

Rapport mobiliteit



provincies.incijfers.be
je stad of gemeente in kaart

Inhoudsopgave

Rapport mobiliteit en verkeersveiligheid	3
Verplaatsingsgedrag	4
Toegang tot vervoermodi	10
Infrastructuur	14
Verkeersveiligheid	21
Samenvattende grafiek	24
Begrippenlijst	25
Over dit rapport	26

Rapport mobiliteit en verkeersveiligheid

West-Vlaanderen

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 vervoermiddel voor hun reis? En hoe veilig voelen zij zich in het verkeer? Deze vragen komen aan bod in dit rapport, dat de mobiliteit in de vijf Vlaamse provincies in kaart brengt. Je koos ervoor om de mobiliteit in **West-Vlaanderen** te bekijken en te vergelijken met die van **het Vlaams Gewest**.

Vier basisthema's vormen de leidraad: **verplaatsingsgedrag, toegang tot vervoermodi, infrastructuur en verkeersveiligheid**.

Omdat het rapport verschillende vervoermiddelen belicht - auto, fiets, te voet, etc. - kan het een leidraad vormen bij het voorbereiden en evalueren van lokale en bovenlokale beleidsmatige doelstellingen. Bijvoorbeeld: energie- en klimaatgerichte beleidsdoelstellingen om een multimodaal vervoersysteem uit te bouwen, dat duurzame modi versterkt en niet-duurzame modi ontmoedigt (de zogenaamde '**modal shift**'). De cijfers over het aanbod van het openbaar vervoer, de aanwezigheid en kwaliteit van mobiliteitsinfrastructuur en vervoermiddelenbezit, geven dan weer een breder zicht op het **risico op vervoersarmoede**.

Vervoersarmoede ontstaat wanneer mobiliteitsbeperkingen (of socio-economische drempels die de individuele mobiliteit inperken) een kwalitatieve deelname aan het maatschappelijke leven bemoeilijken. Echter, om vervoersarmoede ten gronde te analyseren, volstaan de huidige indicatoren niet. Hiervoor hebben we toegang nodig tot databronnen die momenteel niet beschikbaar zijn (zoals de frequentie waarmee haltes openbaar vervoer worden bediend, de toegankelijkheid van de haltes, de fietsvaardigheid van de bevolking, etc.).

Mobiliteit is sowieso een thema dat 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 onderbouwde inschatting ervan.

We gebruiken hiervoor zowel registratiegegevens als enquêtedata. **Registratiegegevens** zijn data die vergaard worden uit tellingen, meetpunten... **Enquêtedata** daarentegen zijn gebaseerd op zelfrapportage. Dergelijke data kunnen negatief beïnvloed zijn door het effect van vergeten, sociale wenselijkheid, etc. Toch kunnen ze 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. Deze driejaarlijkse enquête wordt door het Agentschap Binnenlands Bestuur afgenomen bij een 100.000-tal burgers uit alle Vlaamse gemeenten. Telkens wanneer in dit rapport enquêtedata worden besproken, gaat het om data die via de 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** 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. Immers, het **reële percentage** zal altijd wel ergens in de buurt van het **enquêtepercentage** liggen, maar zelden exact hetzelfde zijn.



VLAAMS-
BRABANT



Dit rapport is een realisatie van de vijf Vlaamse provincies. [De interprovinciale werking Data & Analyse](#) stelde de inhoud samen en verzamelde de data.

Verplaatsingsgedrag

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' zijn de loontrekkenden die 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 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. Deze beperkingen zijn belangrijk bij het bekijken van de pendelcijfers in de onderstaande tabel, die een overzicht geven voor West-Vlaanderen en Vlaams Gewest.

We zien dat West-Vlaanderen in 2023 een inkomende woon-werkpendel had van 41.870 personen en een uitgaande woon-werkpendel van 66.850 personen.

Pendelbewegingen aantal

Onderwerp	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest
inkomende pendel	41.870	115.963
geen pendel	370.549	2.207.473
uitgaande pendel	66.850	264.967

DWH AM&SB, KSZ | provincies.incijfers.be | 2023

Daarnaast kijken we naar de **pendelintensiteit**. De inkomende pendelintensiteit geeft aan in welke mate een gemeente inwoners van andere gemeenten *aantrekt* om te komen werken. Het zijn de loontrekkenden die vanuit andere gemeenten komen werken in de gemeente, ten opzichte van het totale aantal loontrekkenden werkzaam in die gemeente. In West-Vlaanderen bedraagt de inkomende pendelintensiteit 10,2. Dit betekent dat 10,2% van alle loontrekkenden die in West-Vlaanderen werken, vanuit een andere gemeente afkomstig is.

Onderstaande kaartjes tonen de inkomende en uitgaande pendelintensiteit.

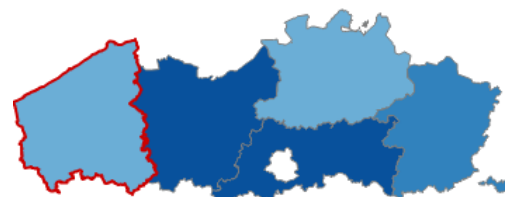
Inkomende pendelintensiteit % t.o.v. alle werknemers



○ Geen waarde < 6,5 6,5 < 13,0 13,0 < 19,5
19,5 < 26,0 ≥ 26,0

DWH AM&SB, KSZ | provincies.incijfers.be | 2023

Uitgaande pendelintensiteit % t.o.v. alle werknemers



○ Geen waarde < 6,5 6,5 < 13,0 13,0 < 19,5
19,5 < 26,0 ≥ 26,0

DWH AM&SB, KSZ | provincies.incijfers.be | 2023

De uitgaande pendelintensiteit geeft aan in hoeverre inwoners van een bepaalde gemeente *elders* werkzaam zijn. Dit is het aandeel loontrekkende inwoners uit de gemeente dat in een andere gemeente gaat werken, ten opzichte van de totale loontrekkende bevolking die in de gemeente woont. In West-Vlaanderen bedraagt de uitgaande pendelintensiteit 15,3. Dit betekent dat 15,3% van alle loontrekkende inwoners uit West-Vlaanderen in een andere gemeente gaat werken.

2. Woon-schoolpendel

Niet enkel loontrekkenden pendelen op regelmatige basis, ook leerlingen verplaatsen zich tijdens de week vrijwel dagelijks om hun lessen te volgen. De onderstaande tabellen tonen voor West-Vlaanderen hoeveel leerlingen onderwijs volgen in de eigen gemeente, hoeveel leerlingen onderwijs volgen in een andere gemeente en hoeveel leerlingen vanuit een andere gemeente naar West-Vlaanderen komen om onderwijs te volgen.

LIn in eigen gemeente aantal

	West-Vlaanderen
kleuteronderwijs	36.167
lager onderwijs	60.587
secundair onderwijs	37.697

Onderwijs Vlaanderen | provincies.incijfers.be | 2024

LIn naar andere gemeente aantal

	West-Vlaanderen
kleuteronderwijs	5.400
lager onderwijs	13.390
secundair onderwijs	45.003

Onderwijs Vlaanderen | provincies.incijfers.be | 2024

LIn vanuit andere gemeente aantal

	West-Vlaanderen
kleuteronderwijs	5.939
lager onderwijs	14.360
secundair onderwijs	48.752

Onderwijs Vlaanderen | provincies.incijfers.be | 2024

3. Kenmerken woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer

3.1 Thuiswerk

De pendelgegevens bieden een algemeen zicht op de verplaatsingen die loontrekkenden en scholieren maken in het kader van hun kostwinning of opleiding. Heel gedetailleerd zijn deze cijfers echter niet: ze tonen niet **hoe vaak** werkenden hun woon-werktraject afleggen, met welk **vervoermiddel** ze dit doen, hoe lang ze erover doen,... Daarom kijken we als aanvulling naar de surveygegevens die in de Gemeente- en Stadsmonitor werden verzameld over hoe vaak werkenden hun woon-werktraject afleggen. Deze laten zien dat lang niet alle werkenden dagelijks pendelen. De volgende kaarten tonen respectievelijk het aandeel respondenten dat minder dan twee dagen per week thuis werkt, en het aandeel respondenten dat twee of meer dagen per week van thuis uit werkt. Het gaat 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'.

Ongeveer 77% van de inwoners uit West-Vlaanderen werkt *minder* dan 2 dagen per week thuis. Met andere woorden: 77% werkt 2 of meer dagen per week op de werkplek en maakt dan ook regelmatig de verplaatsing naar de werkplek. De antwoordcategorie '2 dagen of meer', waarvan de verdeling wordt getoond in het tweede kaartje, is hiervan het spiegelbeeld. Het percentage inwoners uit West-Vlaanderen dat 2 dagen of meer per week van thuis werkt, ligt rond de 23%.

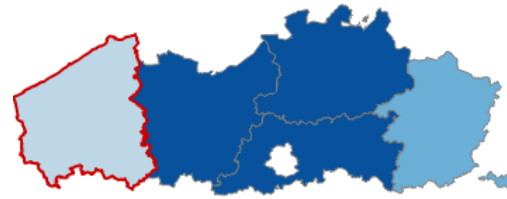
Thuiswerk < 2 dagen % t.o.v. respons



Geen waarde < 59,5 59,5 < 63,0 63,0 < 66,5
66,5 < 70,0 ≥ 70,0

ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Thuiswerk 2 dagen of meer % t.o.v. respons



Geen waarde < 21,0 21,0 < 24,5 24,5 < 28,0
28,0 < 31,5 ≥ 31,5

ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

3.2 Vervoermiddelengebruik woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer

In de enquête van de Gemeente- en Stadsmonitor werd de volgende vraag gesteld: "Met welk vervoermiddel leg je meestal het grootste deel van de afstand naar je werk, school of opleiding af? Als je bijvoorbeeld 500 meter wandelt naar de bushalte en dan 10 km op de bus zit, is het antwoord de bus". De antwoorden hierop werden door de dataleverancier gebundeld in de volgende categorieën: 'Te voet', 'Fiets', 'Openbaar vervoer', 'Auto' en 'Andere'. Omdat 'te voet' en 'andere' in de meeste gemeenten nauwelijks voorkomt, werden de cijfers hiervan niet opgenomen op 'provincies.incijfers.be'. De volgende grafiek toont voor West-Vlaanderen hoeveel inwoners er in verhouding de fiets, auto of het openbaar vervoer als dominant vervoermiddel gebruiken voor hun woon-werk/schoolverkeer.

