

Hoofdstuk 9: Mobiliteit en verkeersveiligheid

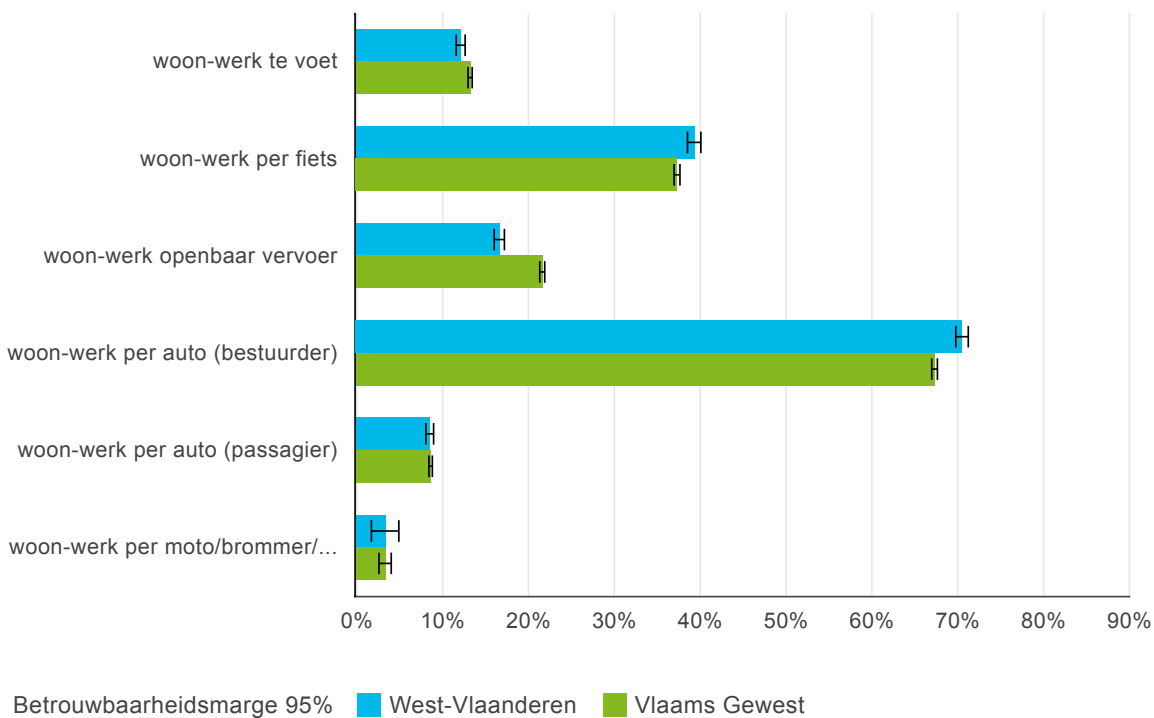
In dit hoofdstuk brengen we mobiliteit in kaart. We kijken naar het vervoersmiddelengebruik en -bezit in **West-Vlaanderen**, naar de beschikbare mobiliteitsinfrastructuur en de verkeersveiligheid.

9.1 Vervoersmiddelengebruik

9.1.1 Woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer

Woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer zijn belangrijke onderdelen van de algemene mobiliteit, en dit vooral tijdens de piekmomenten. In het licht van de modal shift (term voor verandering van vervoerswijze) bekijken we daarom in de eerste plaats welke vervoersmiddelen men gebruikt om de woon-werk en woon-schoolafstand af te leggen. In de Gemeente- en Stadsmonitor ([zie voetnoot 1](#)) 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', 'motorrijder/-passagier', 'bus (De Lijn, MIVB of TEC), tram of metro', 'trein', 'auto als autobestuurder', 'auto als passagier', 'andere, namelijk ...'. *Grafiek 9.1* geeft de antwoorden weer voor **West-Vlaanderen**.

