

Mobiliteit van jonge Belgen

Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project.

Mobiliteit van jonge Belgen

Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project.

Auteurs : Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe.

Uitgever : Vias institute- Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 09/12/2019

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen: Julien Leblud, Brecht Pelssers & Wouter Van den Berghe, Mobiliteit van jonge Belgen – Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project.Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Frans onder de titel: , La mobilité des jeunes Belges – Fiche thématique utilisant la base de données développée dans le cadre du projet MONITOR, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

1 Mobiliteit van jonge Belgen

1.1 Inleiding

Een vragenlijst over mobiliteit en verkeersveiligheid werd afgenomen bij 2000 kinderen tussen 6 en 18 jaar. Deze gegevens maken het mogelijk om meer specifiek de verplaatsingen van de jongste Belgen te bestuderen en hun gewoonten te vergelijken met die van volwassenen.

In Tabel 1 wordt de steekproef "kinderen" uit de MONITOR-databank gepresenteerd. De verschillende belangrijke leeftijdsgroepen zijn goed vertegenwoordigd, evenals de verschillende Belgische gewesten.

Tabel 1 Kenmerken van de steekproef "kinderen" in de MONITOR-database. N= 2000. Ongewogen gegevens

Parameter	Monster van het monster	Bevolking per januari 2017 ¹
Zoals		
Jongen	49%	49%
Meisje	51%	51%
Leeftijd		
6-10	35%	43%
11-13	22%	24%
14-17	43%	32%
Regio		
Brussel	6%	11%
Vlaanderen	74%	55%
Wallonië	20%	34%

Om de representativiteit van de steekproef te corrigeren, zullen op elke respondent gewichten worden toegepast zodat hun antwoord een correct gewicht heeft om België te vertegenwoordigen.

1.2 Belangrijkste parameters voor de mobiliteit van kinderen

Tabel 2 toont de verplaatsingspatronen van volwassenen en kinderen. Het is te zien dat kinderen zich over het algemeen minder verplaatsen dan volwassenen. Ze rijden gemiddeld 22,9 km per dag, terwijl volwassenen gemiddeld bijna 60 km per dag rijden.

De afstanden per verplaatsing zijn ook twee keer zo kort als voor volwassenen. De gemiddelde snelheid is ook lager, wat positief is voor de verkeersveiligheid. Tot slot stellen we vast dat kinderen veel minder gevaarlijke situaties melden dan ouders (één om de 2000 km), wat ook een positief signaal is voor de veiligheid van de jongsten op onze wegen.

Tabel 2 Vergelijking van de belangrijkste vervoerskenmerken van volwassenen en kinderen.