Algemeen zien we dat de wagen in de meerderheid van de Vlaamse steden en gemeenten nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel is voor woon-werkpendel (zie provincies.incijfers.be). We zien in de grafiek dat in West-Vlaanderen rond de 63% van de inwoners met de wagen naar de werkplek of school gaat (in Vlaams Gewest ligt dit percentage rond de 60%). Ongeveer 12% van de inwoners van West-Vlaanderen gaat met het openbaar vervoer en ongeveer 21% met de fiets naar school of werk (in het Vlaams Gewest liggen deze percentages respectievelijk rond de 15% en 21%).

Dominant vervoermiddel woon-werk/schoolverplaatsing: fiets, auto en openbaar vervoer % t.o.v. respons

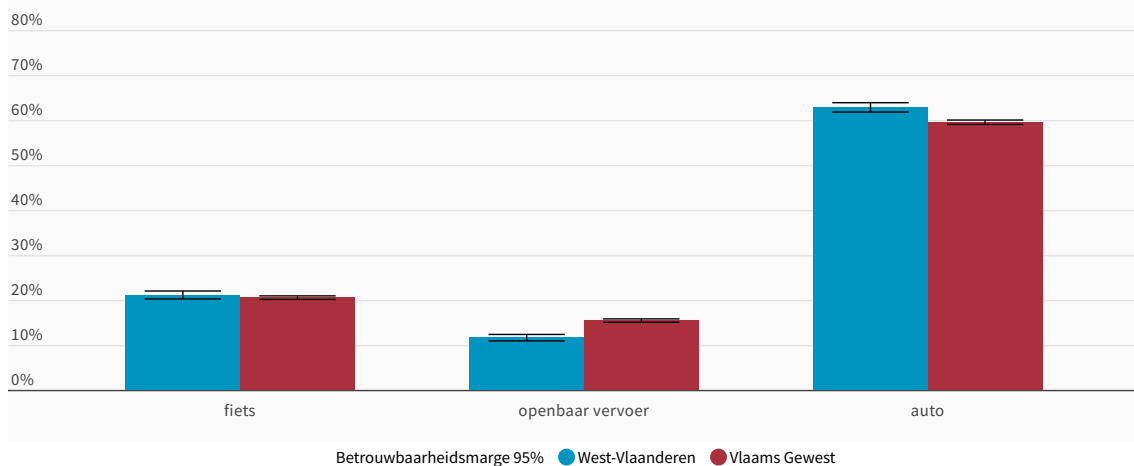


ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

4. Verplaatsing in de vrije tijd

4.1 Recreatieve pendel

Over pendel in het kader van de vrije tijd zijn geen registratiegegevens voorhanden. Wel zijn er een aantal enquêtegegevens uit de Gemeente- en Stadsmonitor die we kunnen gebruiken om een heel algemene schets te maken van de vrijetijdspendel. We beschikken over het percentage inwoners dat zegt regelmatig een culturele activiteit te doen in een andere gemeente (rond de 24% in West-Vlaanderen en 25% in het Vlaams Gewest), meer dan twaalf keer in het afgelopen jaar in een andere gemeente ging sporten (rond de 13% in West-Vlaanderen en 15% in het Vlaams Gewest) en meer dan twaalf keer in het afgelopen jaar in een andere gemeente ging winkelen (rond de 36% in West-Vlaanderen en 36% in het Vlaams Gewest). Dit gaat met andere woorden enkel over vrijetijdspendel naar een andere gemeente.

Recreatieve pendel

% t.o.v. respons

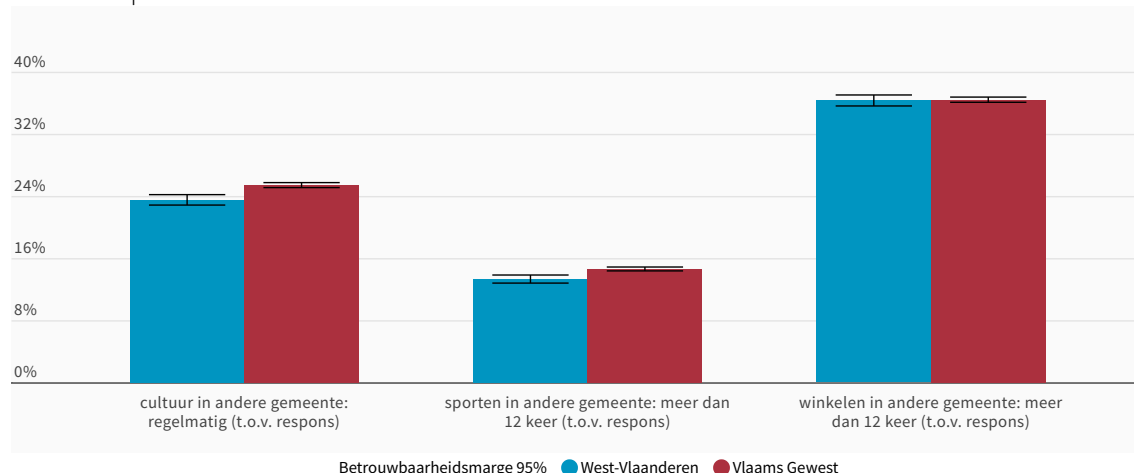


ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

4.2 Vervoermiddelengebruik vrije tijd

Ook vervoermiddelengebruik 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". De verschillende vervoermiddelen die de respondenten hierbij moesten beoordelen zijn de volgende: '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' en 'andere, namelijk'. Als antwoordmogelijkheden konden de respondenten kiezen uit 'Nooit', 'Zelden', 'Af en toe', 'Vaak', 'Zeer vaak / altijd'. Met uitzondering van de speed pedelec, die in de gemeenten zo weinig gebruikt wordt in de vrije tijd dat het tonen van grafieken hierrond niet zinvol is, werden al deze antwoorden overgenomen op provincies.incijfers.be. De twee grafieken hieronder tonen voor West-Vlaanderen per vervoermiddel respectievelijk het aandeel respondenten dat aankruiste dat ze hier *zelden of nooit* van gebruik maken en het aandeel respondenten dat aankruiste dat ze hier *vaak, zeer vaak of altijd* gebruik van maken.

Algemeen zien we op Vlaams niveau dat de wagen net als voor het woon-werkverkeer het meest gebruikte vervoermiddel is. Daarnaast zijn echter de fiets en te voet eveneens vaak gebruikte verplaatsingsmiddelen in de vrije tijd, veel meer dan bij het woon-werkverkeer.

Vervoermiddelen die vaak of altijd worden gebruikt in de vrije tijd

% 'vaak' en 'altijd' t.o.v. respons

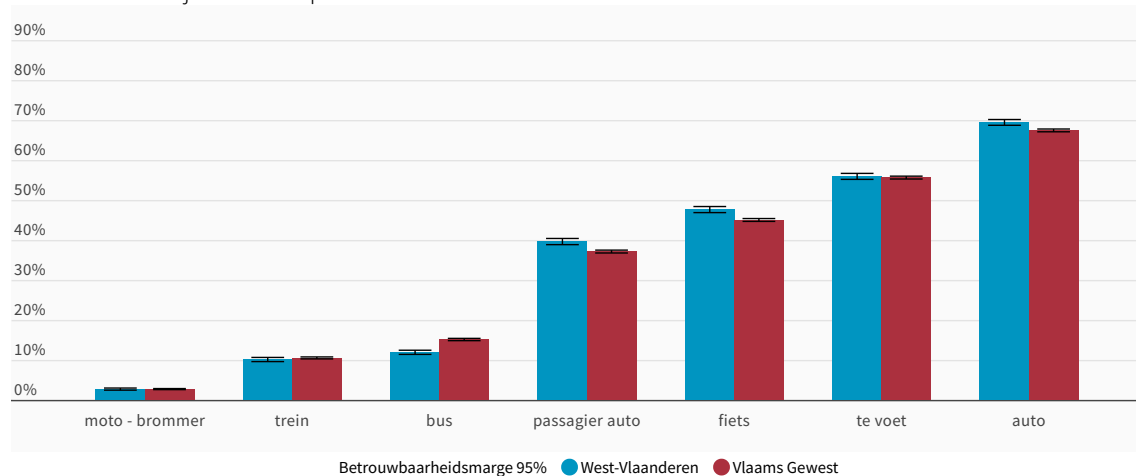


ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Vervoermiddelen die zelden of nooit worden gebruikt in de vrije tijd

% 'zelden' en 'nooit' t.o.v. respons

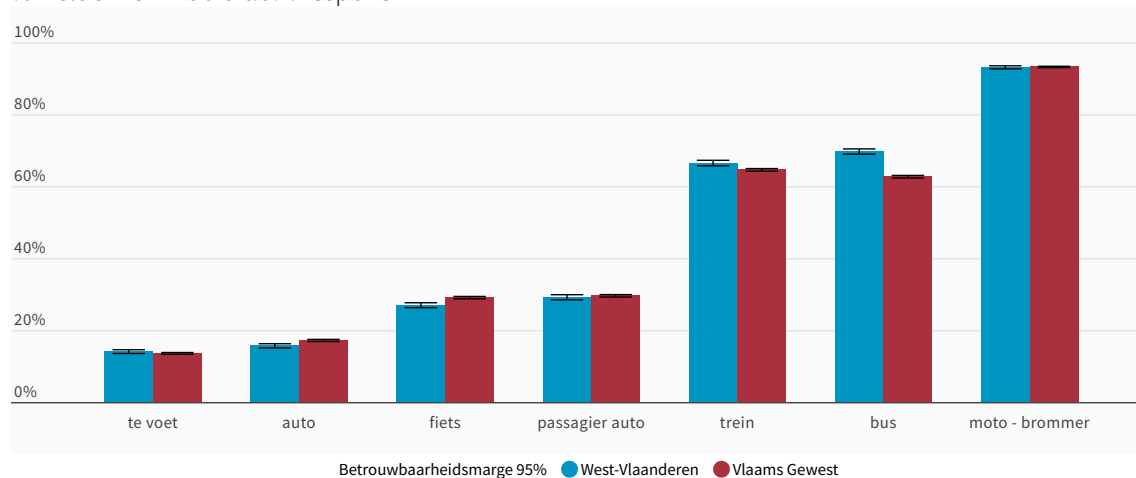


ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

4.3 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 energiegerichte beleidsdoelstellingen waarbij een **'modal shift'** naar een multimodaal vervoermodel wordt vooropgesteld. De bedoeling hiervan is een verschuiving naar duurzame vervoermodi 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 bevestigd. 'Duurzaam verplaatsingsgedrag' staat hier voor 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. Op provincies.incijfers.be kunnen daarnaast ook de cijfers over verplaatsingen te voet en per fiets afzonderlijk worden bekeken.

