

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 657

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 8 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Modal split - Antwerpse vervoerregio

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024 en het Vlaamse regeerakkoord wordt een ambitieuze modal split vooropgesteld, zowel voor personenvervoer als voor goederenverkeer. Voor personenverkeer wordt in heel Vlaanderen een modal split van 40/60 vooropgesteld, waarbij 40 procent van de verplaatsingen uit duurzame modi bestaat. Voor de vervoerregio's Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand wordt een modal split van 50/50 geambieerd. Die modal split is een noodzakelijke voorwaarde om de leefbaarheid van de verschillende regio's te waarborgen, maar ook om infrastructuurprojecten zoals de Oosterweelverbinding levensvatbaar te maken.

Op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2015-2019 is er sprake van een modal split van 51% duurzame modi in het personenvervoer, het memorandum van de modal shift coalitie spreekt echter van 65% autoverplaatsingen.

1. Wat is de huidige modal split voor personenvervoer/woon-werkverkeer in de Antwerpse vervoerregio?
2. Wordt de huidige modal split berekend op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2015-2019, zoals aangegeven op de site van het Antwerpse Routeplan 2030, of vindt een actuele berekening plaats op basis van actuele verplaatsingsstatistieken?
3. Welke evolutie werd in 2023 bewerkstelligd voor de modal shift in de Antwerpse vervoerregio? Kan een evolutie voor de verschillende jaren van deze legislatuur worden geschetst?
4. Wat is de huidige modal split voor personenvervoer/woon-werkverkeer in de Antwerpse haven?
5. Wordt gezien de omvang van de Antwerpse haven en de grote hoeveelheid woon-werkverplaatsingen die de haven kent, samengewerkt met de stad Antwerpen en de Port of Antwerp-Bruges voor het verzamelen van verplaatsingsdata in de haven?
6. Welke vervoersdata worden verzameld om meer zicht te krijgen op verplaatsingen in de Antwerpse vervoerregio? Op welke manier worden de huidige data verzameld? Worden enquêtes uitgevoerd om mensen te bevragen over hun verplaatsingen per afstand en te weten welke modus ze daarvoor gebruiken?

7. Hoeveel procent van de verplaatsingen onder de 5 kilometer gebeurden respectievelijk met wagen, openbaar vervoer en fiets in de Antwerpse vervoerregio?
8. Hoeveel procent van de verplaatsingen tussen de 5 en 10 kilometer gebeurden respectievelijk met wagen, openbaar vervoer en fiets?
9. Hoeveel procent van de verplaatsingen tussen de 10 en 25 kilometer gebeurden respectievelijk met wagen, openbaar vervoer en fiets?
10. Kan uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen editie 6 of editie 7 een conclusie worden getrokken rond de Vlaamse modal shift, afgelijnd per vervoerregio om de ambitieuze modal split in de vervoerregio's Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand te monitoren?

ANTWOORD

op vraag nr. 657 van 8 februari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

Opmerking vooraf: Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 benoemt het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) als meetinstrument voor de modal split. De modal split is de verhouding tussen het aantal duurzame verplaatsingen t.o.v. het totaal aantal verplaatsingen. Deze definitie staat ook zo opgenomen in het Routeplan 2030.

De reden waarom de modal shift coalitie tot andere cijfers komt, vindt mogelijk haar oorsprong in een andere definitie van modal split (bv. afgelegde kilometers). Het regeerakkoord gaat in haar definitie evenwel uit van het aantal verplaatsingen.

1. Om tot een voldoende grote steekproef te komen, wordt het OVG 6 (okt 2021-nov 2022) gehanteerd als betrouwbare range om antwoord te geven. Voor 2021-2022 wordt volgens het OVG 6 het aandeel duurzame verplaatsingen in de Vervoerregio Antwerpen geschat tussen 57% en 61%. Specifiek op werkdagen wordt dit geschat tussen 55% en 60%.
2. De monitoring gebeurt op basis van het OVG, een telling die loopt over een periode die voldoende meetresultaten oplevert teneinde statistisch robuuste resultaten voort te brengen.
3. Zie het antwoord op vraag 1.

Om tot een voldoende grote steekproef te komen voor de individuele vervoerregio's is ervoor gekozen om de geaggregeerde gegevens van de eerste vijf OVG enquêtes (2015-2019) te gebruiken als een eerste nulmeting. De volgende referentieperiode is OVG 6 (okt 2021-nov 2022), met een betrouwbare range aan metingen. OVG 7 is momenteel in uitvoering en zal een volgende periode vormgeven.

