Vlaanderen
is omgeving

Gedragsstudie: Nabijheid van voorzieningen versus verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze

Eindrapport

DEPARTEMENT
OMGEVING

omgevingvlaanderen.be

GEDRAGSSTUDIE: Nabijheid van voorzieningen versus verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze

Deze studie tracht een inzicht te verwerven in de manier waarop de aanwezigheid, abundantie en kwaliteit van voorzieningen samen met de menselijke eigenheid gerelateerd zijn aan het verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze van mensen. De kennis uit dit onderzoek wordt verwerkt in handvaten voor gedragsverandering en aanbevelingen hoe de Vlaamse overheid te werk kan gaan om draagvlak te creeëren bij de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.
Dit onderzoek bestaat uit een literatuuronderzoek en een belevingsonderzoek. Het literatuuronderzoek brengt het verband tussen voorzieningen, woonplaatskeuze, verplaatsingsgedrag en de menselijk eigenheid in beeld op basis van bestaande literatuur. Het belevingsonderzoek zorgt voor een verdieping en/of extra inzichten. Dit kwalitatief onderzoek tracht een veelheid aan ervaringen naar boven te halen door middel van interviews met een verscheidenheid aan personen, die voldoende de diversiteit in Vlaanderen vertegenwoordigen.

Dit rapport bevat de mening van de auteur(s) en niet noodzakelijk die van de Vlaamse Overheid.

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever
Peter Cabus
Departement Omgeving
Vlaams Planbureau voor Omgeving
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
vpo.omgeving@vlaanderen.be
www.omgevingvlaanderen.be

Auteurs
Jonas De Maeyer – Endeavour
Sophie Leroy – Endeavour
Bert Timmermans – Endeavour
Marijke Vermander – Cosmopolis (VUB)
Koos Fransen – Cosmopolis (VUB)
Eva Van Eenoo – Cosmopolis (VUB)
Kobe Boussauw – Cosmopolis (VUB)
Fran Bambust – Ovum Novum Perplexicorum

Depotnummer
[Enkel bij gedrukte publicaties]

ISBN-nummer
[Enkel bij gedrukte publicaties]

Wijze van citeren
APA

PARTNERS

endeavour

OVUM

COSMOPOLIS CENTRE FOR URBAN RESEARCH

DEPARTEMENT OMGEVING

omgevingvlaanderen.be

MANAGEMENTSAMENVATTING

GEDRAGSINZICHTEN VERSTERKEN BELEIDSMAATREGELEN

De strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) voorziet dat in 2050 het ruimtebeslag in Vlaanderen niet hoger is dan vandaag. Gezien de verwachtte bevolkingstoename met 400.000 huishoudens tegen 2040, is dat een grote uitdaging. Het stimuleren van wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen (als één van de doelstellingen uit het BRV) wordt vaak al te letterlijk vertaald in een polariserend verhaal over 'goed' en 'slecht'. Zo wordt de Mobiscore - bedoeld om personen te laten stilstaan bij de locatie waar ze gaan wonen - soms geïnterpreteerd als een beoordeling of waarderingscijfer van de actuele woonplaats. We horen en lezen in radioprogramma's en krantenartikelen getuigenissen die het belang van de gekozen woonlocatie nuanceren: de dorpsbewoner die slechts één keer per week het dorp verlaat om alles wat nodig is één keer te halen; de stadsbewoner die voor iedere verplaatsing de wagen neemt; de bewoner die het nabijgelegen station helemaal niet gebruikt voor regelmatige verplaatsingen; de dorpsbewoner die vaststelt dat de buurtwinkels verwijnen en daar oplossingen voor zoekt. Zo vroeg De Standaard in de rubriek '2030 is nu' (Korneel Delbeke, 2021) recent nog aan meer dan 450 mensen hoe haalbaar en aantrekkelijk ze het vinden om vandaag in Vlaanderen te leven zonder eigen auto.