De onderstaande kaarten tonen voor West-Vlaanderen hoe groot het aandeel respondenten is dat zegt *zelden of nooit* korte afstanden te voet of per fiets af te leggen en het aandeel respondenten dat zegt *minstens wekelijks* korte afstanden te voet of per fiets af te leggen.

Ongeveer 9% van de inwoners uit West-Vlaanderen legt nooit of slechts uitzonderlijk eens een korte afstand te voet of per fiets af (in het Vlaams Gewest ligt het percentage inwoners dat nooit of slechts uitzonderlijk een korte afstand te voet of per fiets overbrugt, rond

de 9%). De samengevoegde antwoordcategorieën 'wekelijks', 'meermaals per week' en 'dagelijks' tonen logischerwijze een omgekeerd beeld. Ongeveer 71% van de inwoners uit West-Vlaanderen doet minstens wekelijks een korte afstand te voet of per fiets. Dit percentage ligt voor het Vlaams Gewest rond de 71%.

Toegang tot vervoermodi

In het eerste hoofdstuk brachten we in kaart hoe en naar waar mensen (zeggen) zich (te) verplaatsen. In dit tweede hoofdstuk kijken we niet meer naar het effectieve verplaatsingsgedrag, maar wel naar het **verplaatsingspotentieel** in West-Vlaanderen. Het gaat dan om de nabijheid van vervoermiddelen en de kwaliteit en kwantiteit van het publieke mobiliteitsaanbod. Dit zijn niet enkel eigenschappen die de potentiële vervoerkeuzes van inwoners beïnvloeden. Het zijn ook indicatoren die een **risico op vervoersarmoede** naar boven kunnen brengen. Vervoersarmoede staat voor beperkte verplaatsingsmogelijkheden, waardoor mensen niet volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. Hierdoor is vervoersarmoede gerelateerd aan sociale uitsluiting en eenzaamheid. Een gebrekkige toegang tot vervoermodi kan tot vervoersarmoede leiden, sommige groepen in de maatschappij zijn hier gevoeliger voor dan andere.

1. Wagenbezit door huishoudens

Statbel, het Belgische statistiekbureau, ontwikkelde een methode om het **wagenbezit van de Belgische huishoudens** in kaart te brengen op basis van administratieve bronnen. Om de huishoudens die beschikken over een of meer in België ingeschreven voertuigen te identificeren, maken ze koppelingen tussen enerzijds het bevolkingsbestand en de gegevens van de Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen (DIV), en anderzijds het bevolkingsbestand en de Belcotaxgegevens (belastinggegevens). De belastinggegevens worden gebruikt om een deel van de wagens die bij de DIV ingeschreven zijn op een ondernemingsnummer (bijvoorbeeld dienstwagens, leasingwagens, maar ook salariswagens) toe te wijzen aan een huishouden. Niet alle wagens kunnen op deze manier toegewezen worden aan een huishouden. Statbel geeft aan dat het wagenbezit van de huishoudens met ongeveer 3% onderschat wordt. Dankzij deze methode kunnen we wagens tellen in de gemeenten waarin ze effectief gebruikt worden (waar het gezin woont dat de wagen gebruikt), i.p.v. de gemeenten van het bedrijf dat de wagens leaset (wat zonder de koppeling met de belastinggegevens voor de meeste bedrijfswagens van tel zou zijn).

In dit rapport maken we gebruik van deze cijfers en kijken we zowel naar het aantal wagens als naar het aantal wagens per huishouden. Onderstaande tabel toont het aantal wagens, het aantal huishoudens en het aantal wagens per 100 huishoudens in 2017 en 2023.

In 2023 zijn er in West-Vlaanderen 605.518 wagens bij 550.076 huishoudens. In 2017 waren er in West-Vlaanderen 588.308 wagens bij 527.631 huishoudens. Dit betekent dat er in 2023 in West-Vlaanderen 110,1 wagens per 100 huishoudens zijn, terwijl dit er in 2017 nog 111,5 per 100 huishoudens waren. Ter vergelijking: in het Vlaams Gewest zijn er in 2023 112,5 wagens per 100 huishoudens, tegenover 114,2 wagens per 100 huishoudens in 2017.

Wagens en huishoudens aantal

	West-Vlaanderen		Vlaams Gewest	
	2017	2023	2017	2023
Aantal wagens	588.308	605.518	3.194.650	3.296.687
Aantal huishoudens	527.631	550.076	2.796.921	2.930.114
Wagens per 100 huishoudens	111,5	110,1	114,2	112,5

Statbel | provincies.incijfers.be | 2017- 2023

In bijkomende tabel wordt de evolutie tussen 2017 en 2023 van het aantal wagens in relatie tot het aantal huishoudens getoond in groeipercentages.

Wagens en huishoudens (2023 t.o.v. 2017) procentuele groei

	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest
Aantal wagens	2,93%	3,19%
Aantal huishoudens	4,25%	4,76%
Wagens per 100 huishoudens	-1,26%	-1,49%

Statbel | provincies.incijfers.be | 2017- 2023

Onderstaande kaarten geven een visueel beeld van de verdeling van het aantal wagens en het aantal wagens per huishouden in het Vlaams Gewest. In deze kaarten kan je West-Vlaanderen vergelijken met de andere gemeenten van het Vlaams Gewest.

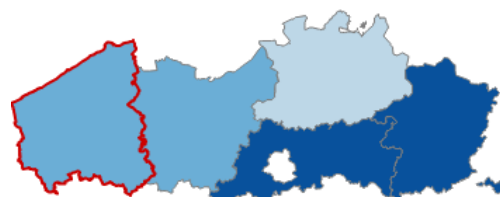
Wagens aantal



○ Geen waarde < 450.000 450.000 < 525.000
 525.000 < 600.000 600.000 < 675.000 ≥ 675.000

Statbel | provincies.incijfers.be | 2023

Wagens aantal per 100 huishoudens

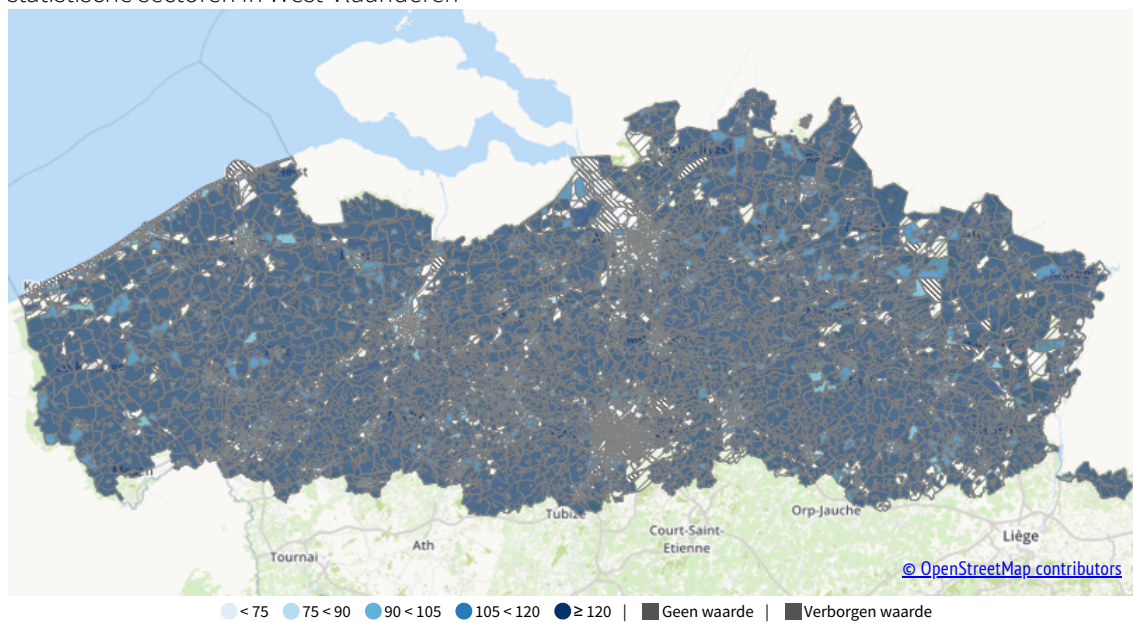


○ Geen waarde < 104,0 104,0 < 108,0 108,0 < 112,0
 112,0 < 116,0 ≥ 116,0

Statbel | provincies.incijfers.be | 2023

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

Wagens per 100 huishoudens statistische sectoren in West-Vlaanderen



Tot slot laten de cijfers van Statbel ons toe bij het wagenbezit te variëren naar type huishouden. Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle huishoudtypes. Wij zoomen hierbij in op het verschil tussen alleenstaanden en koppels met thuiswonende kinderen. In 2023 bezitten in West-Vlaanderen 112.177 alleenstaanden een wagen. Koppels met thuiswonende kinderen bezitten 234.941 wagens. Per 100 alleenstaanden zijn er 58,9 wagens en per 100 koppels met kinderen zijn er 166,3 wagens. Ter vergelijking: in het Vlaams Gewest is dit 58,8 wagens per 100 alleenstaanden en 165,9 wagens per 100 koppels met thuiswonende kinderen.

