordt in kaart gebracht hoeveel personen er wonen binnen buffers van 5 km getrokken rond deze punten. Voor en haltes openbaar vervoer kijken we naar een buffer van 200 meter. Aangezien het om data gaat die niet sterk aan verandering onderhevig zijn, kiest Statbel voor een vijfjaarlijkse actualisering.

Kaart 12 geeft een overzicht van het aandeel inwoners in **West-Vlaanderen** dat in een buffer van 5 km rond een snelwegoprit woont. In **West-Vlaanderen** woont 64,7% van alle inwoners binnen 5 km rond een snelwegoprit.

Kaart 12 | Inwoners in buffer van 5 km rond snelwegoprit in West-Vlaanderen, % t.o.v. alle inwoners (2021)



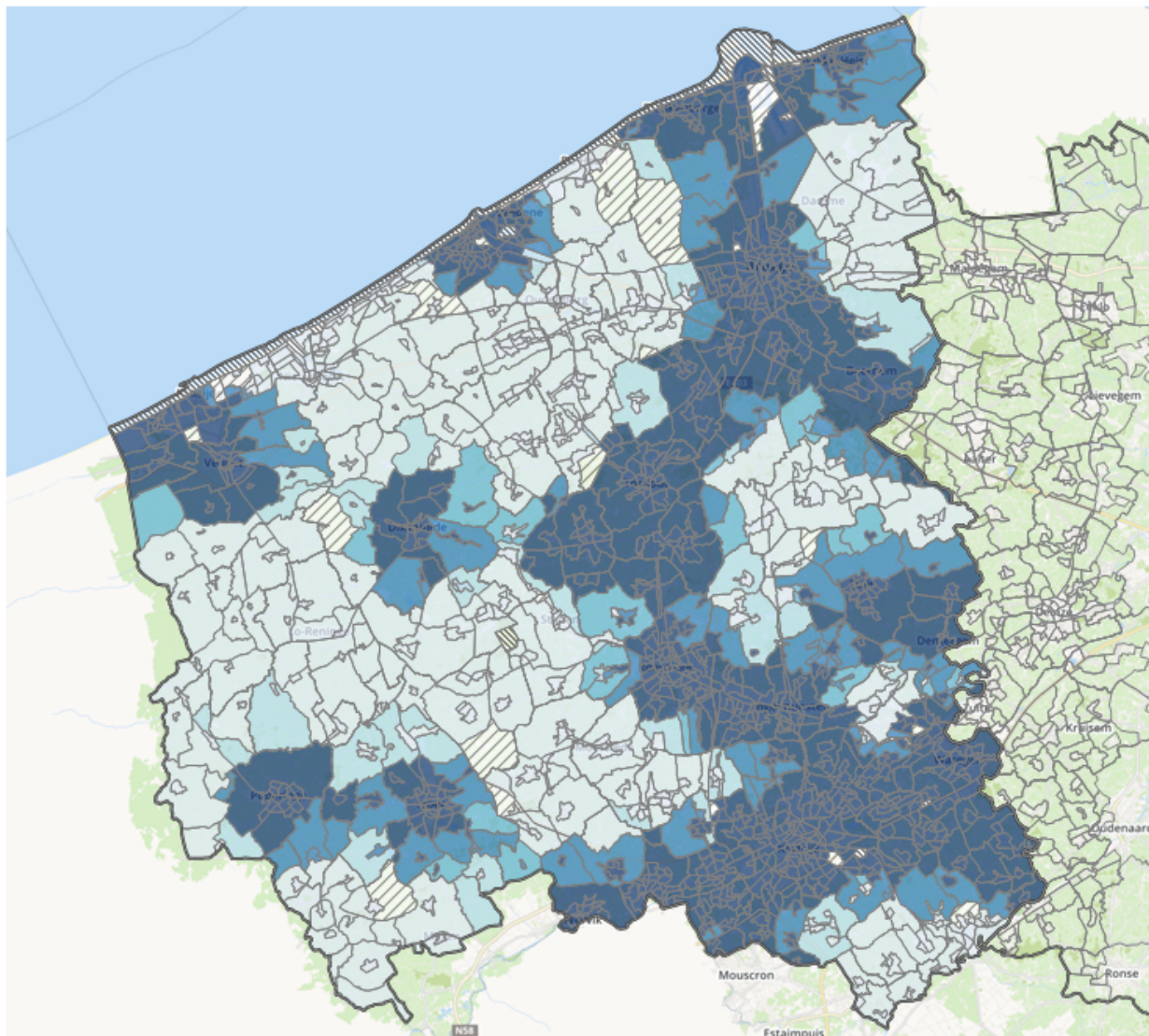
< 25 25 < 50 50 < 75 75 < 100 >= 100

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Kaart 13 geeft een overzicht van het aandeel inwoners in **West-Vlaanderen** dat in een buffer van 5 km rond een treinstation woont. In **West-Vlaanderen** woont 76,0% van alle inwoners binnen 5 km rond een treinstation.