Grafiek 9.1 | Vervoersmiddelengebruik woon-werkpendel, % uit bevraging (2020)



Bron: ABB | provincies.incijfers.be



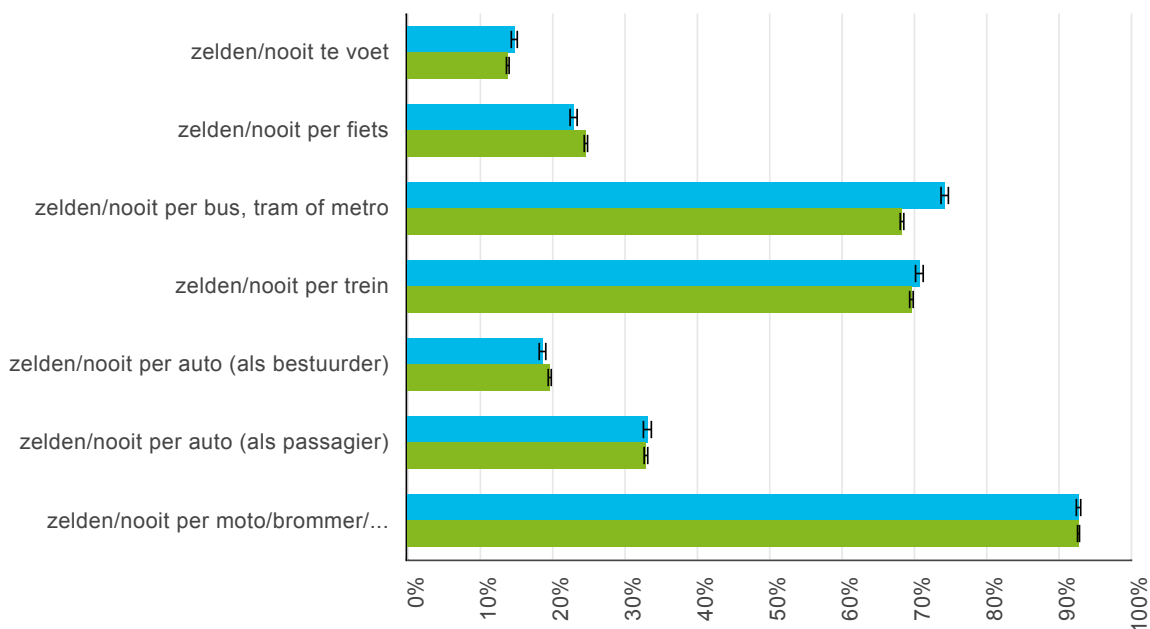
Algemeen toont de enquête dat de wagen in de meerderheid van de Vlaamse steden en gemeenten nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel is voor woon-werk/schoolpendel.

9.1.2 Vrije tijd

Hoewel minder geconcentreerd tijdens de piekmomenten, maakt ook verkeer in het kader van de vrije tijd een belangrijk onderdeel uit van de algemene mobiliteit. Ook vervoersmiddelengebruik tijdens de vrije tijd

wordt bevroegd in de Gemeente- en Stadsmonitor, via de volgende vraagstelling: 'Vul bij elk vervoersmiddel 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 respondent kreeg hier de volgende antwoordmogelijkheden aangeboden: '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 9.2** toont voor **West-Vlaanderen** per vervoersmiddel het aandeel respondenten dat aankruiste dat ze hier zelden of nooit van gebruik maken.

Grafiek 9.2 | Vervoersmiddelengebruik vrije tijd, % 'zelden of nooit' (2020)



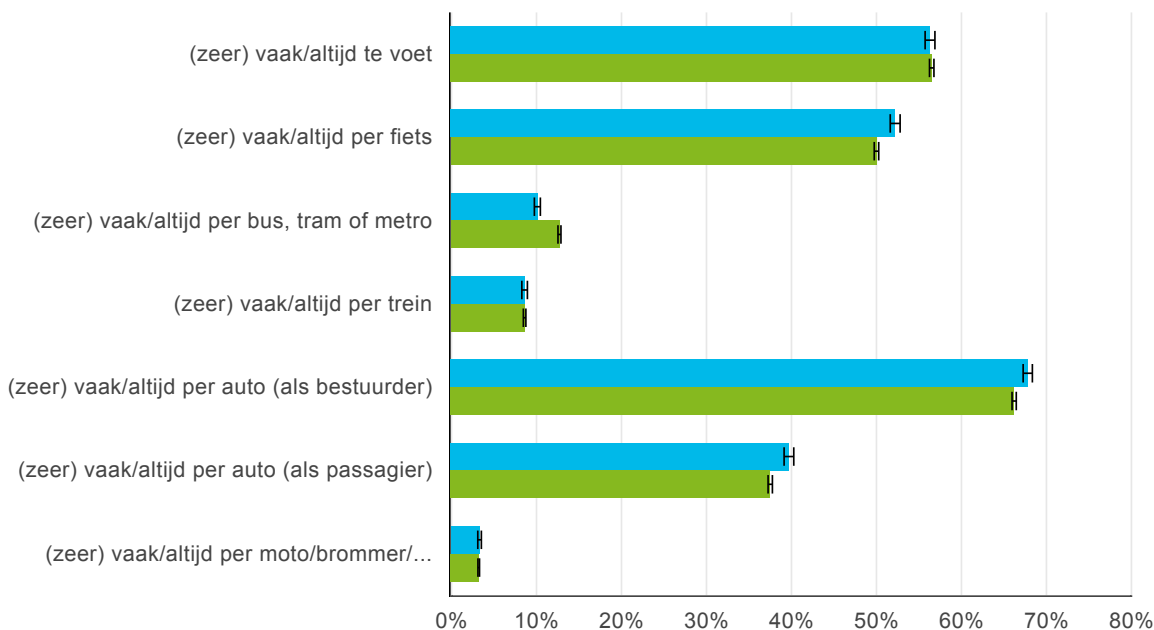
Betrouwbaarheidsmarge 95% ■ West-Vlaanderen ■ Vlaams Gewest