Wagens per huishoudtype aantal en % per 100 huishoudens

	West-Vlaanderen		Vlaams Gewest	
	aantal wagens	wagens per 100 huishoudens	aantal wagens	wagens per 100 huishoudens
Alleenwonend	112.177	58,9	568.609	58,8
koppels zonder thuiswonende kinderen	208.272	123,6	1.055.056	126,3
koppels met thuiswonende kinderen	234.941	166,3	1.368.178	165,9
eenoudergezin	40.810	101,8	246.578	101,7
ander type gezin	9.318	96,6	58.270	96,8

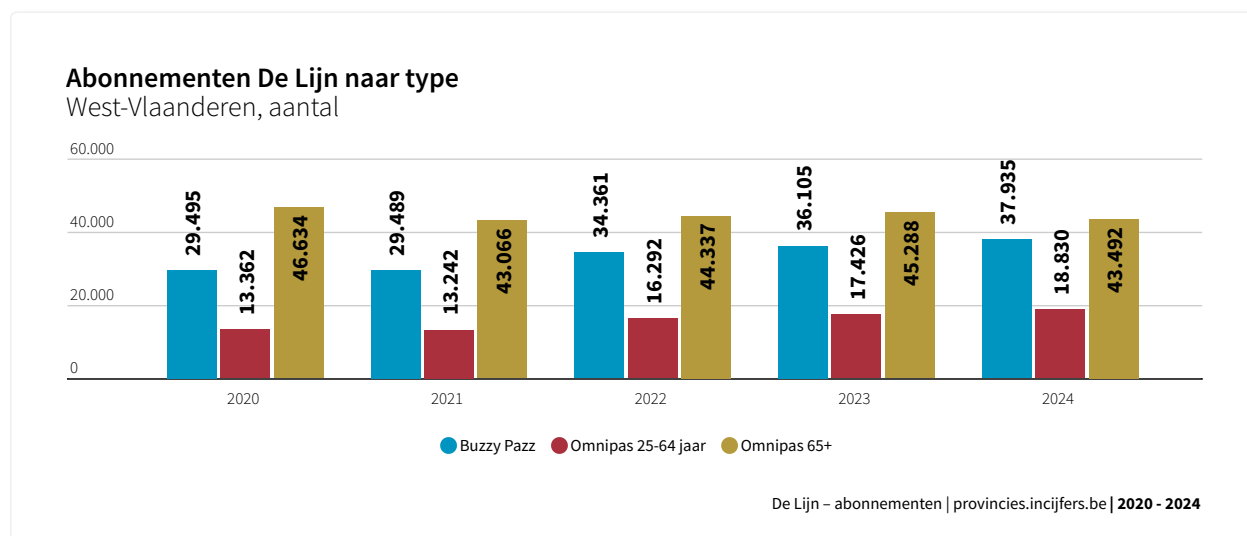
Statbel | provincies.incijfers.be | 2023

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 vervoermaatschappij 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. Ook hier moeten we met andere woorden rekening houden met beperkingen in de data.

Onderstaande staafdiagram toont de abonnementstypes volgens de meest recente cijfers. In 2024 zijn er in West-Vlaanderen 37.935 Buzzy Pazz abonnementen, 18.830 Omnipassen voor 25- tot 64-jarigen en 43.492 Omnipassen voor 65-plussers in omloop.



3. Vervoermiddelenbezit gezin

Als aanvulling bij het beperkt aantal registratiegegevens over toegang tot vervoermodi, bekijken we tot slot het **vervoermiddelenbezit per gezin**, volgens de gegevens die verzameld werden via de Gemeente- en Stadsmonitor. De indicator toont het percentage respondenten dat in het bezit is van een specifiek vervoermiddel. In de Gemeente- en Stadsmonitor werd gepolst naar het aantal vervoermiddelen waarover het gezin beschikt, via de volgende vraagstelling: *“Over hoeveel vervoermiddelen 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 aangeboden antwoordcategorieën waren: 'auto', 'bestelwagen', 'lidmaatschap autodelen', 'fiets of kinderfiets', 'elektrische fiets (max. 25km/u)', 'speedpedelec (max. 45 km/u)', 'elektrische step, monowheel of elektrisch hoverboard', 'snorfiets (max. 25 km/u) of bromfiets (max. 40 km/u)', 'moto (> 40 km/u)', 'bakfiets of fietskar', 'abonnement openbaar vervoer (NMBS, De Lijn,...)', 'lidmaatschap fietsdelen of stepdelen' en 'andere'. De respondenten konden per vervoermiddel het aantal ingeven waarover ze beschikten, dit werd door de dataverwerker herleid naar de categorieën 'ja, mijn gezin beschikt hierover' en 'neen, mijn gezin beschikt hier niet over'.

Het volgende staafdiagram geeft per vervoermiddel 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.



Infrastructuur

Voor een vlotte en efficiënte mobiliteit is een degelijke infrastructuur van groot belang. Net zoals bij vervoermiddelenbezit het geval was, zijn de registratiecijfers over mobiliteitsinfrastructuur 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), de **nabijheid van mobiliteitsmogelijkheden** en percentage **inwoners per knooppuntwaarde** 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 vervoerinfrastructuur alsook over het mobiliteitsaanbod.

1. Laadpalen elektrische voertuigen

Gemeenten, netbeheerders en ondernemingen kunnen het gebruik van elektrische wagens faciliteren door laadinfrastructuur te voorzien. Onderstaande grafiek toont het aantal laadpunten voor elektrische voertuigen die bij de Vlaamse overheid zijn gemeld. Publieke laadpunten zijn voor iedereen te allen tijde toegankelijk. Semi-publieke laadpunten zijn voor iedereen toegankelijk, maar gevestigd op een privédoelgebied zoals een winkelcentrum of ziekenhuis. Meer gedetailleerde criteria zoals het type stekker of de oplaadsnelheid bespreken we niet in dit rapport, maar zijn wel te vinden in de [databank](https://provincies.incijfers.be). Van private laadpunten nemen we vooralsnog geen data op in provincies.incijfers.be. De verplichting om deze te registreren dateert nog maar sinds juni 2021 en wordt vooralsnog niet gehandhaafd, wat maakt dat deze cijfers onvolledig zijn.

In 2025 zijn in West-Vlaanderen 3.188 publieke laadpunten beschikbaar. In het Vlaams Gewest zijn dat er 17.060. Daarnaast zijn in 2025 in West-Vlaanderen 9.122 semi-publieke laadpunten beschikbaar, ten opzichte van 41.710 in het Vlaams Gewest. Een overzicht van de locatie van de laadpunten vind je [hier](#).

Publieke laadpunten aantal

Onderwerp	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest
publieke laadpunten	3.188	17.060
semi-publieke laadpunten	9.122	41.710

MOW | provincies.incijfers.be | 2025

2. Kenmerken fietssnelwegen

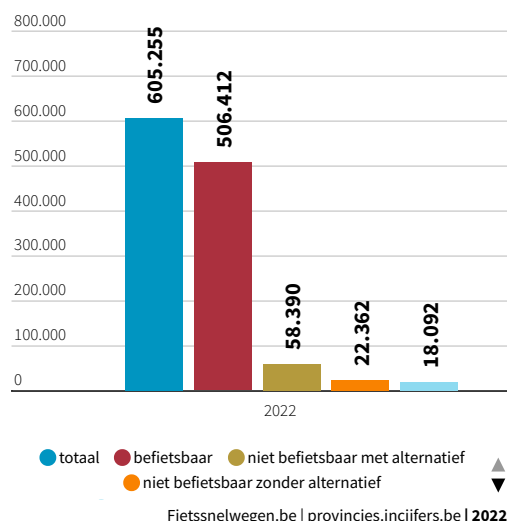
Fietssnelwegen of 'fietsostrades' zijn fietsroutes tussen steden die tot 15 à 20 km van elkaar liggen. Deze fietssnelwegen zijn een initiatief van de provincies, in samenwerking met de gemeenten en de Vlaamse overheid. De fietssnelwegen vormen samen met andere fietsroutes een 'bovenlokaal functioneel 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 regelmatigiger 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 de data 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.

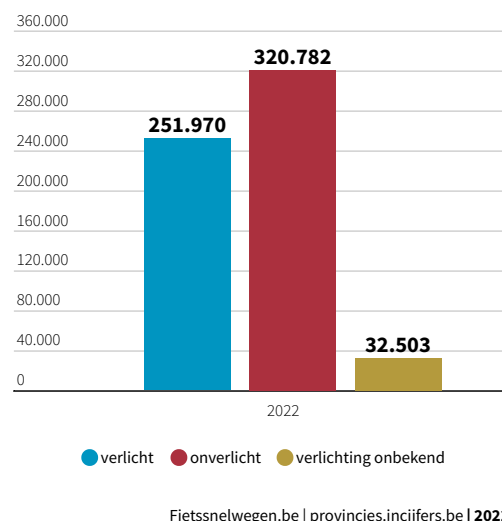
Hieronder tonen we voor West-Vlaanderen de totale lengte van het fietssnelwegnetwerk, ook al is niet heel het netwerk ook effectief befietsbaar. Naast de befietsbaarheid en de aanwezigheid van een befietsbaar alternatief, kijken we naar de aanwezigheid van verlichting, bewegwijzering en de mate van autoluwheid. In 2022 heeft West-Vlaanderen in totaal 605.255 meter fietssnelweg, waarvan 83,7% befietsbaar is en 9,6% niet befietsbaar is maar een alternatief voorhanden heeft. 251.970 meter fietssnelweg in West-Vlaanderen is verlicht, 1.123 meter is bewegwijzerd en 268.801 meter is autoluw.

In de [databank](#) kan je de cijfers ook tot op het niveau van afzonderlijke fietssnelweg opvragen, door in de kubus te selecteren op de dimensie 'Nummer fietssnelweg'.