Kaart 13 | Inwoners in buffer van 5 km rond een treinstation in West-Vlaanderen, % t.o.v. alle inwoners (2021)



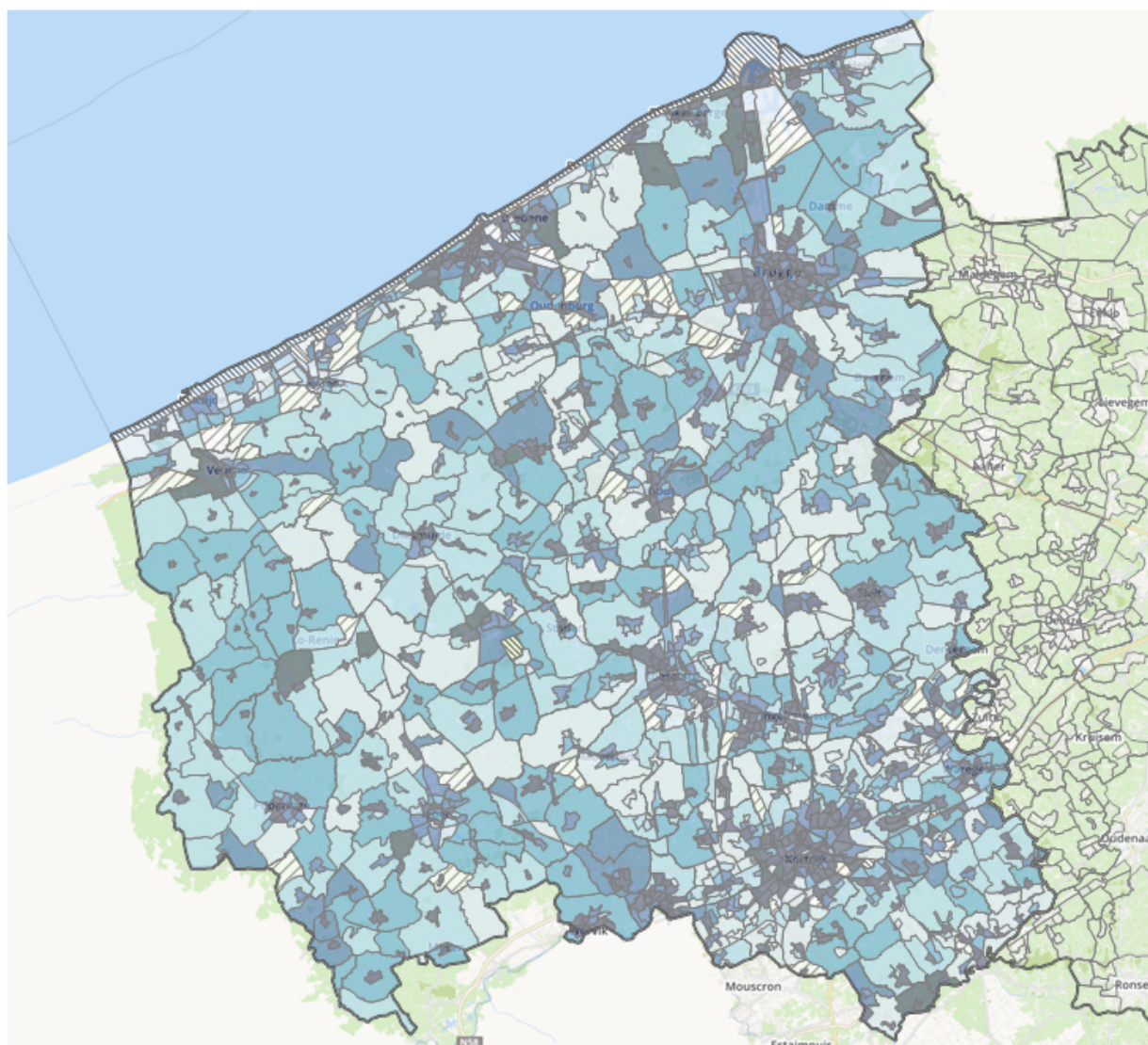
< 25
 25 < 50
 50 < 75
 75 < 100
 >= 100

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Kaart 14 geeft een overzicht van het aandeel inwoners in Vlaams Gewest dat binnen een buffer van 200 m rond treinstation of een halte van het openbaar vervoer woont. In **West-Vlaanderen** woont 56,0% van alle inwoners binnen een buffer van 200 m rond treinstation of een halte van het openbaar vervoer.

Kaart 14 | Inwoners in buffer van 200 m rond treinstation of halte openbaar vervoer in West-Vlaanderen, % t.o.v. alle inwoners (2021)



< 15 15 < 30 30 < 45 45 < 60 >= 60

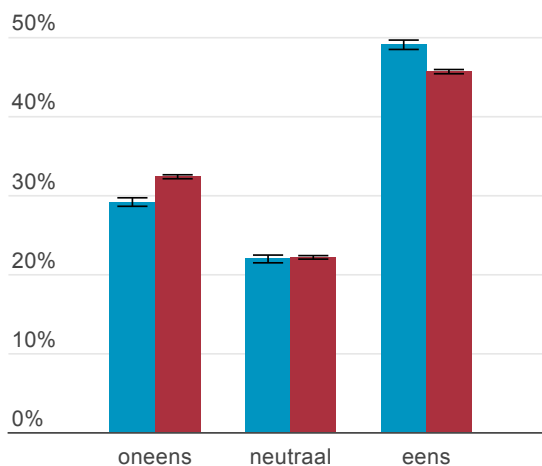
Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



3.4 Mening over infrastructuur

Niet enkel de aanwezigheid van de juiste infrastructuur, maar ook de manier waarop die wordt ervaren door de gebruiker, kan meespelen in de keuze om zich te verplaatsen, en de manier waarop men de verplaatsing aflegt. *Grafiek 13* toont de antwoorden op de vraag: "Ben je het met onderstaande uitspraak over jouw gemeente/buurt eens? De voetpaden zijn in goede staat in mijn gemeente/buurt." *Grafiek 14* bundelt de meningen over de vraag "Ben je het met onderstaande uitspraak over jouw gemeente/buurt eens? De fietspaden zijn in goede staat in mijn gemeente/buurt."