Wil de Vlaamse overheid de strategische visie van het BRV kunnen realiseren en burgers aanzetten om zich minder (ver) en duurzamer te verplaatsen, dan zijn enkel regelgevende en financiële maatregelen onvoldoende. Door rekening te houden met de diversiteit aan gebruiks- en verplaatsingsstrategieën en beter aan te sluiten bij het gedrag van de Vlamingen kunnen maatregelen efficiënter ingezet worden om bepaalde woonplaats- en verplaatsingskeuzes in relatie tot voorzieningen te stimuleren. Het beter begrijpen van gedrag kan dus een belangrijke factor zijn in een ruimtelijke transitie van Vlaanderen. Hiermee past deze studie zich in andere gedragsstudies die het VPO heeft opgestart, zoals het recent afgeronde Belevingsonderzoek Compact Wonen (De Maeyer e.a., 2020).

In dit belevingsonderzoek is daarom onderzocht hoe verschillende personen keuzes maken in de woonplaats en hun verplaatsingen naar voorzieningen, van dorpsbewoner tot stedeling. De focus ligt hierbij op factoren die menselijk gedrag beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld persoonlijke karakteristieken, attitudes en achterliggende motivaties. Op basis van die resultaten, formuleren de onderzoekers handvaten voor gedragsverandering en aanbevelingen hoe de Vlaamse overheid te werk kan gaan om draagvlak te creeëren bij de uitrol van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

AANPAK VAN DE ONDERZOEKERS

Het ruimtelijke onderzoek over voorzieningen van de laatste jaren vertrekt veelal van de achterliggende aanname dat er een lineair verband is tussen afstand enerzijds en verplaatsings- en woongedrag anderzijds. Maar blijkt dit ook uit het werkelijk gestelde gedrag? De nabijheid van een bepaalde voorziening maakt een (duurzame) verplaatsing ernaartoe misschien mogelijk, maar dit wilt niet noodzakelijk zeggen dat men dit ook werkelijk zal doen. Om daar zicht op te krijgen drong een gedragsstudie zich op. De studie bouwt daarbij op twee pijlers: 1) het samenbrengen, interpreteren en integreren van de bestaande kennis; 2) het toetsen van de tentatieve synthese via kwalitatief

gedrags- en belevingsonderzoek. De studie bestaat dus uit een literatuuronderzoek en een belevingsonderzoek. Er wordt vertrokken van de volgende vraagstellingen: 1) Welke rol spelen voorzieningen in de woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag? 2) Welke rol speelt nabijheid? 3) Wat zijn de factoren die dit gedrag (woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag in relatie tot voorzieningen) beïnvloeden?

Om deze vragen te beantwoorden was allereerst een analyse nodig, waarbij de nabijheid van voorzieningen werd afgewogen tegen andere invloedsfactoren, zogenaamde concurrerende invloeden bij de woonplaatskeuze: identiteitspatronen, verwachtingspatronen, sociale normen, sociale netwerken, ervaringen, beschikbaarheid, betaalbaarheid, etc. Het literatuuronderzoek bevat een screening van bestaand onderzoek over woonplaats- en verplaatsingskeuzes in relatie tot voorzieningen in Vlaanderen. Zowel academische literatuur als resultaten uit het Vlaamse Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) worden meegenomen. De literatuur schetst vooral de Vlaamse context maar er worden ook kort enkele (inter)nationale beleidsprogramma's en -tools besproken. Het literatuuronderzoek vond echter geen gegevens die bevestigen dat de aanwezigheid van voorzieningen op wandel- of fietsafstand doorweegt bij de woonplaatskeuze van de Vlamingen.