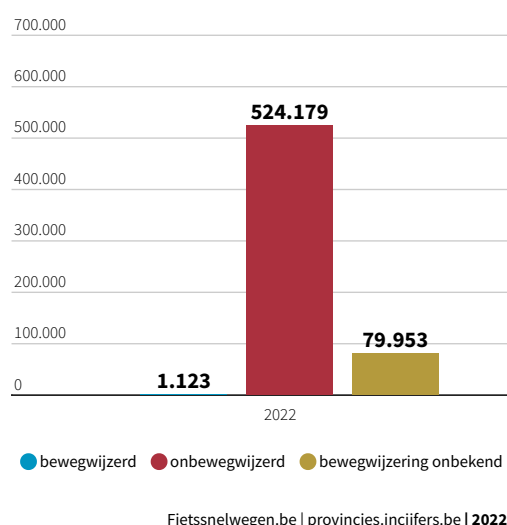
Totale lengte fietssnelweg
West-Vlaanderen, meter



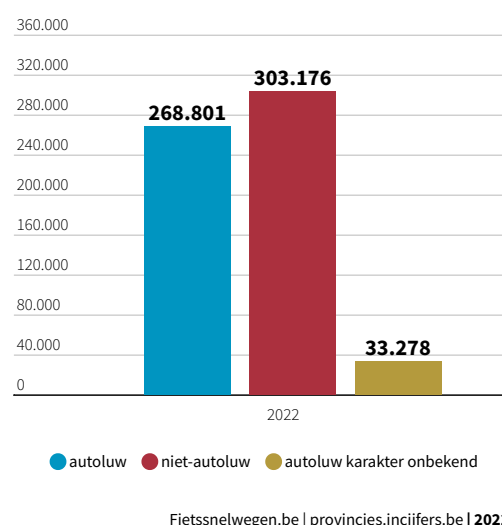
Lengte verlichte fietssnelweg
West-Vlaanderen, meter



Lengte bewegwijzerde fietssnelweg
West-Vlaanderen, meter



Lengte auto luwefietssnelweg
West-Vlaanderen, meter



3. Mobiliteitsmogelijkheden in de eigen woonbuurt

3.1 Nabijheid van toegang tot mobiliteit in vogelvlucht

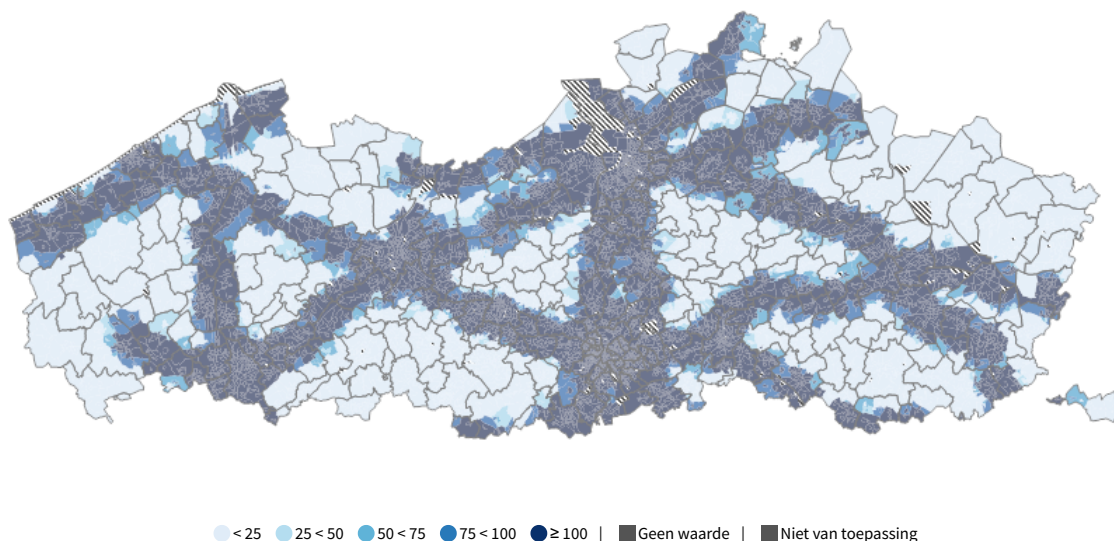
De data over de **nabijheid van toegang tot mobiliteit** (stations, haltes openbaar vervoer en opritten van snelwegen) worden voorzien door Statbel. Meer bepaald wordt gekeken hoeveel personen er wonen nabij deze punten. Voor snelwegopritten en treinstations gebruiken we hiervoor buffers van 5 km. Voor 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. De cijfers zijn niet heel

nauwkeurig omdat de buffers in vogelvlucht worden getekend; er wordt geen rekening gehouden met de routes die de inwoners effectief kunnen gebruiken om het gewenste doel te bereiken. Maar, ze geven een breed idee over het aandeel inwoners dat gemakkelijk toegang heeft tot (openbaar) vervoer.

Onderstaande kaart toont per statistische sector 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, tegenover 68,1% in het Vlaams Gewest (*niet op kaart zichtbaar*).

Inwoners in buffer van 5 km rond snelwegoprit

statistische sectoren in West-Vlaanderen, % t.o.v. alle inwoners

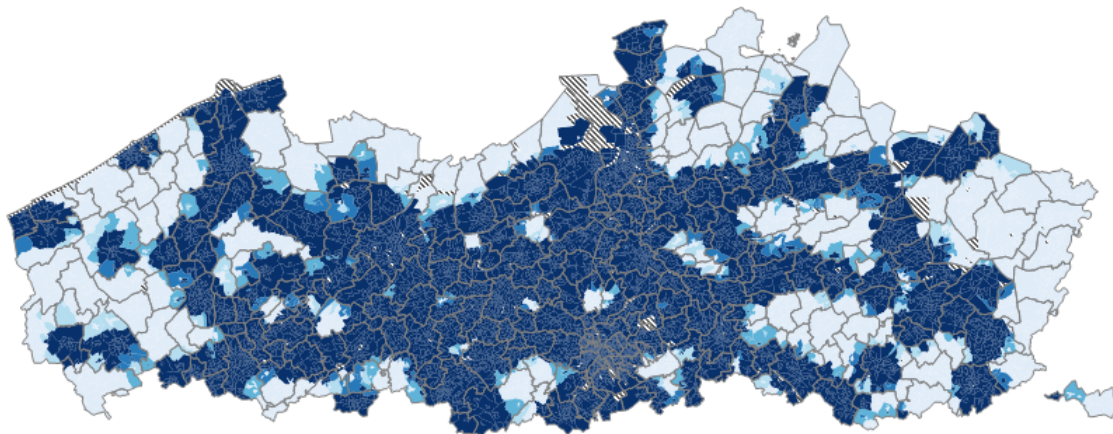


Statbel | provincies.incijfers.be | 2021

De kaart hieronder 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 een straal van 5 km rond een treinstation, tegenover 79,4% in het Vlaams Gewest (*niet op kaart zichtbaar*).

Inwoners in buffer van 5 km rond treinstation

statistische sectoren in West-Vlaanderen, % t.o.v. alle inwoners



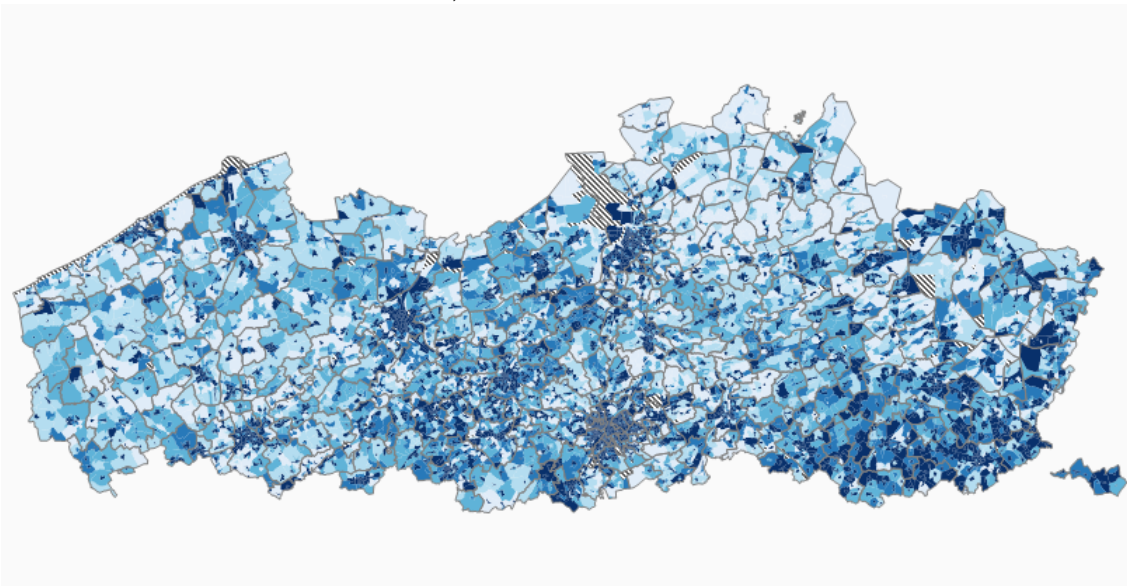
< 20 20 < 40 40 < 60 60 < 80 ≥ 80 | ■ Geen waarde | ■ Niet van toepassing

Statbel | provincies.incijfers.be | 2021

De volgende kaart toont per statistische sector het aandeel inwoners in West-Vlaanderen 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, tegenover 56,8% in het Vlaams Gewest (*niet op kaart zichtbaar*).

Inwoners in buffer van 200m rond treinstation of halte openbaar vervoer

statistische sectoren in West-Vlaanderen, % t.o.v. alle inwoners



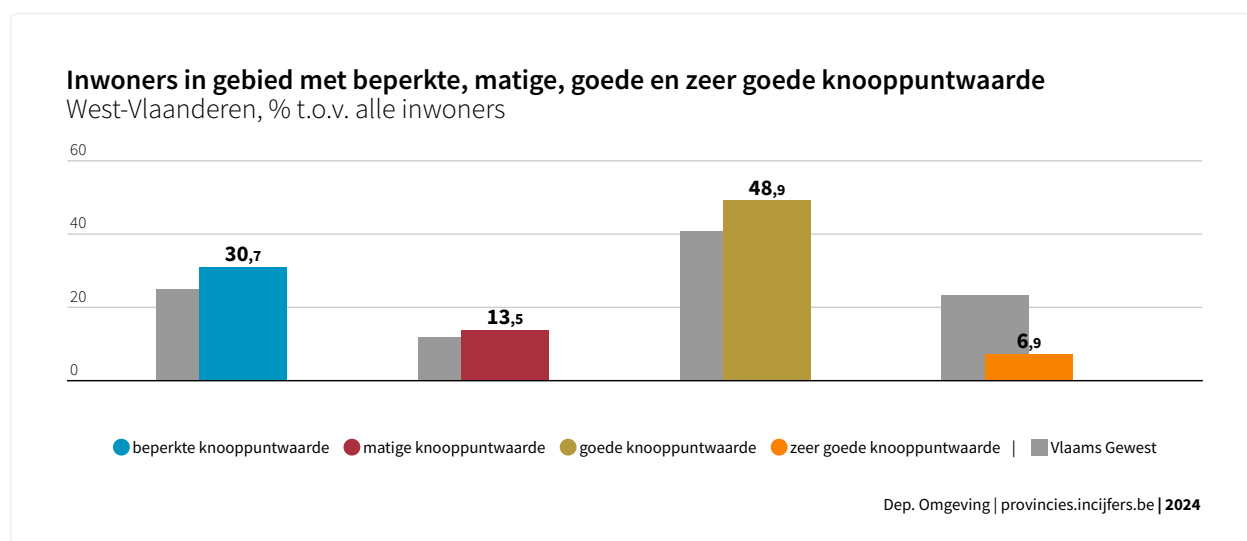
< 15 15 < 30 30 < 45 45 < 60 ≥ 60 | ■ Geen waarde | ■ Niet van toepassing

