

9 MAART 2017

DOSSIER



Landelijke Gilden
samen beleef je meer

Resultaten Dorpsenquête

INTRO

Landelijke Gilden bevroeg in de zomer van 2016 meer dan 1.000 Vlaamse plattelandsbewoners. De gegevens over de leefbaarheid van het dorp en het omliggende landelijk gebied, werden verzameld op de 'Dorpentoer'. In een vijftigtal Vlaamse dorpen stopte de Dorpentoerbus op pop-opevenementen. De resultaten bevestigen vaak algemeen gedeelde inzichten, maar zijn soms ook verrassend. Eén ding is duidelijk: de mening van de Vlaamse dorpsbewoner verveelt niet.

Achtereenvolgens komen volgende thema's aan bod:

- Beleid en inspraak
- Het dorp
- Vrije tijd en verenigingsleven
- Mobiliteit
- Aan de slag!

HOOFDSTUK

4

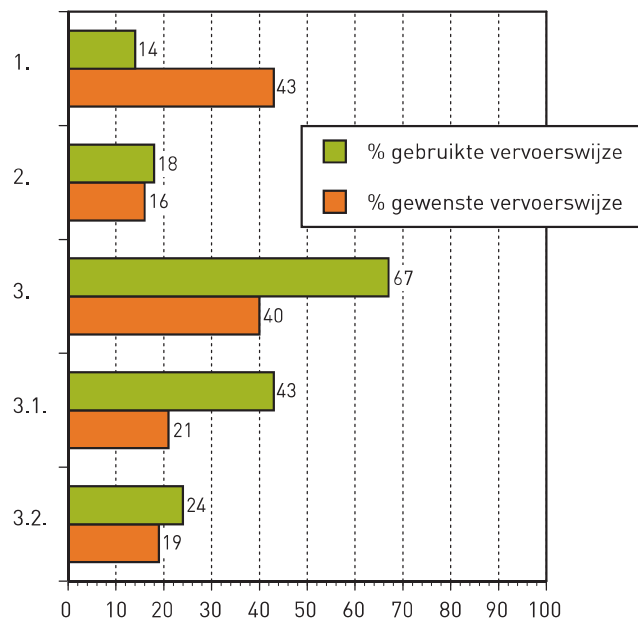


Mobiliteit

"De fiets heeft het grootste potentieel"

Rond mobiliteit werden de gebruikte en de gewenste vervoerswijzen en de vervoersmotieven bevroegd. Niet echt verwonderlijk, wordt de auto het meest aangeduid als 'vaakst' gebruikte vervoermiddel (door 80%). Voor 24% is dat 'exclusief'; zij gaven geen ander vervoermiddel op. Ruim vier op de tien (het meest voorkomend) combineren de auto met fietsen en/of te voet gaan. Het openbaar vervoer — eventueel in combinatie met ander(e) vervoermiddel(en) — wordt door 18% gebruikt en 14% verplaatst zich het vaakst te voet en/of met de fiets. De vergelijking met de vervoermodi die de voorkeur genieten, leert dat een verschuiving naar een meer duurzame mobiliteit (de zgn. modal shift) potentieel zeer groot is. Niet minder dan 43% schuift fietsen en/of te voet gaan als voorkeur naar voor. Dit is t.a.v. het gebruik 29 procentpunten hoger. De verschillen voor het openbaar vervoer en voor 'uitsluitend de auto' zijn zeer beperkt, respectievelijk -2 en -5 procentpunten. Hierbij past een belangrijke nuancering. De aangeduide voorkeur is een principiële voorkeur, los van de concrete omstandigheden en de praktische haalbaarheid.

Het gebruik en de voorkeur van vervoersmodi



1. fiets-voet - uitsluitend
2. openb. vv. [+ auto / fiets-voet]
3. auto, brommer of moto
- 3.1. auto + fiets-voet
- 3.2. auto - uitsluitend

"De fietser het meest overtuigd"

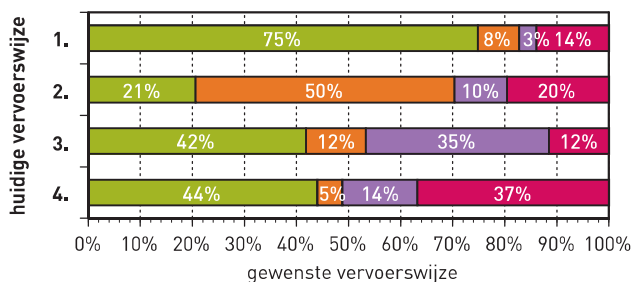
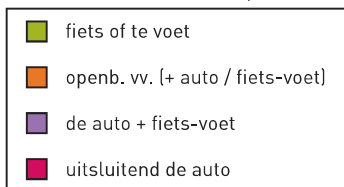
Van de mensen die voor hun dagelijkse verplaatsingen uitsluitend de auto gebruiken, blijft ruim een derde (37%) bij zijn keuze. Een op de zeven (14%) wil naast de auto meer de fiets gebruiken en liefst 44% wil graag volledig overstappen naar de fiets. Amper 5% is vatbaar voor een overstap naar het openbaar vervoer. De resultaten voor mensen die de wagen combineren met de fiets liggen in dezelfde lijn.

Het is opvallend dat de gebruikers van het openbaar vervoer principieel minder bereid zijn om over te stappen naar de fiets en/of te voet willen gaan (21%). Terwijl omgekeerd de wagen er een belangrijke aantrekkingskracht uitoefent. Een op de vijf geeft zelf de voorkeur aan een volledige overstap naar de wagen en een op de tien naar de combinatie fiets-auto.