Bron: ABB | provincies.incijfers.be



Grafiek 9.3 toont voor **West-Vlaanderen** per vervoersmiddel het aandeel respondenten dat aankruiste dat ze hier vaak, zeer vaak of altijd gebruik van maken.

Grafiek 9.3 | Vervoersmiddelgebruik vrije tijd, % '(zeer) vaak of altijd' (2020)



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-werk/schoolverplaatsingen 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 gependend wordt in file zijn vooralsnog geen cijfers op gemeente- of provincieniveau beschikbaar, noch via registratie, noch via enquêtes.

9.2 Vervoersmiddelenbezit

9.2.1 Wagenbezit huishoudens

Om het wagenbezit in kaart te brengen, wordt onderscheid gemaakt tussen het aantal wagens en het aantal wagens per huishouden. *Tabel 9.1* toont het aantal wagens, het aantal huishoudens en het aantal wagens per 100 huishoudens in **West-Vlaanderen** (2017-2021).

Tabel 9.1 | 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



In *tabel 9.2* wordt de evolutie tussen 2017-2021 van het aantal wagens in relatie tot het aantal huishoudens voor **West-Vlaanderen** in groeipercentages weergegeven.

Tabel 9.2 | 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

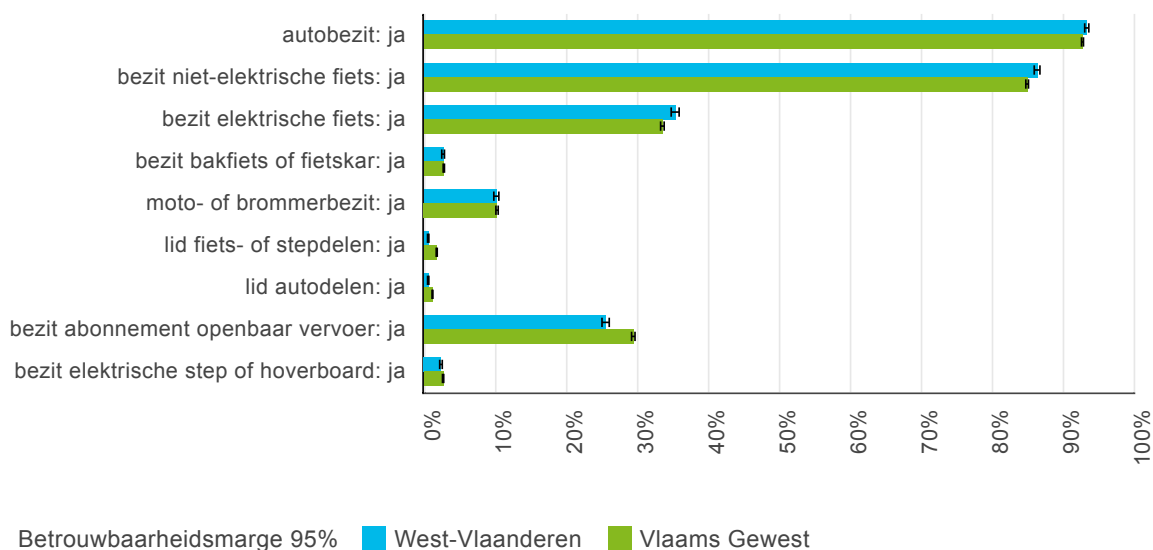


9.2.2 Vervoersmiddelenbezit gezin

Als aanvulling bij de registratiegegevens, kijken we naar de enquêteresultaten van de Gemeente- en Stadsmonitor, specifiek naar de vervoersmiddelen waarover gezinnen beschikken. Dit werd als volgt bevraagd: '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. 25km/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'. Hieronder wordt het aandeel van de belangrijkste vervoersmiddelen weergegeven uit de meest recente bevraging.