Statbel | provincies.incijfers.be | 2021

3.2 Knooppuntwaarde

Naast het aandeel inwoners in buffers rond verschillende mobiliteitspunten, kijken we naar een **gecombineerde variabele** namelijk de '**knooppuntwaarde**'. Dit is een score van 0 tot 10 die weergeeft hoe gemakkelijk men vanuit de eigen woning belangrijke mobiliteitsknooppunten kan bereiken (bv. haltes openbaar vervoer, waarbij ook de kwaliteit van de verbinding in rekening wordt gebracht). Hoe hoger de knooppuntwaarde van het gebied waarin men woont, des te gemakkelijker men zich vanuit zijn woning kan verplaatsen naar een gewenste locatie. Deze scores worden herleid naar vier klassen, namelijk 'beperkte knooppuntwaarde', 'matige knooppuntwaarde', 'goede knooppuntwaarde' en 'zeer goede knooppuntwaarde'. Onderstaande figuur geeft in percentages weer hoeveel inwoners uit West-Vlaanderen in een gebied met dergelijke knooppuntwaarde wonen, ten opzichte van Vlaams Gewest. Meer informatie over de berekening van de knooppuntwaarde en de studie op basis waarvan dit tot stand kwam, vind je in [Verachtert, Mayeres, Poelmans, van der Meulen, Vanhulsel & Engelen \(2016\)](#). *Let op, de percentages tellen niet altijd op tot 100% omdat de knooppuntwaarde voor een deel van de inwoners niet gekend is.*

In West-Vlaanderen woont 30,7% van de inwoners in een gebied met een beperkte knooppuntwaarde (t.o.v. 24,6% in het Vlaams Gewest); 13,5% in een gebied met een matige knooppuntwaarde (t.o.v. 11,7% in het Vlaams Gewest); 48,9% in een gebied met een goede knooppuntwaarde (t.o.v. 40,6% in het Vlaams Gewest) en 6,9% in een gebied met een zeer goede knooppuntwaarde (t.o.v. 23,1% in het Vlaams Gewest).

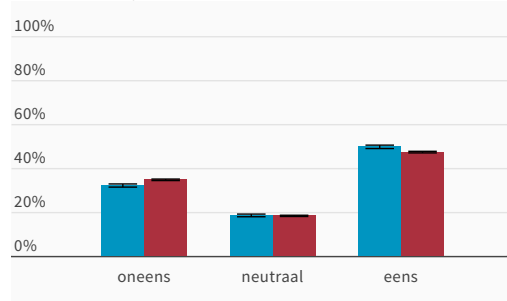


4. Mening over infrastructuur

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. Onderstaande figuren tonen de antwoorden uit de Gemeente- en Stadsmonitor op de vraag: "Ben je het met onderstaande uitspraak over jouw gemeente/buurt eens? De voetpaden zijn in goede staat in mijn gemeente/buurt." en "De fietspaden zijn in goede staat in mijn gemeente/buurt." De respondenten konden kiezen tussen vijf antwoordcategorieën gaande van 'helemaal oneens' tot 'helemaal eens', deze werden door de databron herleid naar de drie categorieën 'eens', 'oneens' en 'neutraal'. In West-Vlaanderen vindt ongeveer 50% van de inwoners dat de voetpaden in goede staat zijn en 45% dat de fietspaden in goede staat zijn. In het Vlaams Gewest liggen deze percentages respectievelijk rond de 47% en 44%.

Voetpaden in goede staat

% t.o.v. respons

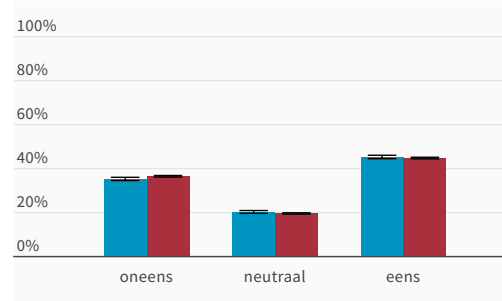


Betrouwbaarheidsmarge 95% ● West-Vlaanderen
● Vlaams Gewest

ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Fietspaden in goede staat

% t.o.v. respons



Betrouwbaarheidsmarge 95% ● West-Vlaanderen
● Vlaams Gewest

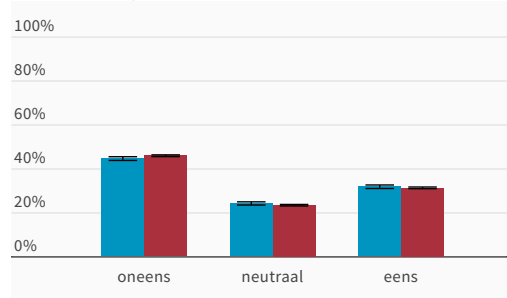
ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Naast de staat van de publieke infrastructuur, is ook de *hoeveelheid* ervan van belang. Hieronder tonen we de antwoorden uit de recentste Gemeente- en stadsmonitor op de vraag: "Ben je het met onderstaande uitspraak over jouw gemeente/buurt eens? Er zijn voldoende autoluwe en autovrije zones in de gemeente/stad; Er zijn voldoende fietsenstallingen in mijn gemeente/buurt; Er zijn voldoende fietspaden, fietsstraten,... in mijn gemeente/buurt." Ook hier kon men kiezen van 'helemaal oneens' tot 'helemaal eens', maar werden de antwoorden herleid naar drie categorieën.

In West-Vlaanderen ligt het percentage inwoners dat vindt dat er voldoende autovrije/autoluwe zones zijn, rond de 41% (rond de 40% in Vlaams Gewest). Ongeveer 32% van de inwoners van West-Vlaanderen vindt dat er voldoende fietsstallingen zijn (rond de 31% in Vlaams Gewest) en 53% dat er voldoende fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstraten...) is (rond de 52% in het Vlaams Gewest).

Voldoende fietsenstallingen

% t.o.v. respons

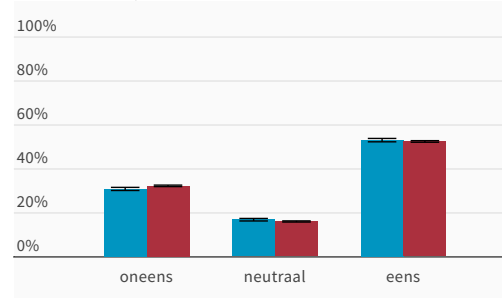


Betrouwbaarheidsmarge 95% ● West-Vlaanderen
● Vlaams Gewest

ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Voldoende fietsinfrastructuur

% t.o.v. respons

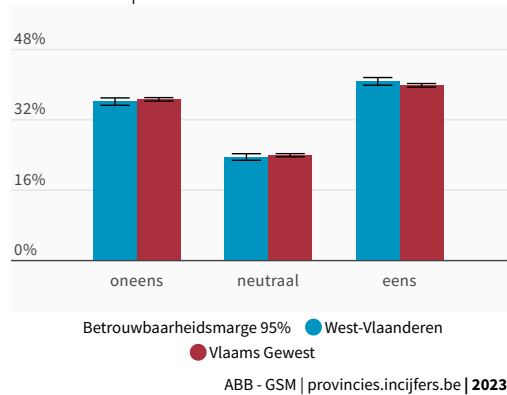


Betrouwbaarheidsmarge 95% ● West-Vlaanderen
● Vlaams Gewest

ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Voldoende autoluwe/loze zones

% t.o.v. respons



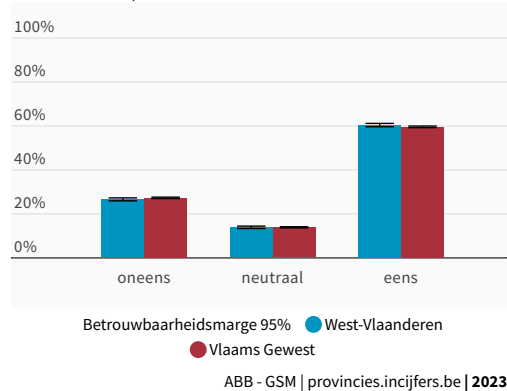
5. Mening over mobiliteitsaanbod

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. De grafieken tonen de antwoorden op de vraag "Ben je het met onderstaande uitspraken over jouw buurt eens? Er rijdt voldoende openbaar vervoer (bus, tram, metro, ...) in mijn buurt" en "Er zijn voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in mijn buurt."

In West-Vlaanderen vindt ongeveer 60% van de inwoners dat er voldoende openbaar vervoer is en 58% dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. In het Vlaams Gewest liggen deze percentages respectievelijk rond de 59% en 55%.