Grafiek 13 | Voetpaden in goede staat, % t.o.v. respondenten (2020)

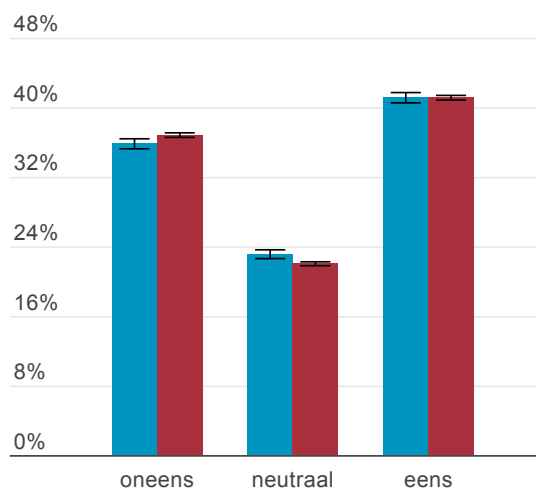


Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen
■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Grafiek 14 | Fietspaden in goede staat, % t.o.v. respondenten (2020)



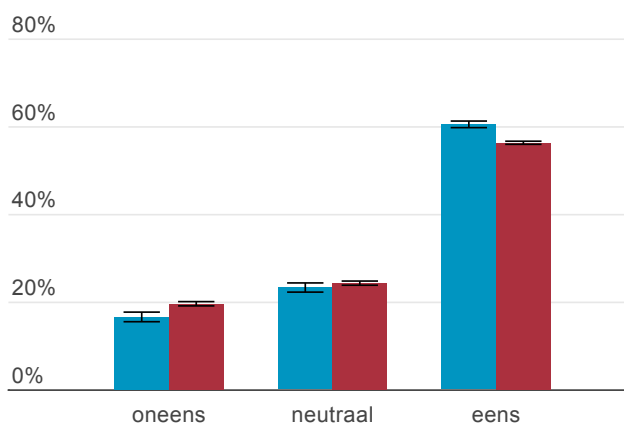
Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen
■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Ook de mening van de respondenten over hun straten en pleinen wordt bevraagd. *Grafiek 15* toont meer bepaald de antwoorden op de vraag: "Ben je het met onderstaande uitspraak over jouw gemeente/buurt eens? De straten en pleinen zijn in goede staat in mijn gemeente/buurt."

Grafiek 15 | Straten en pleinen in goede staat, % t.o.v. respondenten (2020)



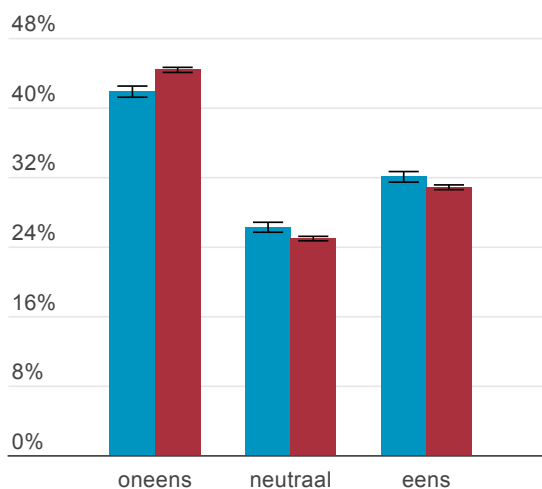
Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen
■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Niet enkel de staat van de publieke infrastructuur is van belang, maar ook de hoeveelheid. *Grafiek 16* en *grafiek 17* tonen de antwoorden op de respectieve vragen "Ben je het met onderstaande uitspraak over jouw gemeente/buurt eens? Er zijn voldoende fietsenstallingen in mijn gemeente/buurt." en "Ben je het met onderstaande uitspraak over jouw gemeente/buurt eens? Er zijn voldoende fietspaden in mijn gemeente/buurt."

Grafiek 16 | Voldoende fietsenstallingen, % t.o.v. respondenten (2020)

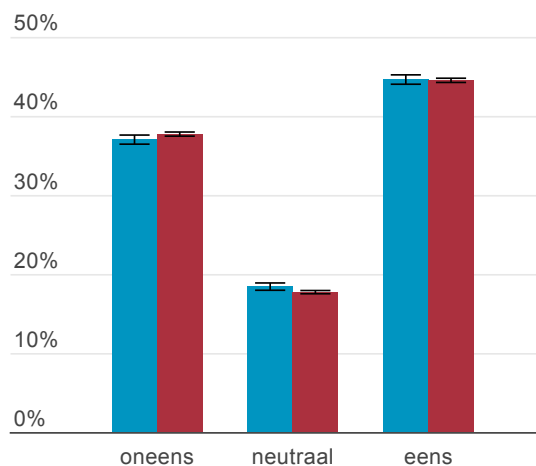


Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen
■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Grafiek 17 | Voldoende fietspaden, % t.o.v. respondenten (2020)



Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen
■ Vlaams Gewest

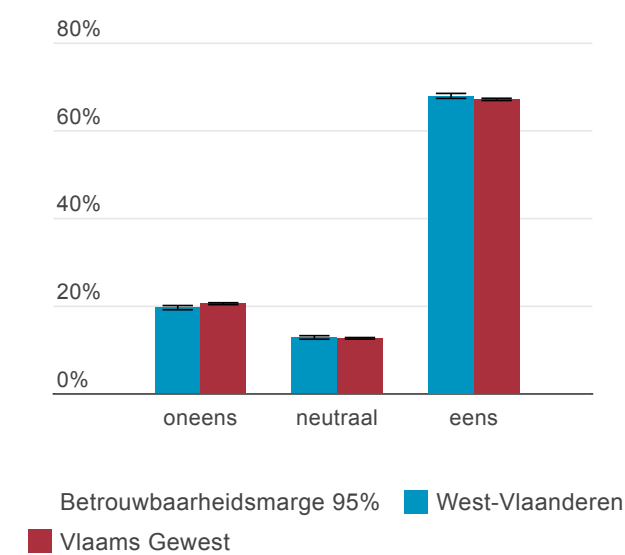
Bron: ABB | provincies.incijfers.be



3.5 Mening over mobiliteitsaanbod

Tot slot wordt in de Gemeente- en Stadsmonitor gepeild naar de mening van de respondenten over het mobiliteitsaanbod in hun buurt. Meer bepaald het openbaar vervoer en parkeergelegenheid wordt onder de loep genomen. *Grafiek 18* en *grafiek 19* tonen de antwoorden op de respectieve vragen "Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw buurt eens? Er rijdt voldoende openbaar vervoer (bus, tram, metro, ...) in mijn buurt." en "Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw buurt eens? Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in mijn buurt."

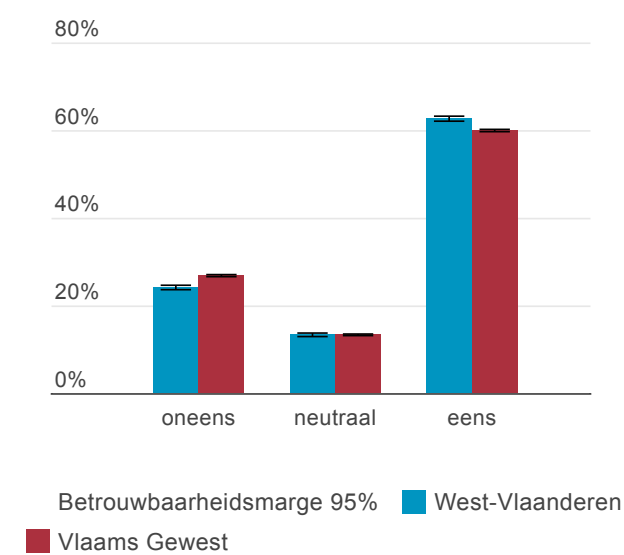
Grafiek 18 | Voldoende openbaar vervoer (bus, tram, metro,...), % t.o.v. respondenten (2020)



Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Grafiek 19 | Voldoende parkeerplaatsen voor bewoners, % t.o.v. respondenten (2020)



Bron: ABB | provincies.incijfers.be



4. Verkeersveiligheid

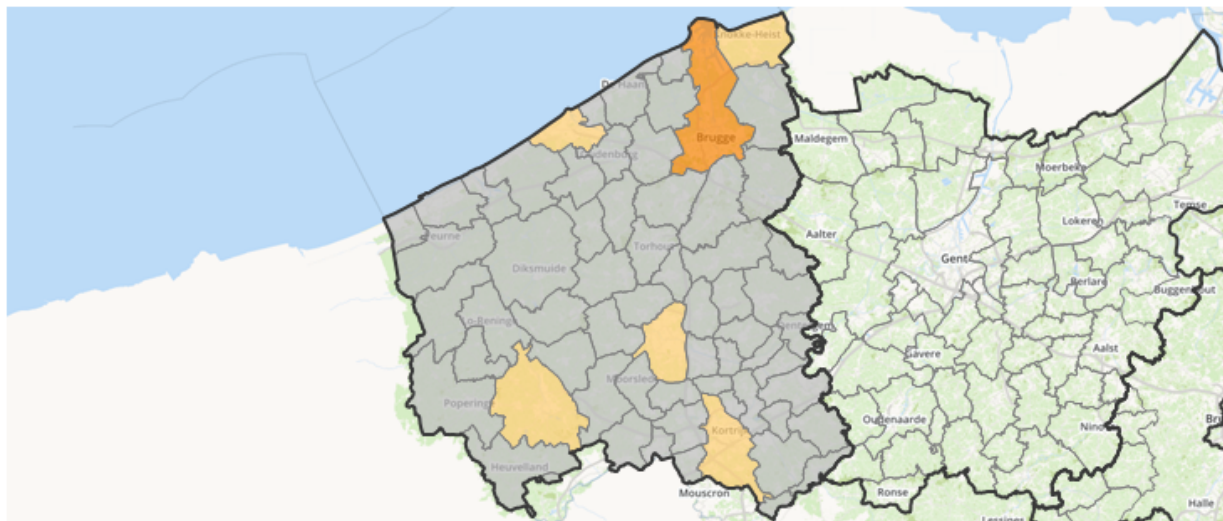
Wanneer verschillende mensen zich op hetzelfde moment en in dezelfde ruimte verplaatsen, kunnen zich conflicten, onduidelijkheden of ongevallen voordoen. De belangrijkste reden voor het analyseren van data over verkeersveiligheid is zonder twijfel de preventie van verkeersongevallen en het komen tot een zo veilig mogelijke verkeerssituatie. Daarnaast kan de mate waarin men zich veilig voelt in het verkeer iemands mobiliteit beïnvloeden en een rol spelen in de vervoersmiddelenkeuze die men maakt. Daarom worden de data over verkeersveiligheid ook in dit rapport toegelicht.

4.1 Verkeersongevallen

Hoe meer mensen, des te groter de kans dat een ongeval zich zal voordoen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in een stedelijke omgeving meer verkeersongevallen worden geregistreerd dan in een landelijke omgeving. Om hiervoor te corrigeren voorziet de databank ook in *relatieve* cijfers, nl. het aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners. Ze worden getoond in *kaart 15*. Het gaat om ongevallen die zich voordeden in de publieke ruimte en waarbij één of meerdere personen verwond werden. Ongevallen op privé domein en ongevallen met louter blikshade worden met andere woorden niet meegeteld. Om vergelijking te vergemakkelijken werden de cijfers omgezet in z-scores.