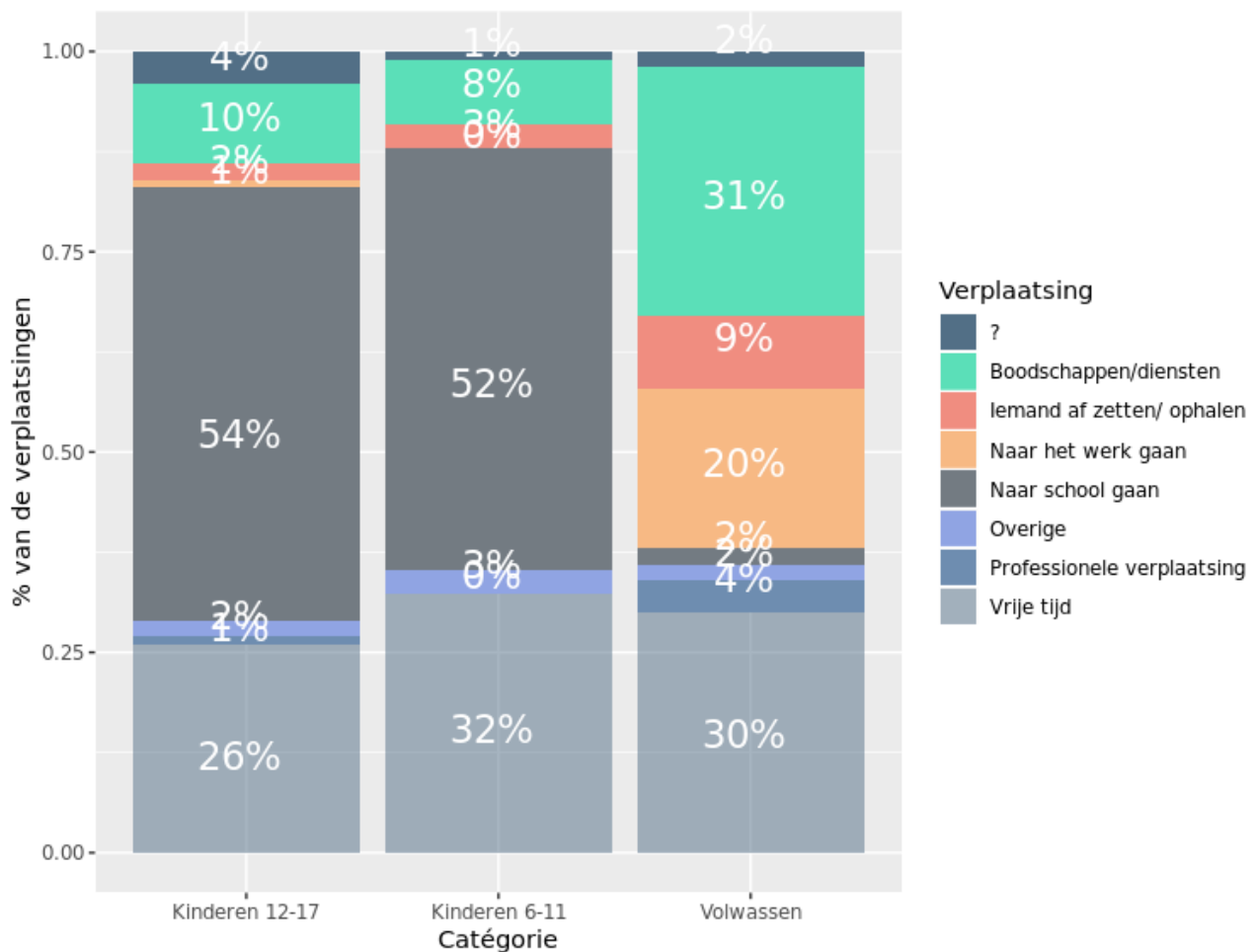
Parameter	Kinderen	Volwassenen
Afstand in het dagelijks vervoer	22,9 km per dag	59 km per dag
Tijd besteed per dag in het verkeer	53 minuten	85 minuten
Afstand per traject (km)	8,5 km	19,1 km

Tijd per verplaatsing (min.)	19,7 minuten	27 minuten
Gemiddelde snelheid (km/h)	25 km/h	42 km/h
Aantal gevaarlijke situaties	1 per 2272 km	1 per 1429 km

Als we de gevaarlijke situaties in kaart brengen op basis van het reisdoel, dan zien we dat de meeste van deze situaties plaatsvinden op weg naar school, met een gevaar om de 1000 km!