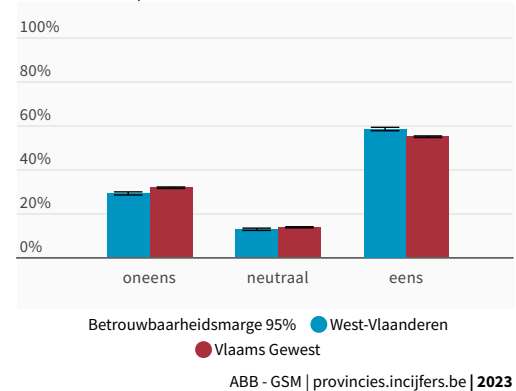
Voldoende openbaar vervoer

% t.o.v. respons



Voldoende parkeerplaatsen

% t.o.v. respons



Verkeersveiligheid

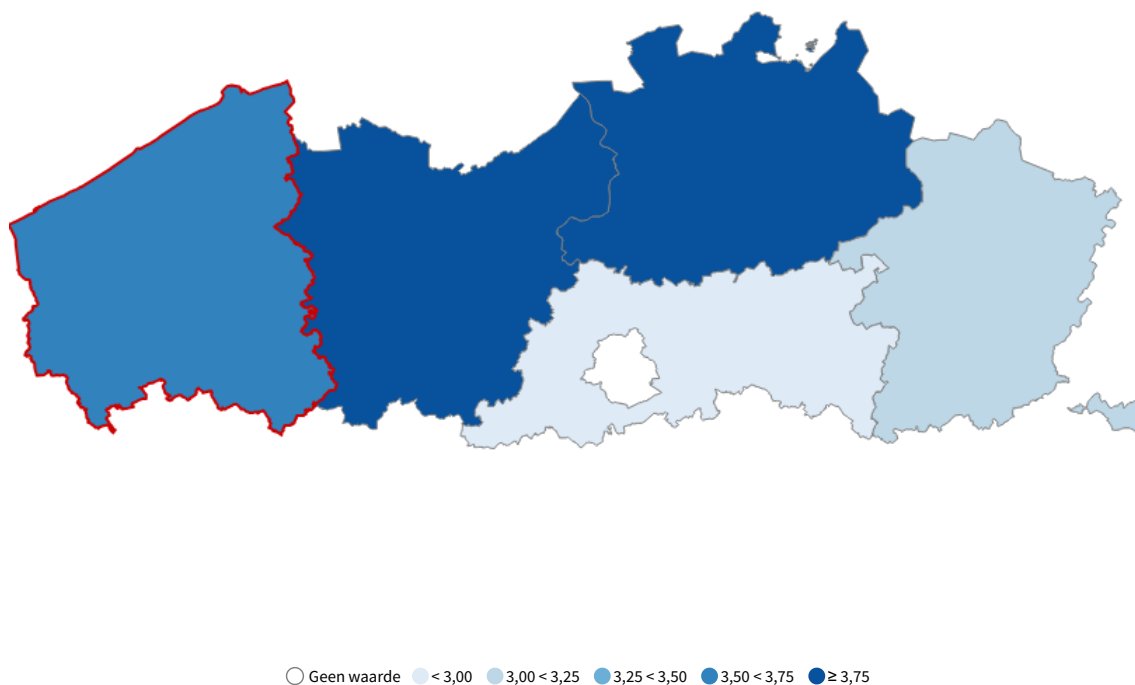
Wanneer verschillende mensen zich op hetzelfde moment en in dezelfde ruimte verplaatsen, kunnen zich **onduidelijkheden, conflicten of ongevallen** voordoen. De belangrijkste reden voor het analyseren van data over verkeersveiligheid is zonder twijfel de preventie van verkeersongevallen en het komen 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 vervoermiddelenkeuze die men maakt. Daarom worden ook de data over verkeersveiligheid in West-Vlaanderen hier toegelicht.

1. Ongevalscijfers

Hoe meer mensen, des te groter de kans dat een ongeval zich zal voordoen. Het is dus niet vreemd dat in een stedelijke omgeving meer verkeersongevallen worden geregistreerd dan in een landelijke omgeving. Om hiervoor te corrigeren voorziet provincies.incijfers.be, naast [absolute ongevals cijfers](#), ook in **relatieve cijfers over verkeersongevallen**. Het gaat dan om het aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners, ze worden getoond op het volgende kaartje. Dit kaartje toont het relatieve aantal ongevallen dat zich voordeed in de publieke ruimte en waarbij één of meerdere personen verwond werd. Ongevallen op privé domein en ongevallen met louter blikshade worden met andere woorden niet meegeteld.

In 2022 gebeurden er in West-Vlaanderen 3,60 ongevallen per 1.000 inwoners (t.o.v. 3,49 in het Vlaams Gewest).

Verkeersongevallen met letsels
per 1.000 inwoners



Statbel | provincies.incijfers.be | 2022

Statbel publiceert daarnaast ook de exacte locaties van de ongevallen op kaart. Je kan hierbij het gewenste tijdstip en locatie selecteren, en inzoomen op specifieke omstandigheden van het ongeval. [Open deze kaart](#).

Het terugdringen van letselongevallen bij alle types van weggebruikers vormt een belangrijk topic op verschillende beleidsagenda's. Of deze succesvol zijn, kan ten dele worden afgeleid uit de evolutie in letselongevallen doorheen de jaren. Hierbij onderzoeken we welke vervoermiddelen voornamelijk betrokken zijn bij de letselongevallen. De volgende grafiek toont voor West-Vlaanderen het aandeel ongevallen waarin minstens één voetganger, fietser, bromfietser, motorfietser of personenwagen betrokken was, door de

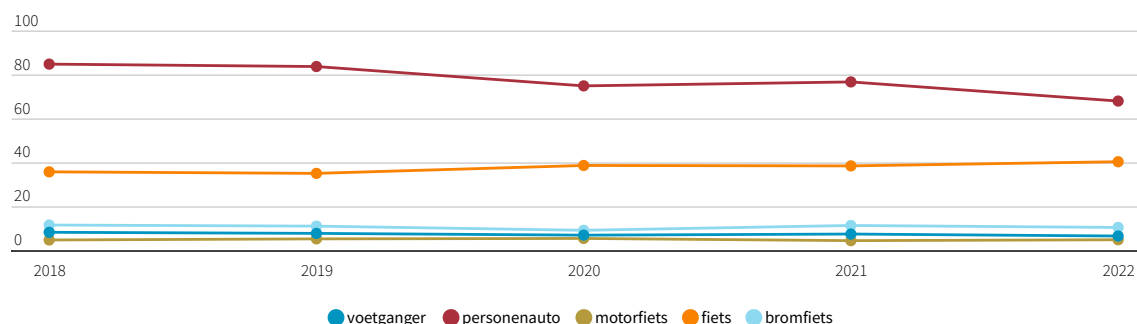
jaren heen. Op provincies.incijfers.be zijn daarnaast ook cijfers beschikbaar over aantal ongevallen waarin minstens één autobus, lichte vrachtwagen of vrachtwagen betrokken was, maar die worden hier niet getoond.

We zien dat in West-Vlaanderen in 67,9% van de letselongevallen minstens één personenwagen betrokken is, in 40,3% minstens één fiets, in 4,8% minstens één motorfiets, in 6,5% minstens één voetganger en in 10,4% minstens één bromfiets.

Het aandeel letselongevallen waarin minstens één fietser betrokken is, bedraagt in West-Vlaanderen 40,3% (in het Vlaams Gewest is dit 39,9%, *niet in grafiek te zien*). Het aandeel letselongevallen waarin minstens één personenwagen betrokken is, is in West-Vlaanderen 67,9% (in het Vlaams Gewest is dit 75,4%, *niet in grafiek te zien*).

Verkeersongevallen letsels naar betrokken vervoermiddel

West-Vlaanderen, % t.o.v. verkeersongevallen met letsels

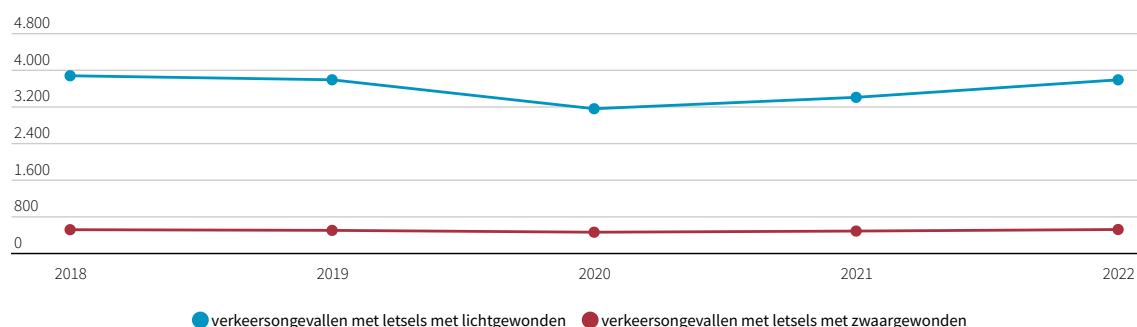


Statbel | provincies.incijfers.be | 2018 - 2022

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. De onderstaande grafiek toont het aantal letselongevallen met lichtgewonde en zwaargewonde slachtoffers in West-Vlaanderen. In West-Vlaanderen werden in 2022 in totaal 3.777 lichtgewonde, 509 zwaargewonde en 64 dodelijke slachtoffers (*niet in grafiek*) van letselongevallen in het verkeer geteld.

Letselongevallen naar type verwonding

West-Vlaanderen, aantal



Statbel | provincies.incijfers.be | 2018 - 2022

In de databank van provincies.incijfers.be kunnen ook nog cijfers over verschillende andere ongevalskenmerken worden opgevraagd. Onder meer het aantal letselongevallen [naar wegtype](#), [naar locatie](#) (al dan niet in bebouwde kom of op een kruispunt), en [naar lichtcondities](#) kunnen worden opgevraagd. Deze worden steeds zowel in absolute aantallen als in relatieve percentages aangeboden.

2. Onveiligheidsgevoelens in het verkeer

Geregistreerde veiligheidsgegevens zijn niet de enige veiligheidsdata waarover we beschikken, ook **subjectieve (on)veiligheidsgevoelens** spelen 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 in de Gemeente- en Stadsmonitor 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', deze werden opnieuw herleid tot de drie categorieën 'oneens', 'neutraal' en 'eens'.

In West-Vlaanderen is ongeveer 51% van de inwoners het eens met de stelling dat men veilig kan fietsen in de gemeente of buurt (dit percentage ligt rond de 49% in het Vlaams Gewest). Ongeveer 47% van de inwoners van West-Vlaanderen is het ermee eens dat kinderen in de gemeente of buurt veilig alleen naar school kunnen gaan (in het Vlaams Gewest is dit ongeveer 41%).