Wie daarentegen geïnteresseerd is in de absolute ongevalcijfers, vindt deze [hier](#).

Kaart 15 | Letselongsgevallen per 1.000 inwoners(2021, z-score)



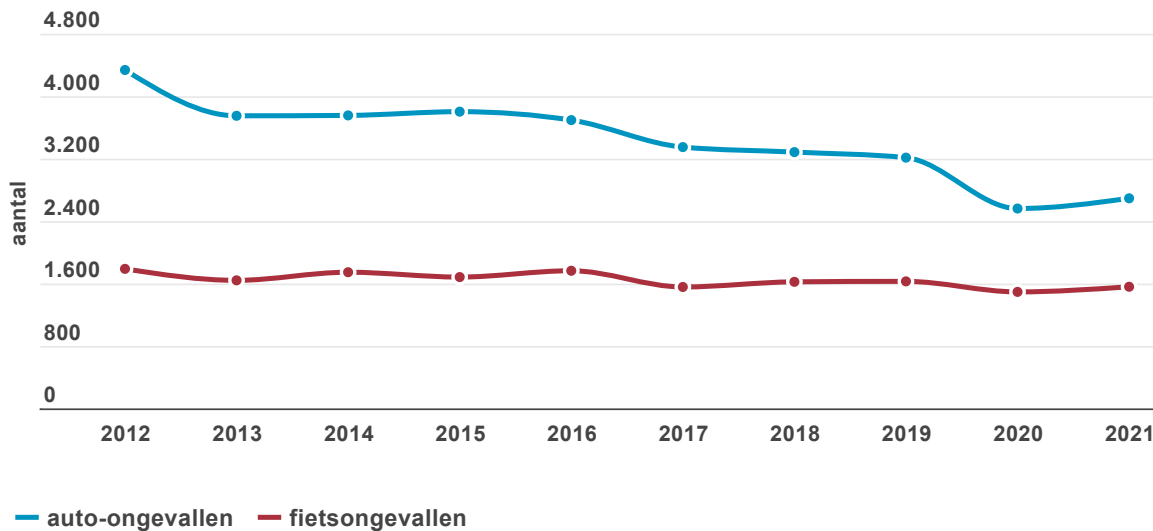
veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Met het oog op mobiliteit kunnen we nagaan welke modi voornamelijk betrokken zijn bij deze letselongsgevallen. In de databank provincies.incijfers.be zijn zowel auto-, fiets- als busongevallen opgenomen. Omdat busongevallen zeer specifieke, niet-alledaagse gebeurtenissen zijn, worden ze hier niet getoond. *Grafiek 20* toont enkel de auto- en fietsongevallen. Wanneer in een letselongsgeval zowel wagen als fiets betrokken zijn, wordt dit zowel als een auto- en als een fietsongeval geteld. Het terugdringen van letselongsgevallen bij zowel autobestuurders als fietsers vormt een belangrijk topic op verschillende beleidsagenda's. Of deze succesvol zijn, kan ten dele worden afgeleid uit de evolutie in letselongsgevallen doorheen de jaren, die wordt getoond in deze grafiek.

Grafiek 20 | Evolutie letselongevallen naar type voertuig in West-Vlaanderen (2012-2021)



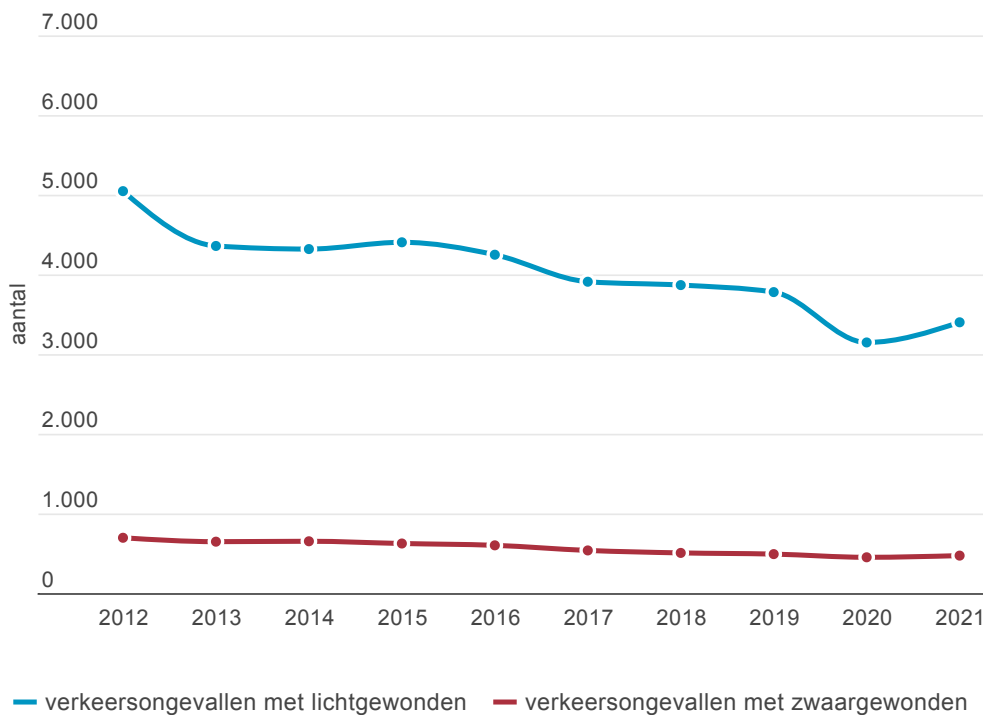
Bron: Federale Politie | provincies.incijfers.be



Dat auto-ongevallen over het algemeen vaker voorkomen, ligt mogelijk in het verlengde van de vaststelling dat de wagen in de meeste gemeenten nog steeds het meest populaire vervoersmiddel is (zie en). In de databank provincies.incijfers.be kan je wel terugvinden wat het aandeel is ten opzichte van het totale aantal letselongevallen, maar het aandeel ten opzichte van het gebruik van het type voertuig kan vooralsnog niet worden berekend. Ook nemen we aan dat ongevallen waarin minstens één wagen betrokken is, vaker letsel veroorzaken dan ongevallen waarin enkel fietsers betrokken zijn. Dit zou kunnen verklaren dat deze laatste minder voorkomen in statistieken van letselongevallen.