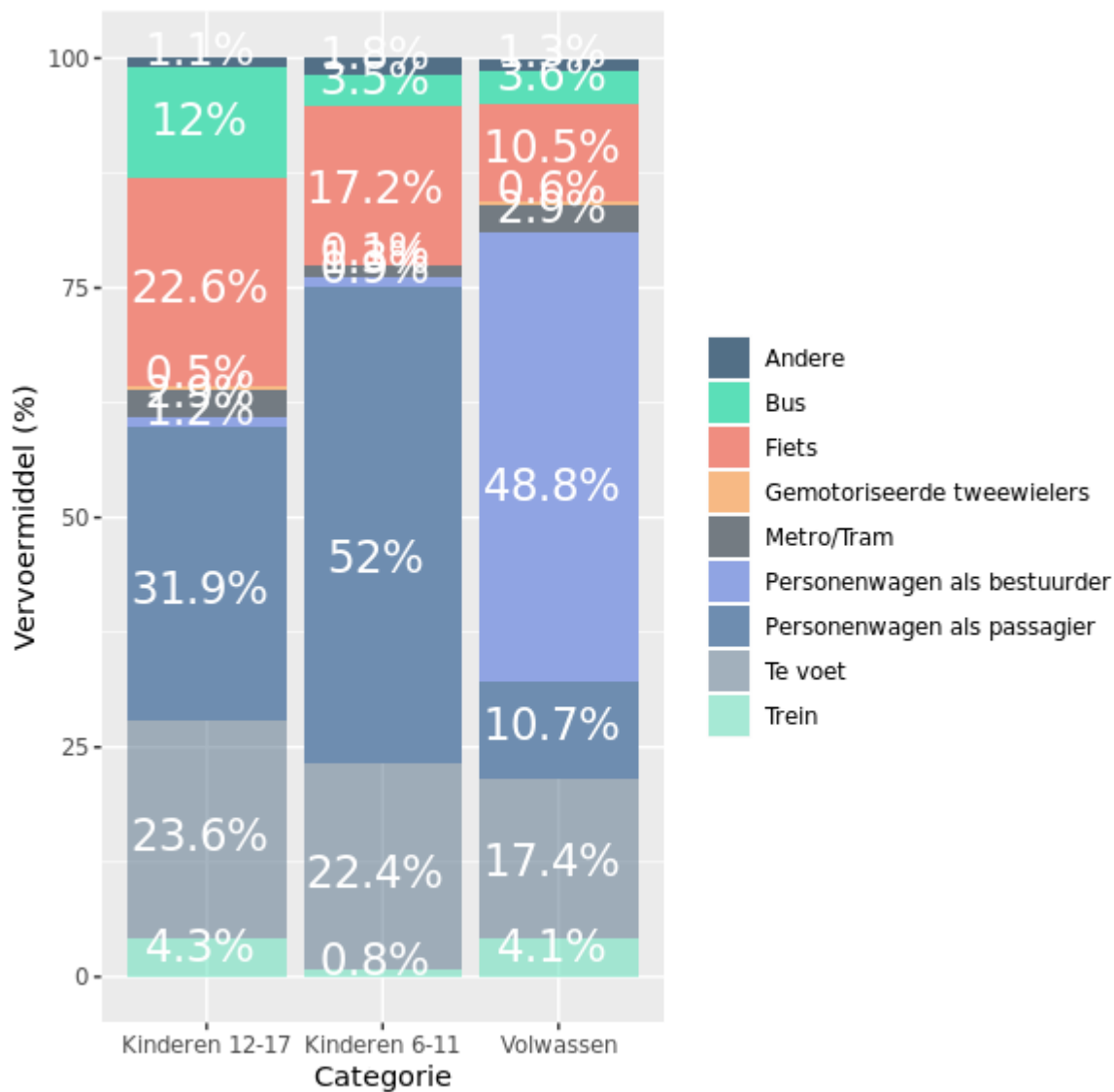
1.3 Motieven en soorten verplaatsingen gemaakt door de jongsten

Figuur 1 illustreert de verdeling van de verplaatsingsatronen van jongeren ten opzichte van volwassenen. Al snel wordt vastgesteld dat de verplaatsingen naar school met meer dan 50% de meerderheid van de verplaatsingen bij de jongeren uitmaken. Dan komen de vrijetijdsverplaatsingen en winkelen. Er zijn geen fundamentele verschillen tussen 6-11 jarigen en 12-17-jarigen. De verplaatsingspatronen zijn daarom relatief eenvoudig. Ter vergelijking: volwassenen verplaatsen zich naar het werk (20%), voor hun vrije tijd (30%) maar ook voor een groot deel om te winkelen/een dienst met bijna een derde van alle reizen (31%).



Figuur 1 Verdeling van de verplaatsingsmotieven naar leeftijd van de respondenten.

Figuur 2 toont alle vervoermiddelen die door kinderen en volwassenen worden gebruikt. Bij kinderen is de auto (als passagier) het meest gebruikte vervoermiddel (42,8%), gevolgd door wandelen en fietsen. Ter vergelijking, onder volwassenen, is het de auto als bestuurder die het meest gebruikt wordt, gevolgd door wandelen.



Figuur 2 Verdeling van de vervoermiddelen naar leeftijd van de respondenten

We zien in Figuur 2 dat kinderen verhoudingsgewijs meer fietsen en wandelen dan hun ouders. 42,6% van de verplaatsingen wordt met deze vervoermiddelen gemaakt.

De volgende 2 tabellen geven de verplaatsingskenmerken van kinderen op grond van respectievelijk reis- en vervoerswijze weer.