Grafiek 9.4 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.

Grafiek 9.4 | Vervoersmiddelenbezit, % uit bevraging (2020)



Bron: ABB | provincies.incijfers.be



9.3 Infrastructuur

Voor een vlotte en efficiënte mobiliteit is een degelijke infrastructuur van groot belang. De beschikbare registratiecijfers over mobiliteitsinfrastructuur zijn tot op heden beperkt. Enkel over het aantal laadpalen, het aantal meter fietssnelweg (en de kwaliteit ervan) en de nabijheid van mobiliteitsmogelijkheden beschikken we over cijfers, die we hier bespreken.

9.3.1 Laadpalen elektrische voertuigen

Gemeenten, netbeheerders en ondernemingen kunnen het gebruik van elektrische wagens faciliteren door laadinfrastructuur te voorzien. *Grafiek 9.5* toont het aantal laadpalen in **West-Vlaanderen** voor elektrische voertuigen die bij de Vlaamse overheid zijn gemeld. We geven enkel de publieke laadpalen weer die voor iedereen te allen tijde toegankelijk zijn. De semi-publieke of private laadpalen zijn niet opgenomen in de cijfers. Ook andere criteria zoals het type stekker of de oplaadsnelheid zijn niet meegenomen.

Grafiek 9.5 | Evolutie publieke laadpalen (2020-2023)

	West-Vlaanderen	Vlaams Gewest
2020	791	3.865
2021	844	4.317
2022	1.267	5.937
2023	1.527	7.623

Bron: MOW | provincies.incijfers.be



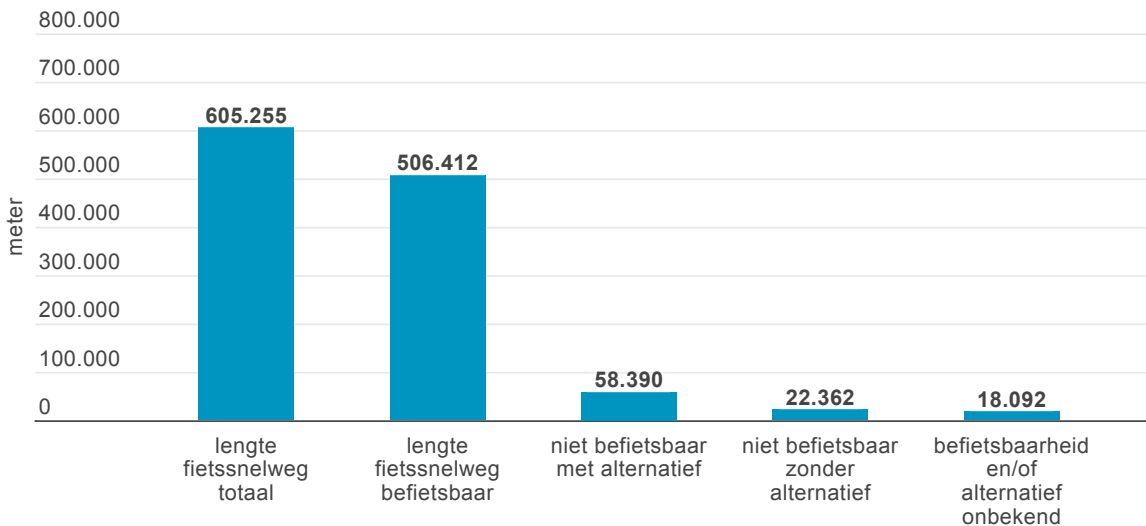
9.3.2 Fietssnelwegen

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 2700 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 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 9.6 toont voor **West-Vlaanderen** de totale lengte van het fietssnelwegennetwerk (eerste staaf), de lengte die befietsbaar is en de eventuele lengte die niet befietsbaar is met of zonder alternatief.