Niet alle letselongevallen hebben dezelfde gevolgen. In sommige gevallen hebben de slachtoffers lichte verwondingen, soms worden zware verwondingen geregistreerd en soms vallen zelfs dodelijke slachtoffers te betreuren. *Grafiek 21* toont het aantal letselongevallen met lichtgewonde en zwaargewonde slachtoffers in **West-Vlaanderen**. *Tabel 5* toont het aantal letselongevallen met dodelijke gevolgen. Voor deze grafiek worden overlijdens geteld die binnen de 30 dagen na het ongeval plaatsvinden en die aan het ongeval gerelateerd zijn.

Grafiek 21 | Evolutie letselongevallen naar gevolgen (lichtgewonden en zwaargewonden) in West-Vlaanderen (2012-2021)



Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Tabel 4 | Evolutie letselongevallen met dodelijke afloop binnen 30 dagen (2017-2021)

	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest
2017	66	283
2018	78	292
2019	57	301
2020	50	240
2021	55	292

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be

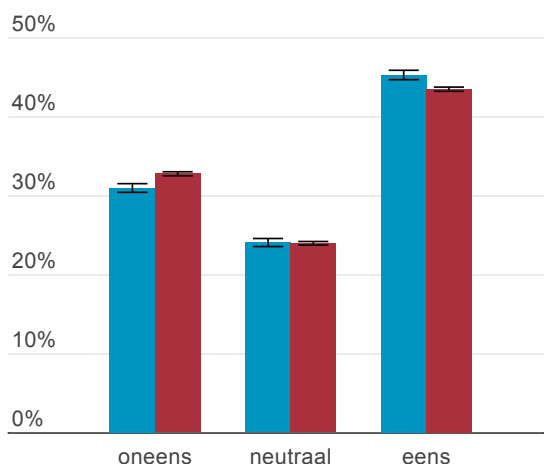


4.2 Onveiligheidsgevoelens bij verplaatsingsgedrag

Naast geregistreerde veiligheidsgegevens spelen ook subjectieve (on)veiligheidsgevoelens een rol in mobiliteit en verplaatsingsgedrag. Hoe veilig men zich voelt in het verkeer, zal mee bepalen in welke mate en op welke manier men er zelf aan deelneemt. Wie bijvoorbeeld het verkeer als gevaarlijk voor fietsers percipieert, zal minder geneigd zijn om zelf op de fiets te stappen. Subjectieve (on)veiligheidsgevoelens hangen niet noodzakelijk samen met het reële risico om in een ongeval betrokken te geraken; het gaat om een individuele perceptie van veiligheid die ook door persoonlijke kenmerken wordt beïnvloed.

De mate waarin men zich (on)veilig voelt in het verkeer in de eigen buurt wordt bevraagd via de volgende stellingen: *'Het is veilig om te fietsen in mijn gemeente/buurt'* en *'Het verkeer in mijn gemeente/buurt is veilig genoeg om kinderen alleen naar school te laten gaan'*. De respondenten konden hierop antwoorden met 'helemaal oneens', 'eerder oneens', 'niet eens en niet oneens', 'eerder eens' en 'helemaal eens'. *Grafiek 22* en *grafiek 23* tonen de antwoorden op deze vragen uit de meest recente bevestigingsronde.

Grafiek 22 | Veilig fietsen (2020)

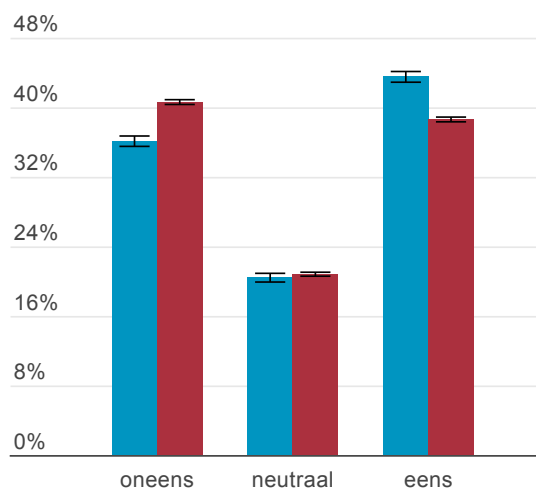


Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen
■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Grafiek 23 | Kinderen veilig alleen naar school (2020)



Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen
■ Vlaams Gewest

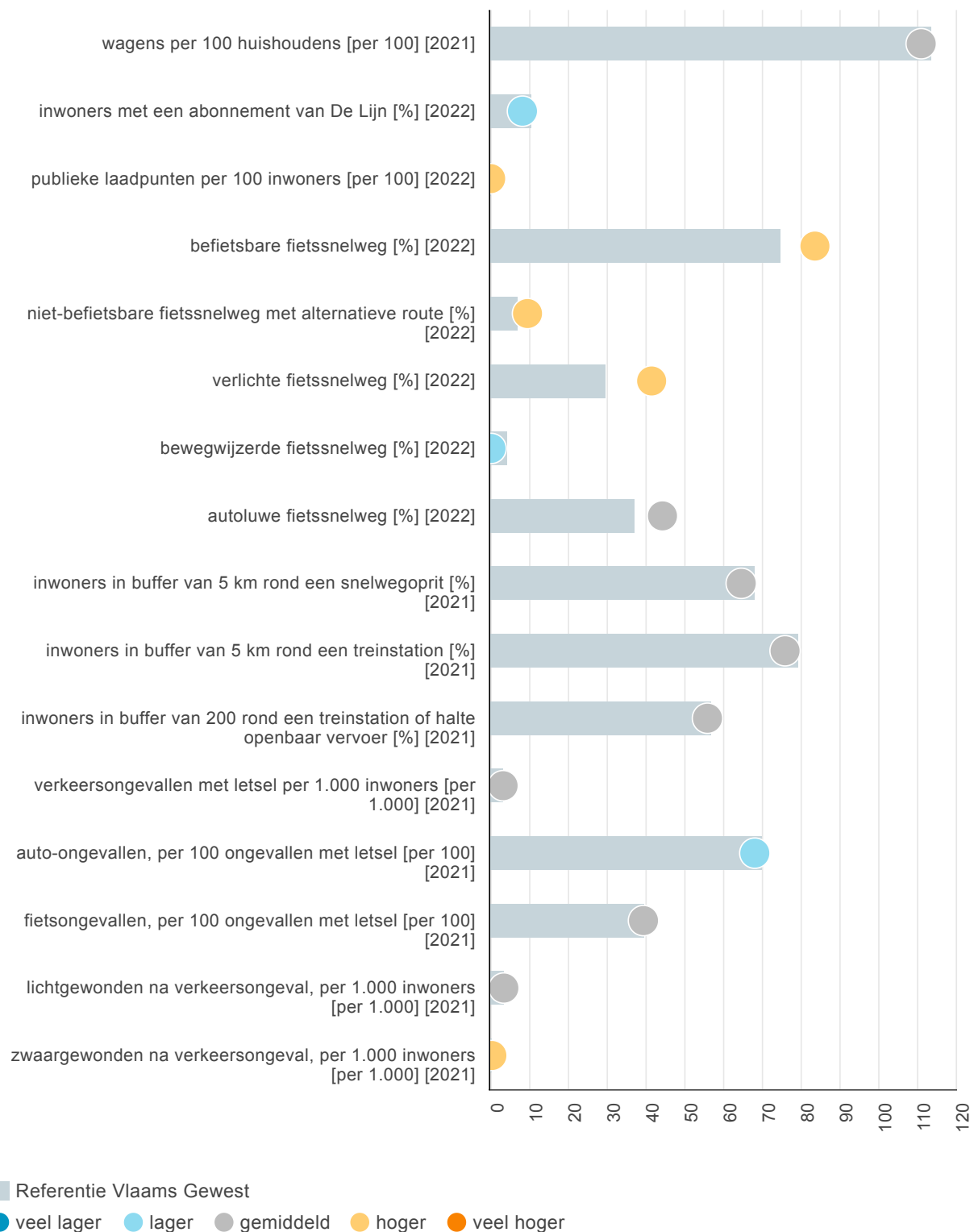
Bron: ABB | provincies.incijfers.be



5. Overzichtsgrafiek

Deze laatste figuur toont aan de hand van profielstaven in welke mate de waarde van enkele kenmerken in **West-Vlaanderen** (gekleurde bol) afwijkt van de waarde van het vergelijkingsgebied (**gewest**, grijze staaf). Scoort het gebied gemiddeld in vergelijking met het vergelijkingsgebied dan kleurt de bol grijs. Een blauwe bol wijst op een lagere waarde en een oranje gekleurde bol op een hogere waarde dan het gemiddelde.