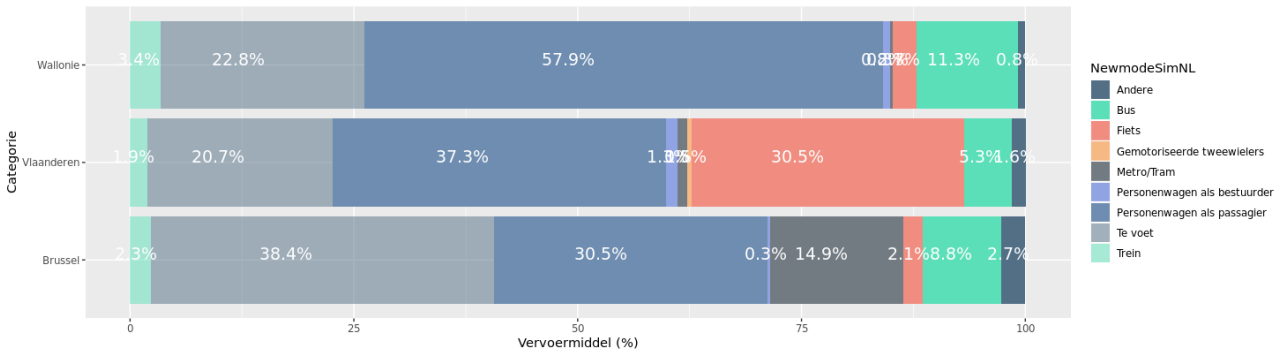
Tabel 1: Reiskarakteristieken van kinderen volgens het doel van de reis.

Reden voor de verplaatsing	Duur (minuten)	Afstand (Km)
Naar school gaan	16,8	5,45
Gaan rijden/zoek iemand.	15,9	8,64
Winkelen/diensten	15,9	6,92
Vrije tijd	19,6	9,9

Tabel 2: Verplaatsingskenmerken van kinderen naar vervoerswijze

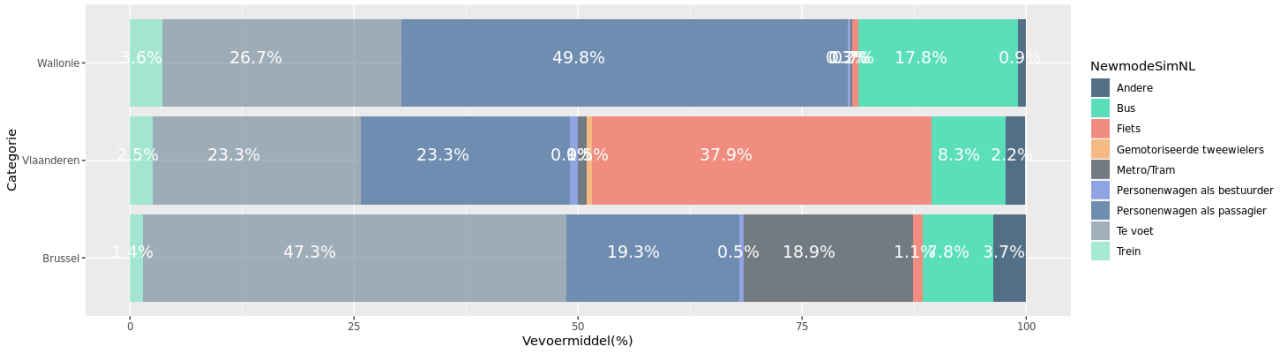
Wijze van vervoer	Minuten	Km
Andere	52	5
Andere		
Bus	31	10
Fietser	16	4
Gemotoriseerde tweewielers	19	8
Metro/tram	26	6
Voetganger	12	1
Trein	45	32
Auto (bestuurder)	17	10
Auto (passagier)	17	11

De verdeling van de vervoermiddelen voor kinderen is, zoals te verwachten, zeer verschillend naar gelang de betrokken regio. We zien immers in Figuur 3 dat de verplaatsingen van de Brusselaars, bijvoorbeeld, hoofdzakelijk te voet en met het openbaar vervoer gebeuren. In Wallonië daarentegen blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel. In Vlaanderen wordt in één op de drie gevallen de fiets gebruikt, een veel hoger percentage dan in andere regio's.