Grafiek 9.6 | Lengte fietssnelwegen in West-Vlaanderen, totaal, befietsbaar en befietsbaar alternatief, in aantal meter (2022)

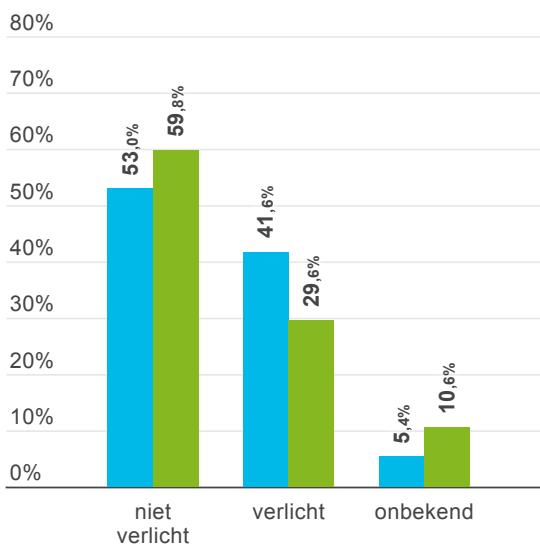


Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be



Naast de befietsbaarheid, en de aanwezigheid van een befietsbaar alternatief indien de snelweg zelf niet befietsbaar is, wordt ook gekeken naar verlichting, bewegwijzering en autoluw karakter. Deze kwaliteiten worden getoond in respectievelijk *grafiek 9.7*, *grafiek 9.8* en *grafiek 9.9*.

Grafiek 9.7 | Verlichte en onverlichte lengte fietssnelweg, % t.o.v. totaal aantal meter fietssnelweg (2022)

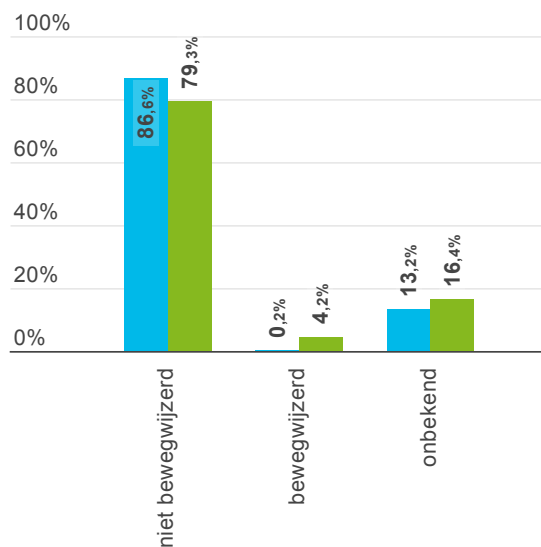


West-Vlaanderen Vlaams Gewest

Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be



Grafiek 9.8 | Bewegwijzerde en onbewegwijzerde lengte fietssnelweg, % t.o.v. totaal aantal meter fietssnelweg (2022)

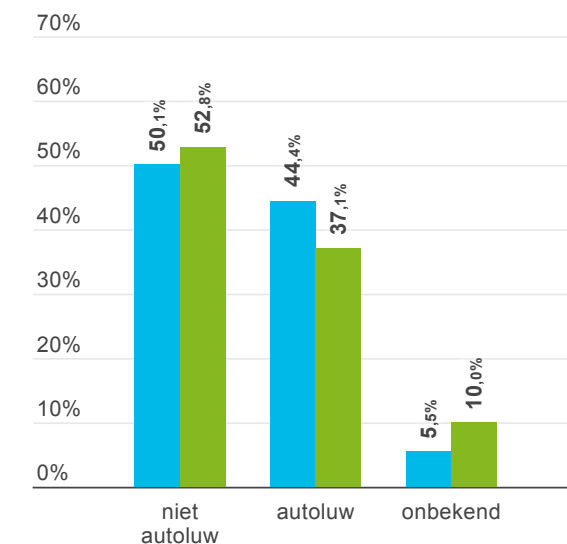


West-Vlaanderen Vlaams Gewest

Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be



Grafiek 9.9 | Autoluwe en niet-autoluwe lengte fietssnelweg, % t.o.v. totaal aantal meter fietssnelweg (2022)