De 'zwakke' weggebruikers staan het 'sterkst' in hun keuze. Drie kwart van de fietsers en de voetgangers blijft spontaan bij zijn keuze en wil zich dus het liefst verder te voet en/of met de fiets verplaatsen. Ook onder hen oefent de auto een belangrijke aantrekkingskracht uit. Een 3% wil deels en 14% volledig overstappen naar de auto. Dit zijn wellicht vooral studenten en senioren zonder wagen en mensen die zich geen tweede gezinswagen kunnen veroorloven.

De mogelijkheden tot modal shift naar vervoersmodi

wil zich in de toekomst verplaatsen met:



1. fiets-voet - uitsluitend (14%)

2. openb. vv. (+ auto / fiets-voet) (18%)

3. auto + fiets-voet (43%)

4. auto - uitsluitend (24%)

Als we de balans opmaken vanuit de totale bevolking, is de automobilist die 'zweert' bij de wagen - en die dus 'uitsluitend' de wagen gebruikt én blijvend verkiest - een kleine minderheid (9%). De grootste modal shift kan gerealiseerd worden door automobilisten die de fiets overwegen te overtuigen effectief over te stappen naar de fiets. In onze enquête is 29% van alle deelnemers daar principieel toe geneigd. De groep die de tegenovergestelde beweging wil maken (fietsers die de voorkeur aan de auto geven), is zeer klein (amper 2%). De autobestuurders die de voorkeur geven aan (een gedeeltelijke) overstap naar het openbaar vervoer, is eveneens vrij klein (6%). Bovendien zijn er evenveel mensen die de omgekeerde beweging willen maken (5%).

Ook andere gegevens bevestigen het grote fietspotentieel. Een derde van de Vlamingen woont op minder dan 8 kilometer van zijn werk en zeven op de tien op minder dan 15 kilometer, afstanden die gemakkelijk overbrugbaar zijn met de fiets (30 tot 45 minuten). Ook als we kijken naar Nederland en Denemarken is er nog een groot potentieel voor de fiets. In Nederland fietst bijvoorbeeld 25% van alle werknemers naar het werk. Dat is ongeveer het dubbele van in Vlaanderen.

Tenslotte bekeken we de gebruikte en de gewenste vervoersmodi naar leeftijd. In de mate dat deze systematisch zouden verschillen tussen jongeren en ouderen, zou je een specifieke strategie per leeftijdsgroep kunnen uitwerken. Tegen de verwachtingen kenmerken jongeren zich niet door een hoger milieubewustzijn. Het zijn precies de 45-plussers waar de milieuvriendelijkheid het sterkst doorspeelt in de afweging van de vervoersmodi (een 37% tegenover 29% bij de min-25-ers). Wie bijgevolg hoopt op een spontane evolutie naar meer duurzame mobiliteit vanuit een aankomende, meer milieubewuste generatie, dreigt dus bedrogen uit te komen.

"Milieubewustzijn onvoldoende"

Naast de vervoerswijze gingen we na hoe mensen kunnen gemotiveerd worden om over te stappen naar meer duurzame vervoersmodi. De verschillen in vervoersmotieven zijn op een aantal punten groot. En wanneer we de analyse toespitsen op de 'overtuigde' gebruikers, zij die het vervoermiddel effectief vaak gebruiken en (verder) wensen te gebruiken, zijn de verschillen nog groter (zie volledig rapport).

In hun afweging tussen de vervoersmodi onderscheiden automobilisten zich vooral door hun drang naar comfort. Bijna de helft (47%) van de mensen die hun verplaatsingen (deels) met de wagen willen maken, vindt comfort belangrijk. Bij mensen die zich vooral met de fiets of te voet willen verplaatsen, is dit amper 27%. Verder laten mensen die uitsluitend op de auto gericht zijn, zich minder leiden door het milieuaspect, de veiligheid en de infrastructuur. Voor de liefhebbers van het openbaar vervoer zijn vooral doorslaggevend de kostprijs (51%), de milieuvriendelijkheid (41%) en iets minder uitgesproken, de infrastructuur

(28%). De gevoeligheid voor de reistijd, de veiligheid en de flexibiliteit, verschillen - toch wel opvallend - niet van mensen die de auto wensen te combineren met fietsen en/of te voet gaan. Wat comfort betreft, nemen ze een middenpositie in.

Mensen die zich het liefst te voet of met de fiets verplaatsen, onderscheiden zich eerder 'negatief'. Ze hechten duidelijk het minst belang aan het comfort, en minder uitgesproken, aan de reistijd, de kostprijs en de flexibiliteit. Voor de andere aspecten (milieu, veiligheid en infrastructuur) nemen zij een middenpositie in, tussen de automobilisten en de liefhebbers van het openbaar vervoer. Voor het milieuaspect en de infrastructuur (waarbij 'fietspaden' expliciet als voorbeeld in de vragenlijst werden vermeld), is er trouwens geen verschil met de mensen die het liefst de auto en de fiets combineren. En ook rond gezondheid en vrijetijdsbesteding zijn de verschillen beperkt, zeker met de liefhebbers van het openbaar vervoer. Enkel in vergelijking met mensen die uitsluitend op de wagen gericht zijn, hechten ze wel iets meer belang aan 'werken aan de gezondheid' (28% tegenover 15%) en aan een actieve vrijetijdsbeoefening (27% tegenover 23%).

Motivaties voor vervoersmiddelen naar gewenste vervoersmodi