Figuur 3Verdeling van de vervoermiddelen onder kinderen per regio (alle redenen voor reizen samen)

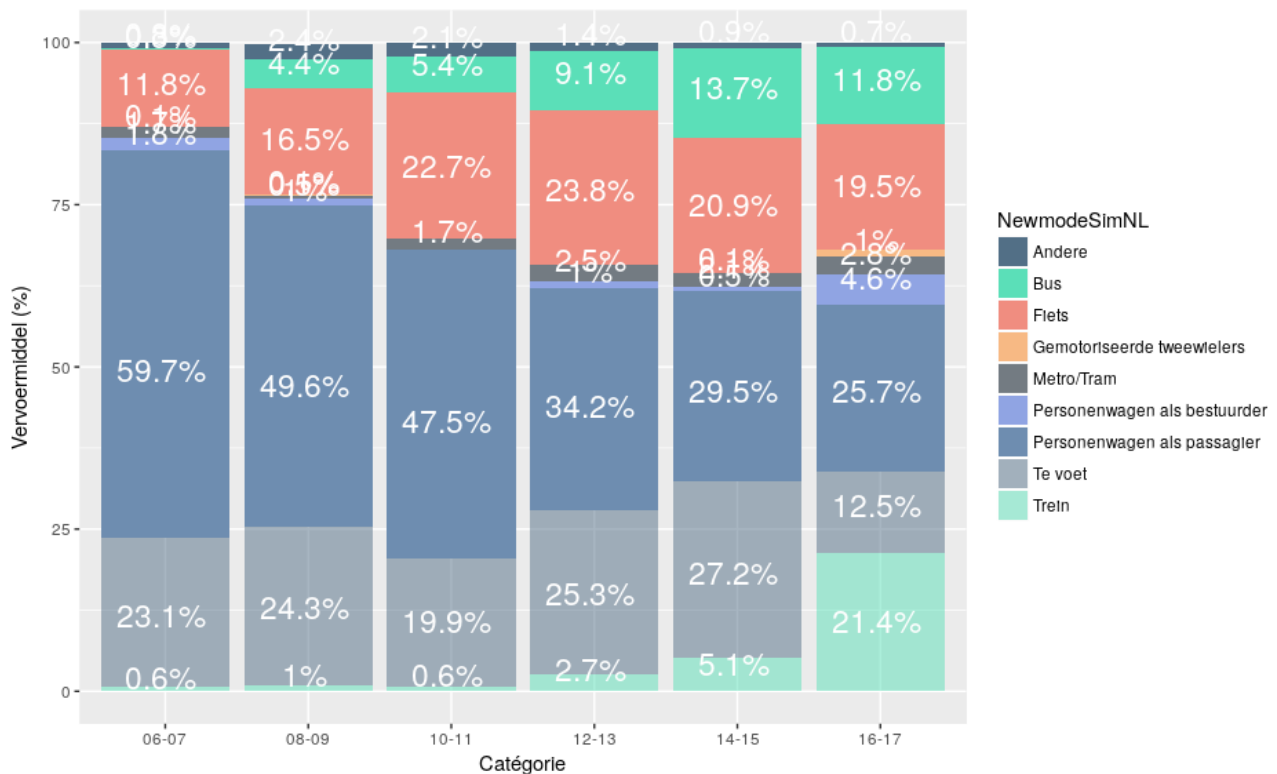
We kunnen ons alleen richten op de weg naar school, maar het beeld verandert niet veel (Figuur 4). Het meest opvallende verschil tussen onze drie gewesten is het gebruik van de fiets: het is een zeer nuttig en wijdverspreid vervoermiddel in Vlaanderen, terwijl het in Brussel en Wallonië vrijwel afwezig is.



Figuur 4Verdeling van de vervoersmiddelen over de kinderen per regio op weg naarschool

1.4 Evolutie van de vervoersmodi met de leeftijd van kinderen

Men kan zich afvragen hoe het transportgebruik verandert met de leeftijd van kinderen. Deze evolutie wordt weergegeven in Figuur 5: Evolutie van de vervoermiddelen naar gelange leeftijd van de kinderen.