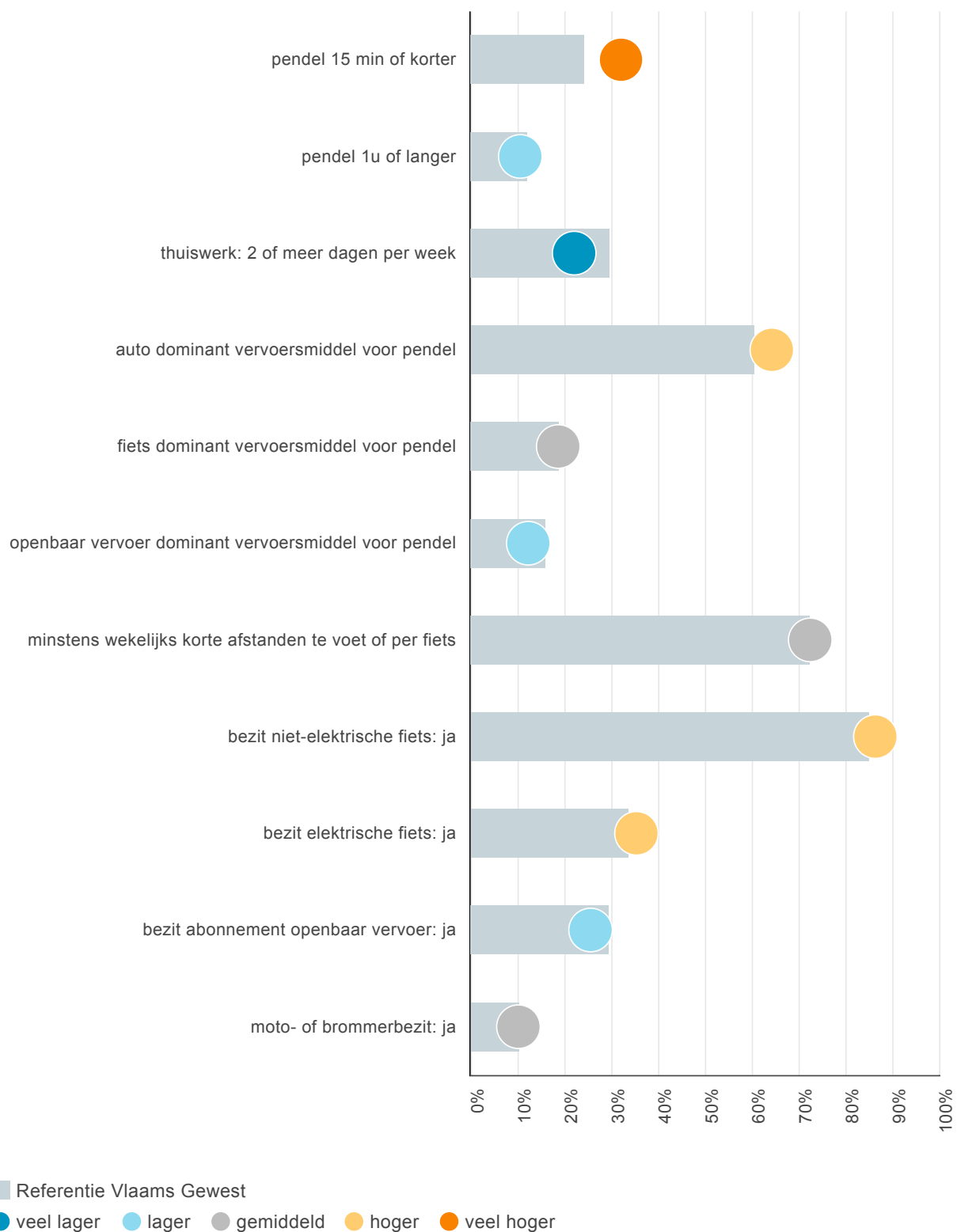
Grafiek 24 | Overzichtsgrafiek registratiegegevens



Bron: Statbel | provincies.incijfers.be, De Lijn | provincies.incijfers.be, MOW | provincies.incijfers.be, Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be, Federale Politie | provincies.incijfers.be



Grafiek 25 | Overzichtsgrafiek enquêtegegevens (2020)



Bron: ABB | provincies.incijfers.be



6. Voetnoten

1. De Gemeente- en Stadsmonitor is een driejaarlijkse enquête georganiseerd door het Agentschap Binnenlands Bestuur bij een 100.000-tal burgers uit alle Vlaamse gemeenten. Enquêtedata zijn per definitie schattingen, op basis van een representatieve steekproef. Daarom raden we aan om, voor een correcte interpretatie, steeds het gebied tussen de betrouwbaarheidsintervallen te bekijken en niet louter het percentage dat uit de enquête naar voor komt. De meest 'veilige' interpretatie is om pas van significante verschillen te spreken wanneer er geen overlap is tussen deze betrouwbaarheidsintervallen. De betrouwbaarheidsintervallen in dit rapport kunnen ietwat verschillen van de intervallen die door het Agentschap Binnenlands Bestuur worden gepubliceerd. Dit komt door een verschil in berekeningswijze.

2. Een z-score geeft weer hoeveel standaardafwijkingen de waarde van een gebied afwijkt van de waarde in het vergelijkingsgebied. Een standaardafwijking is een maat voor hoeveel een willekeurig gebied doorgaans afwijkt van 'de standaard' (het gemiddelde). Er is dus een minder grote absolute afwijking van het gemiddelde nodig wanneer alle gebieden gelijkaardige cijfers hebben, dan wanneer de cijfers van de gebieden ver uit elkaar liggen.

De inkleuring volgt steeds deze schaalverdeling:

- z-score kleiner dan -1,50: veel lager dan het vergelijkingsgebied (donkerblauw)
- z-score van -1,50 tot -0,50: lager dan het vergelijkingsgebied (blauw)
- z-score van -0,50 tot 0,50: gemiddeld (grijs)
- z-score van 0,50 tot 1,50: hoger dan het vergelijkingsgebied (oranje)
- z-score hoger dan 1,50: veel hoger dan het vergelijkingsgebied (donkeroranje)

7. Meer informatie over de cijfers en bronnen

Gedurende het rapport duiden we de cijfers al kort. Hieronder krijg je een overzicht van de datareeksen waaruit we putten voor dit rapport. We duiden hierin **welke data** we gebruiken, **hoe deze tot stand komt**, wat de **beschikbaarheid** ervan is, en welke **beperkingen** er zijn bij het gebruik van de data.

In dit rapport gebruiken we data van volgende bronnen:

- [Agentschap Binnenlands Bestuur - Gemeente- en Stadsmonitor - mobiliteit | provincies.incijfers.be](#)
- [De Lijn | provincies.incijfers.be](#)
- [Eco-Movement via Departement Mobiliteit en Openbare Werken | provincies.incijfers.be](#)
- [Federale Politie - Verkeersstatistieken | provincies.incijfers.be](#)
- [Onderwijs Vlaanderen - Leerplichtonderwijs | provincies.incijfers.be](#)
- [Rijksregister | provincies.incijfers.be](#). Opgelet: cijfers van deze bron worden bij ons op een ander jaartal getoond dan bij de bron zelf.
- [Statbel - Bereikbaarheidscijfers | provincies.incijfers.be](#)
- [Statbel - Verkeersongevallen | provincies.incijfers.be](#)
- [Statbel - Wagenbezit huishoudens | provincies.incijfers.be](#)
- [Vijf Vlaamse Provincies - fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be](#)
- [Vlaamse Arbeidsrekening | provincies.incijfers.be](#)