■ West-Vlaanderen ■ Vlaams Gewest

Bron: Fietssnelwegen.be | provincies.incijfers.be

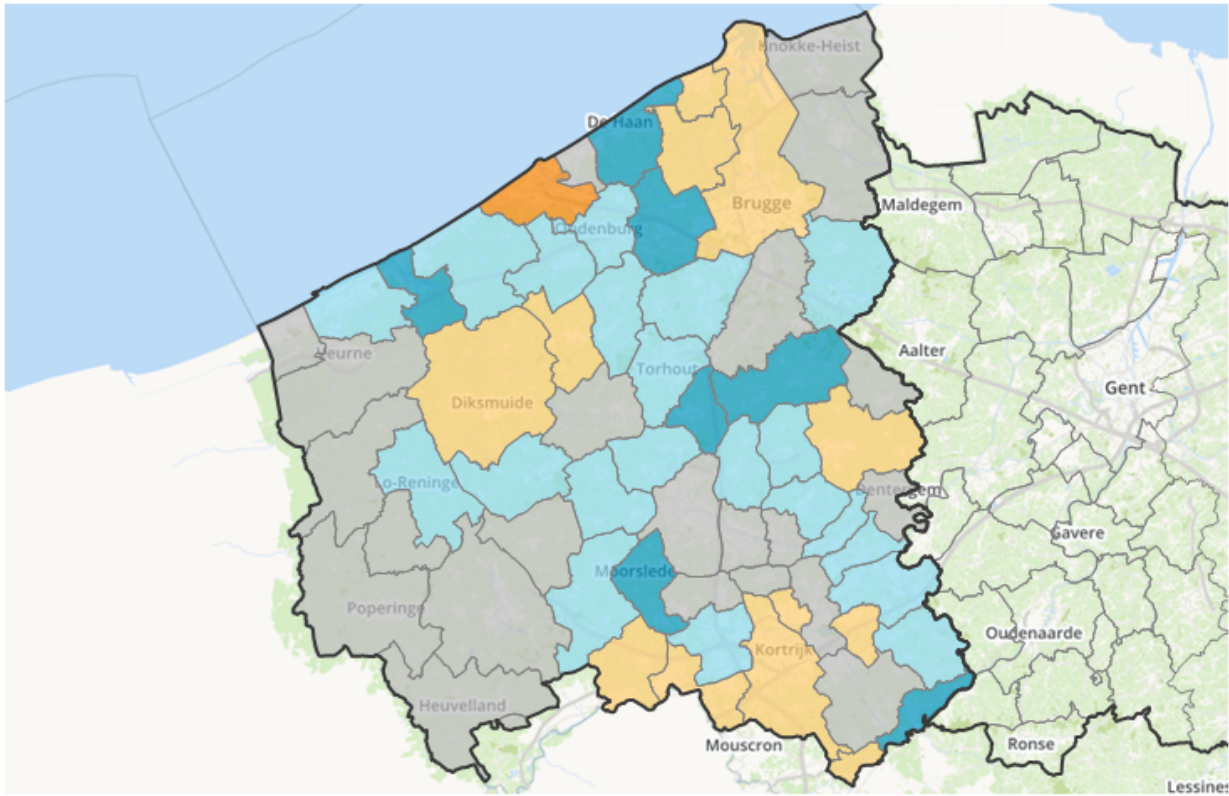


9.3.3 Nabijheid openbaar vervoer

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.

Kaart 9.1 geeft de verschillen in het aandeel inwoners dat binnen een buffer van 200m rond treinstation of een halte van het openbaar vervoer woont. Om vergelijking te vergemakkelijken, worden de cijfers omgezet in z-scores ([zie voetnoot 2](#)) die een maat geven van hoeveel een gebied afwijkt van het gemiddelde in het vergelijkingsgebied.

Kaart 9.1 | Aandeel inwoners in buffer van 200m rond treinstation of halte openbaar vervoer, z-score (2021)