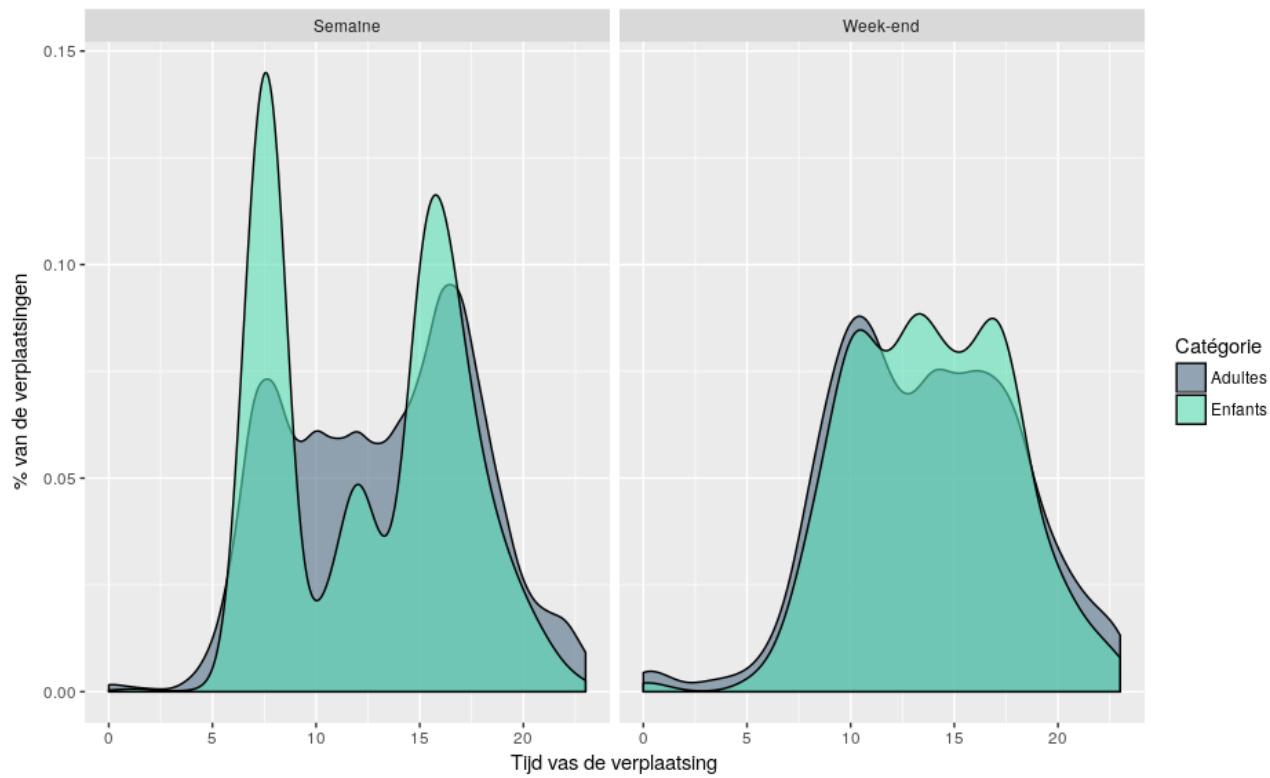


Figuur 5: Evolutie van de vervoermiddelen naar gelange leeftijd van de kinderen

We zien dat jonge kinderen vooral met de auto naar school gaan. Dan, rond de leeftijd van 9-10 jaar, speelt de fiets een belangrijkere rol en zien we ook dat het openbaar vervoer zijn intrede doet. Wandelen lijkt doorheen de hele jeugd consequent gedaan te worden om naar school te gaan. Met een rijbewijs neemt de auto, niet verrassend, het voordeel over op de leeftijd van 17-18 jaar.

1.5 Moment van verplaatsen

Tot slot is het de vraag of kinderen zich tegelijk met volwassenen verplaatsen. Figuur 6 toont de verdeling van de verplaatsingen op een doordeweekse dag of weekenddag. Tijdens de week zijn er twee belangrijke pieken voor kinderen bij het naar school gaan en terugkomen van school, en een lagere piek rond lunchtijd. In vergelijking, volwassenen hebben een meer homogene verdeling van de verplaatsingen gedurende de dag. In het weekend zijn de verplaatsingen van volwassenen en kinderen zeer gelijkend.



Figuur 6Verdeling van het verplaatsen van kinderen en volwassenen op een gemiddelde dag.



Vias Instituut

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - Haussée de Haecht 1405, 1130 Brussel - +32 2 2 2 244 15 11 - info@vias.be - www.vias.be - www.vias.be - BTW BE 0432.570.411.