- Voor 2015-2019 (OVG 5) werd het aandeel duurzame verplaatsingen voor de Vervoerregio Antwerpen geschat tussen 49% en 53%.
 - Voor 2021-2022 (OVG 6) wordt het aandeel duurzame verplaatsingen in de Vervoerregio Antwerpen geschat tussen 57% en 61%. Specifiek op werkdagen wordt dit geschat tussen 55% en 60%.
4. Er zijn geen recente representatieve en aparte cijfers van de modal split voor de Antwerpse haven.
 5. Er is geen systematische samenwerking tussen DMOW, stad Antwerpen en PoAB om verplaatsingsdata te verzamelen.
 6. Sinds 1994 wordt door het departement MOW onderzoek uitgevoerd naar het verplaatsingsgedrag van Vlamingen via het OVG (<https://www.mobielvlaanderen.be/ovg>). In dit onderzoek worden een aantal mobiliteitskenmerken van gezinnen en personen bestudeerd. De deelnemende respondenten worden bevraagd over diverse verplaatsingsgerelateerde aspecten, zoals kenmerken van de persoon die zich verplaatst, wanneer, waarom, van en naar waar, waarmee, hoelang en hoever iemand zich verplaatst.

Er wordt gevraagd om twee vragenlijsten in te vullen over het mobiliteitsgedrag en gedurende één dag (24 uur) verplaatsingen bij te houden in een verplaatsingsboekje.

In 2023 werd een nieuw OVG opgestart, met een nieuwe methodiek. Respondenten worden niet meer persoonlijk begeleid door een enquêteur. Wel zijn er instructievideo's en een hulplijn. De steekproef gebeurt nog steeds op basis van een trekking uit het rijksregister, maar de focus is verschoven van Vlaanderen naar de 15 vervoerregio's, die in elke regio het mobiliteitsplan opstellen. Dat moet het mogelijk maken om de regionale mobiliteitsplannen beter te monitoren. Het veldwerk voor OVG 7 is gestart in oktober 2023 en de resultaten worden in het voorjaar van 2025 verwacht.

7. Procentuele verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens hoofdvervoerswijze voor verplaatsingen tussen 0 en kleiner of gelijk aan 5 km:

Afstandscategorie	hoofd-vervoerswijze	Pct	ondergrens BI	bovengrens BI
00-05 km (N=1596 verplaatsingen)	te voet	37.8%	35.4%	40.2%
	fiets	27.0%	24.8%	29.2%
	OV	2.3%	1.6%	3.0%
	auto	29.8%	27.6%	32.1%
	anders	3.1%	2.2%	3.9%

BI, betrouwbaarheidsinterval op 95%

Op basis van het OVG 6 (veldwerkperiode okt 2021-okt 2022) schatten we de modale aandelen volgens aantal gemaakte verplaatsingen voor verplaatsingen tussen 0 en kleiner of gelijk aan 5 km als volgt:

- Wagen: tussen 27,6% en 32,1%
- Openbaar vervoer: tussen 1.6% en 3%
- Fiets: tussen 24.8% en 29.2%

Totaal aantal respondenten in OVG 6 met woonplaats in vervoerregio Antwerpen = 867

Totaal aantal geregistreerd verplaatsingen in OVG 6 door respondenten met woonplaats in vervoerregio Antwerpen = 2.531

8. Procentuele verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens hoofdvervoerswijze voor verplaatsingen vanaf 5 km en kleiner of gelijk aan 10 km:

Afstandscategorie	hoofd-vervoerswijze	Pct	ondergrens BI	bovengrens BI
5.1-10 km (N=394 verplaatsingen)	te voet	3.8%	1.9%	5.7%
	fiets	17.9%	14.1%	21.7%
	OV	5.3%	3.1%	7.5%
	auto	69.4%	64.8%	73.9%
	anders	3.5%	1.7%	5.4%

BI, betrouwbaarheidsinterval op 95%

Op basis van het OVG 6 (veldwerkperiode okt 2021-okt 2022) schatten we de modale aandelen volgens aantal gemaakte verplaatsingen voor verplaatsingen vanaf 5 km en kleiner of gelijk aan 10 km als volgt:

- Wagen: tussen 64.8% en 73.9%
- Openbaar vervoer: tussen 3.1% en 7.5%
- Fiets: tussen 14.1% en 21.7%

9. Procentuele verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (gavpppd) volgens hoofdvervoerswijze voor verplaatsingen vanaf 10 km en kleiner of gelijk aan 25 km:

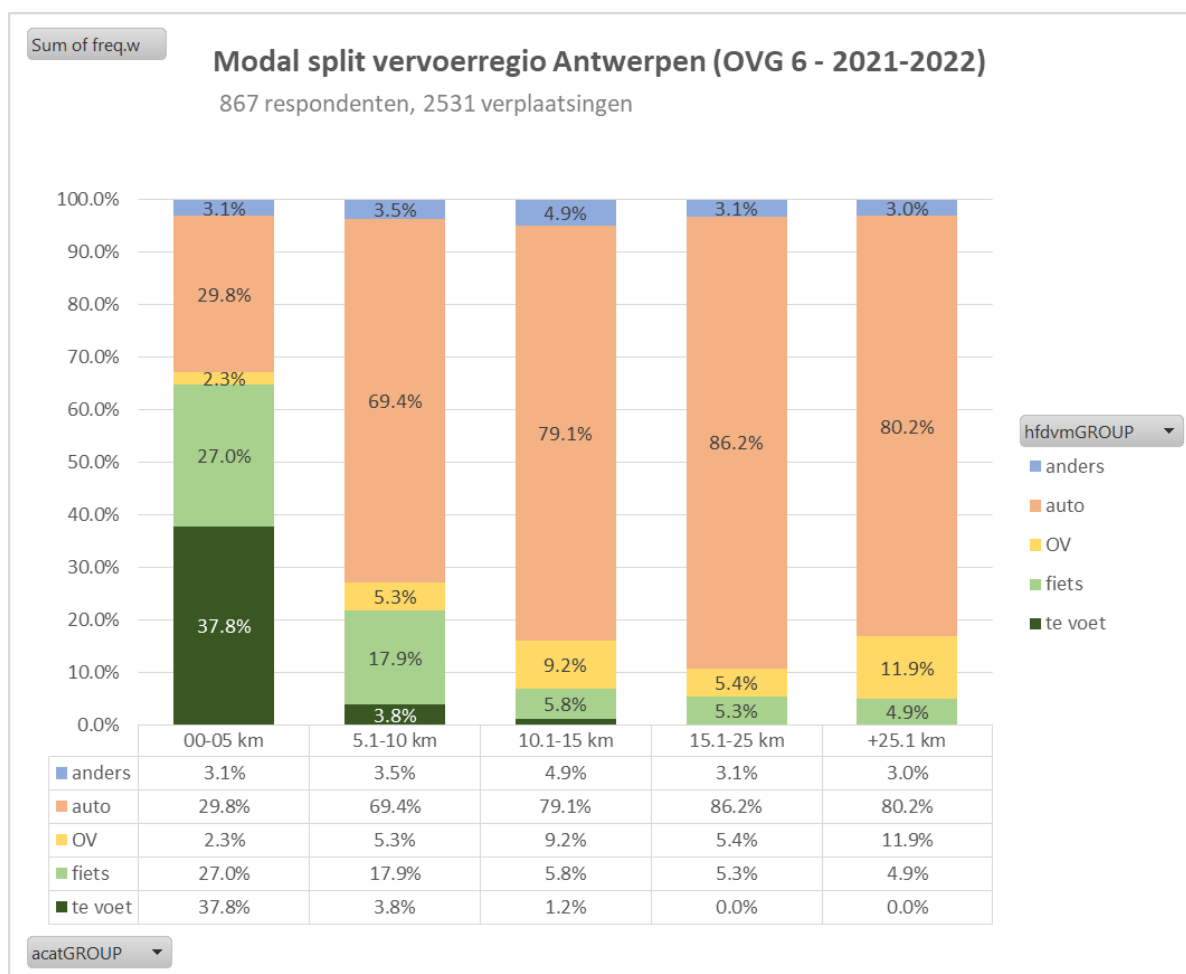
Afstandscategorie	hoofd-vervoerswijze	Pct	ondergrens BI	bovengrens BI
10.1-25 km (N=337 verplaatsingen)	te voet	0.6%	-0.2%	1.4%
	fiets	5.6%	3.1%	8.0%
	OV	7.2%	4.4%	9.9%
	auto	82.8%	78.7%	86.8%
	anders	4.0%	1.9%	6.0%

BI, betrouwbaarheidsinterval op 95%

Op basis van het OVG 6 (veldwerkperiode okt 2021-okt 2022) schatten we de modale aandelen volgens aantal gemaakte verplaatsingen voor verplaatsingen vanaf 10 km en kleiner of gelijk aan 25 km als volgt:

- Wagen: tussen 78.7% en 86.8%
- Openbaar vervoer: tussen 4.4% en 9.9%
- Fiets: tussen 3.1% en 8.0%

Tabel ter illustratie van vraag 7 t.e.m. 9 (zonder betrouwbaarheidsintervallen):



10. Uit het OVG 6 kunnen voor een beperkt aantal gebieden in Vlaanderen conclusies getrokken worden rond de modal shift. De totale steekproef (N=4183 respondenten) van OVG 6 is representatief volgens bevolkingsdichtheid gespreid over Vlaanderen, d.w.z. dat deelsteekproeven voor druk bevolkte gebieden – zoals Vervoerregio Antwerpen – groter zijn dan voor minder druk bevolkte gebieden.

De grootte en spreiding van de steekproef in het OVG 7 is niet evenredig verdeeld over Vlaanderen, maar is zodanig gespreid dat de deelsteekproef in elk van de 15 vervoerregio's even groot zal zijn (streefcijfers 1.600 deelnemers per vervoerregio), met uitzondering van de vervoerregio's Antwerpen, Gent, Limburg en Vlaamse Rand (streefcijfer 2.400 deelnemers per vervoerregio).