Veilig fietsen
% t.o.v. respons

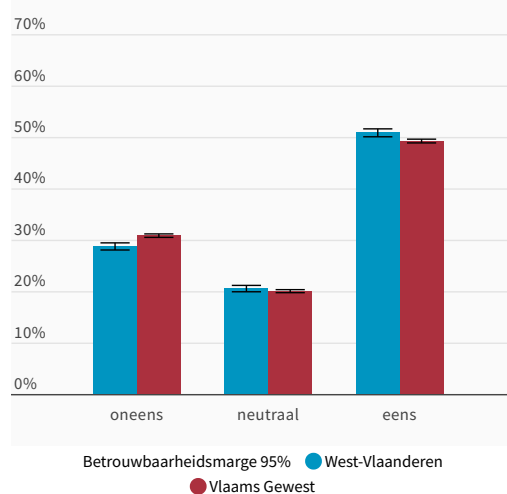


ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Kinderen veilig alleen naar school
% t.o.v. respons

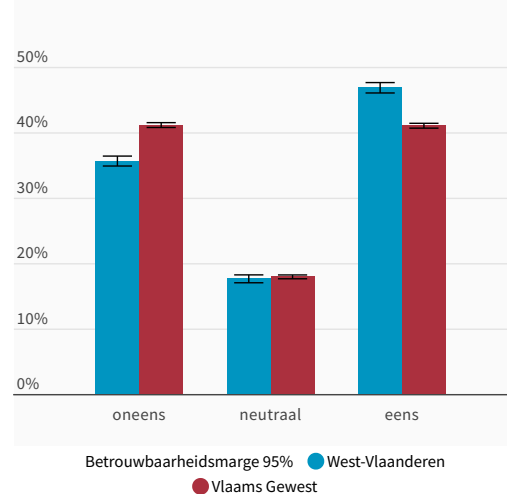
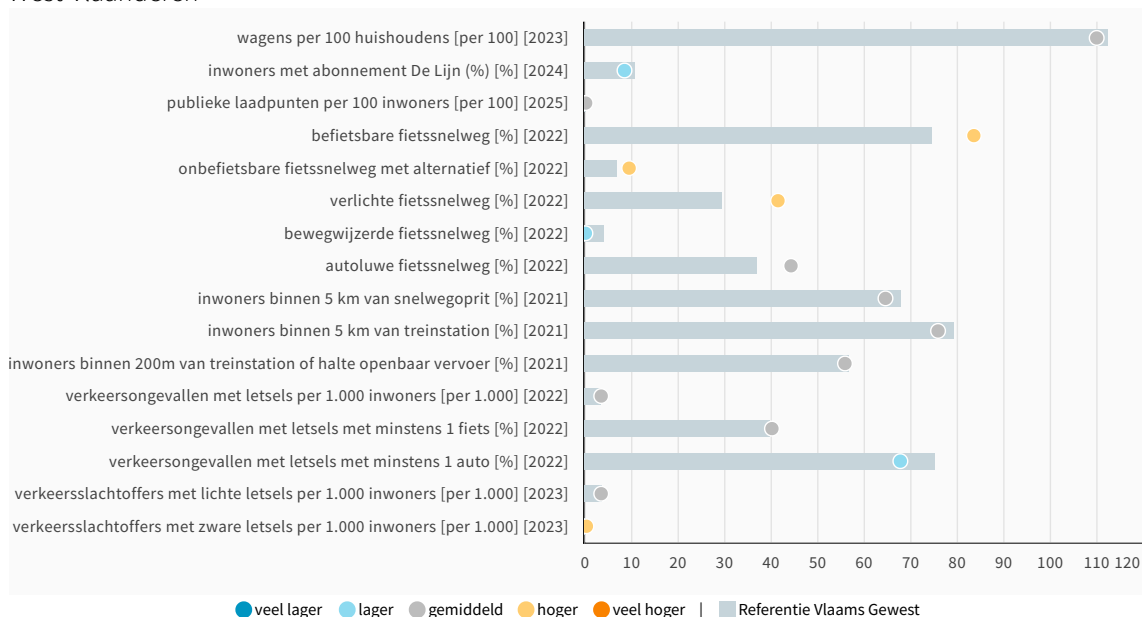


ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Samenvattende grafiek

Deze laatste figuur toont aan de hand van profielstaven in welke mate de mobiliteitskenmerken van West-Vlaanderen (gekleurde bol) afwijken van de waarde van Vlaams Gewest (het vergelijkingsgebied, grijze staaf). Scoort West-Vlaanderen gelijkaardig als Vlaams Gewest, dan kleurt de bol grijs. Een blauwe bol wijst op een lagere waarde en een oranje gekleurde bol op een hogere waarde in West-Vlaanderen dan in Vlaams Gewest.

Samenvatting registergegevens mobiliteit West-Vlaanderen



Statbel | provincies.incijfers.be, De Lijn – abonnementen | provincies.incijfers.be, MOW | provincies.incijfers.be, Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be

Samenvatting enquêtegegevens mobiliteit West-Vlaanderen

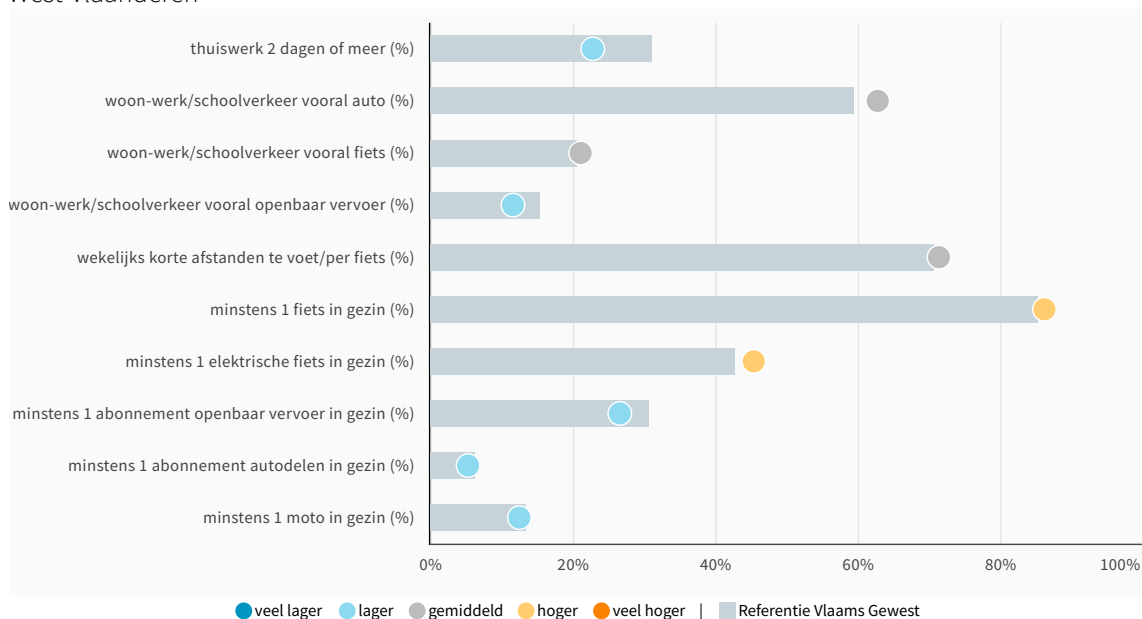


ABB - GSM | provincies.incijfers.be | 2023

Begrippenlijst

Begrip	Omschrijving
Z-score	Is de gemeente grijs ingekleurd, dan scoort de gemeente gemiddeld ten opzichte van het vergelijkingsgebied. Is de gemeente blauw ingekleurd, dan scoort de gemeente onder het gemiddelde, is de gemeente oranje ingekleurd, dan scoort de gemeente boven het gemiddelde

Over dit rapport

Uitgever: [Data & Analyse van de vijf Vlaamse provincies](#)

In elke provincie biedt Data & Analyse lokale besturen en organisaties ondersteuning aan bij beleidsplanning via cijfers en rapporten over tal van thema's en beleidsdomeinen. Via provincies.incijfers.be breiden de diensten Data & Analyse het structurele aanbod van cijfers en rapporten voortdurend uit. Dat gebeurt in samenwerking met, en op vraag van, andere provinciale diensten, externe partners en lokale besturen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van cijfers uit officiële databronnen, die op een gebruiksvriendelijke manier worden ontsloten op verschillende gebiedsniveaus, van statistische sectoren tot en met gewest.

Concept en creatie

De interprovinciale werking Data & Analyse stelde de inhoud samen en verzamelde de data.

Laatste herwerking van dit rapport

2024

Hergebruiksvoorwaarden

Provincies.incijfers.be publiceert data van verschillende bronnen. Elke bron hanteert eigen hergebruiksvoorwaarden. Die kan je vinden in de metadata (sectie 'Gebruiksvoorwaarden').

Provincies.incijfers.be biedt daarnaast afgeleide producten aan, zoals (1) rapporten, (2) dashboards, (3) tools om gegevens uit de databank te visualiseren, te combineren, te aggregeren en te transformeren, en (4) data uit eigen dataverwerkingen, zoals vermeld in de metadata (sectie 'Methodiek'). Deze producten worden ter beschikking gesteld onder de [Modellicentie Gratis Hergebruik v1.0.](#)

Je hebt het recht om data of afgeleide producten te consulteren, te downloaden en te reproduceren. **Verwijs hierbij naar de oorspronkelijke broneigenaar(s) en provincies.incijfers.be (eventueel afgekort als PinC).**

Voorbeeld:

(Rijksregister, provincies.incijfers.be [PinC])

(Rijksregister, PinC)

Meer uit dit rapport halen?

[Hier](#) vind je onder andere meer uitleg over de iconen, hoe je nog meer kan halen uit de data die gebruikt worden in rapporten en hoe je meer informatie opvraagt over de data.

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.

Je kan dit rapport downloaden als pdf, maar het is aanbevolen om het online te raadplegen. Je verliest immers heel wat informatie bij het downloaden, zoals de waarden op de kaarten, de verwijzingen naar begrippen en de detailview bij de grafieken. Bovendien geeft de online versie je steeds de meest recente cijfers.

Algemene contactgegevens

info@provincies.incijfers.be

Data & Analyse contacteren:**Data & Analyse Antwerpen**

03 240 61 70 / data.analyse@provincieantwerpen.be

Data & Analyse Limburg

011 23 72 35 / data.analyse@limburg.be

Data & Analyse Oost-Vlaanderen

09 267 75 15 / data.analyse@oost-vlaanderen.be

Data & Analyse Vlaams-Brabant

016 26 77 87 / data.analyse@vlaamsbrabant.be

Data & Analyse West-Vlaanderen

050 40 33 37 data.analyse@west-vlaanderen.be