veel lager lager gemiddeld hoger veel hoger

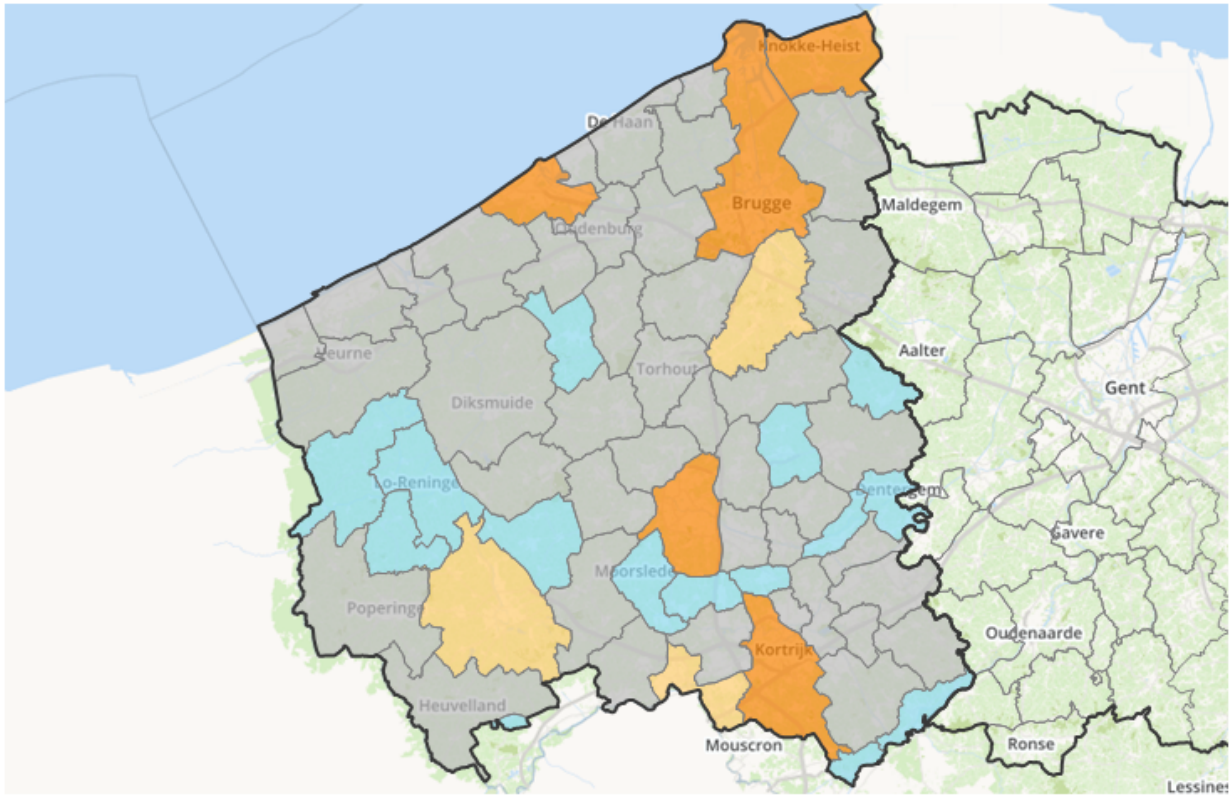
Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



9.4 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 deze omgevingsanalyse toegelicht. 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 voorzien we ook in relatieve cijfers, nl. het aantal verkeersongevallen per 1.000 inwoners. Deze cijfers worden voor **West-Vlaanderen** getoond in *kaart 9.2*. Het gaat om verkeersongevallen die zich voordeden in de publieke ruimte en waarbij één of meerdere personen verwond werden. Verkeersongevallen op privé domein en ongevallen met louter blikshade worden met andere woorden niet meegeteld. Om vergelijking te vergemakkelijken, worden de cijfers opnieuw omgezet in z-scores.

Kaart 9.2 | Letselgevallen per 1.000 inwoners, z-score (2021)



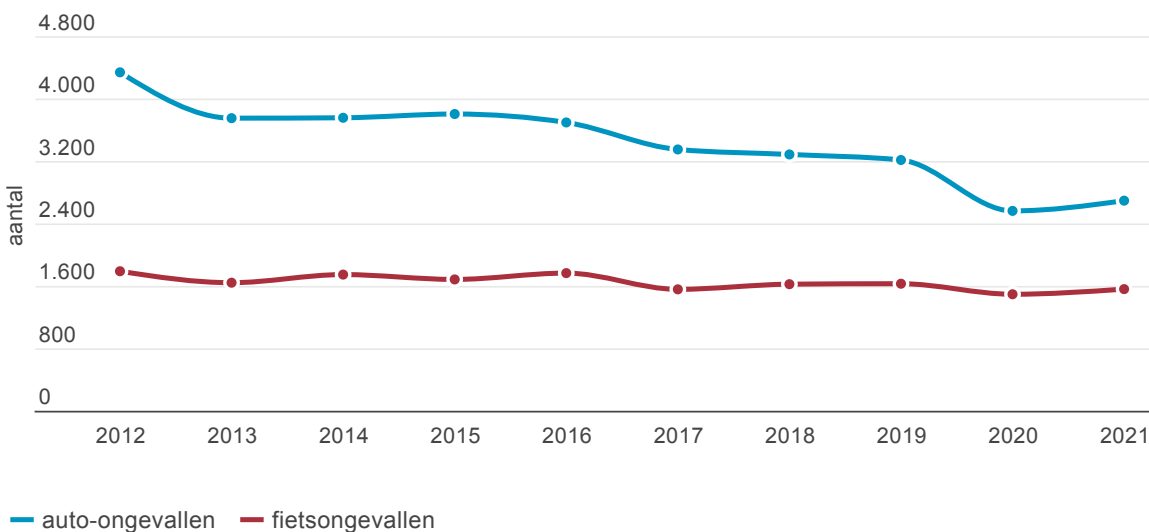
■ veel lager ■ lager ■ gemiddeld ■ hoger ■ veel hoger

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Met het oog op mobiliteit kunnen we nagaan welke modi voornamelijk betrokken zijn bij deze letselgevallen. We beschikken over cijfers van zowel auto-, fiets- als busongevallen. Omdat busongevallen zeer specifieke, niet-alledaagse gebeurtenissen zijn, worden ze hier niet getoond. *Grafiek 9.10* toont enkel de auto- en fietsongevallen in **West-Vlaanderen**. Wanneer in een letselongeval zowel wagen als fiets betrokken zijn, wordt dit zowel als een auto- en als een fietsongeval geteld.

Grafiek 9.10 | Evolutie letselgevallen naar type voertuig in West-Vlaanderen (2012-2021)

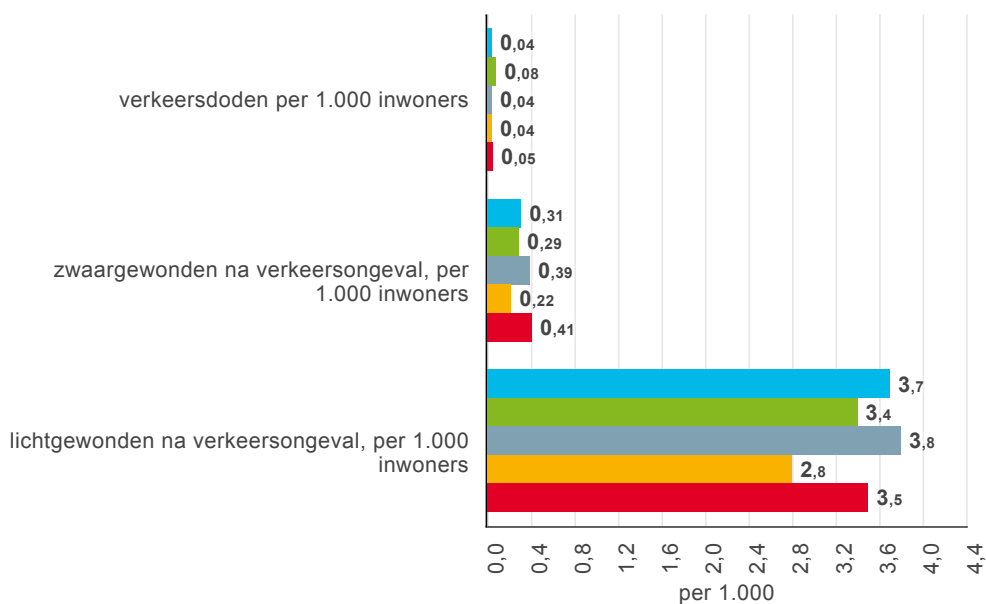


— auto-ongevallen — fietsongevallen



Letselgevallen vertellen iets over het aantal ongevallen. Maar elk van die ongevallen heeft ook verkeersslachtoffers tot gevolg. *Grafiek 9.11* toont per provincie het aantal verkeersslachtoffers naar zwaarte van de letsels, per 1.000 inwoners.

Grafiek 9.11 | Verkeersslachtoffers naar verwondingsgraad, per 1.000 inwoners (2021)



Antwerpen (Prov.) Limburg Oost-Vlaanderen Vlaams-Brabant
West-Vlaanderen

Bron: Statbel | provincies.incijfers.be



Meer data in verband met het thema mobiliteit zijn terug te vinden in het [rapport mobiliteit](#).

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 deze omgevingsanalyse 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)