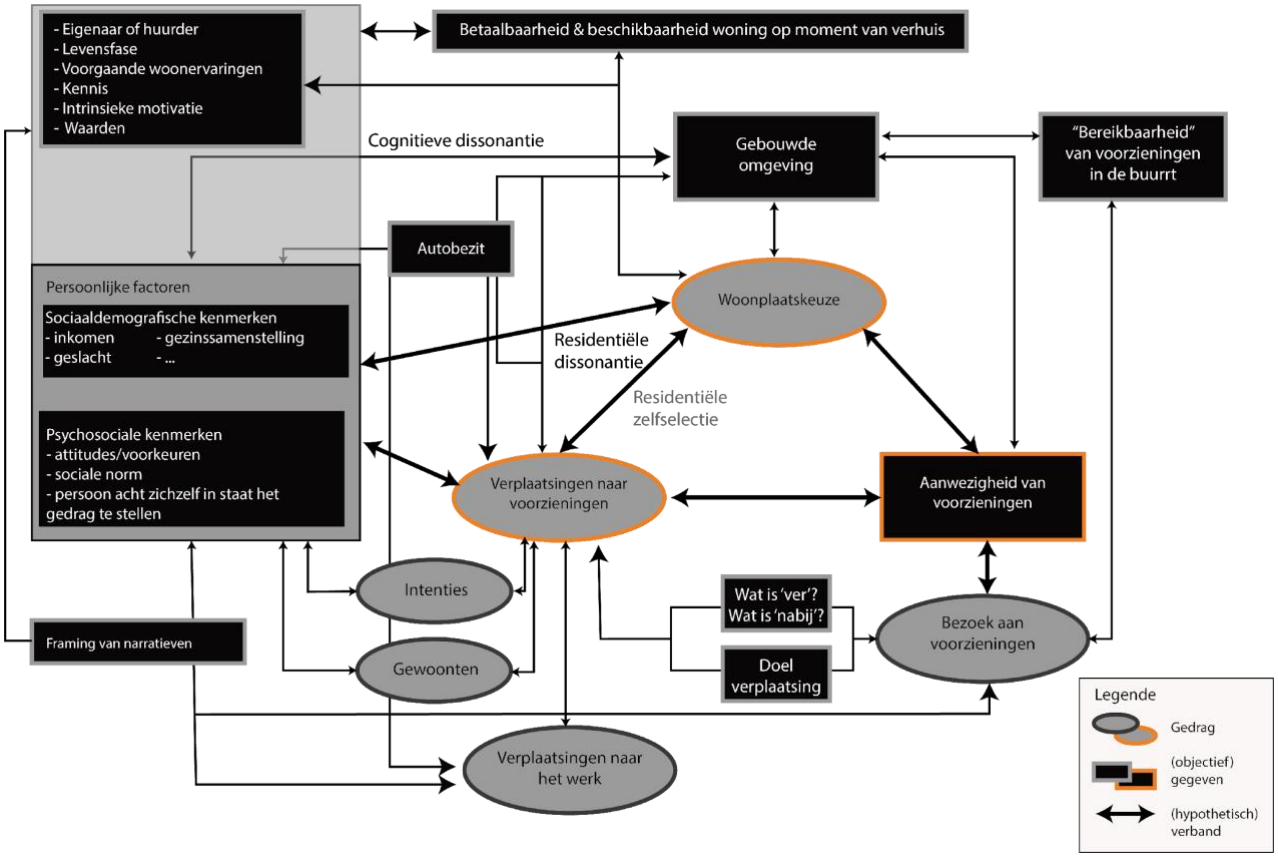
Het belevingsonderzoek wil aanvullend nuance brengen in de beschikbare literatuur en data door deze aan te vullen met gedragsinzichten van Vlaamse respondenten. Met dit kwalitatief onderzoek wordt getracht een veelheid aan ervaringen naar boven te halen door middel van interviews met een verscheidenheid aan personen, die voldoende de diversiteit in Vlaanderen vertegenwoordigen. Het belevingsonderzoek gaf aan dat de aanwezigheid van voorzieningen bij verschillende personen in zekere mate wel een doorslaggevende factor was en dat dit voornamelijk bij personen die bewust stedelijk gaan wonen sterker dan gemiddeld bepalend was.

ONZE WOONPLAATSKEUZE EN VERPLAATSINGSGEDRAG IS COMPLEX

Recent ruimtelijk onderzoek over voorzieningen vertrekt vanuit het verband tussen ruimtelijke structuur, nabijheid van voorzieningen en menselijk gedrag. Waar we wonen en welke voorzieningen er zich in de onmiddellijke omgeving van onze woonplaats bevinden, bepaalt de wijze waarop en het gemak waarmee we die voorzieningen kunnen bereiken. Dit wilt echter niet zeggen dat we altijd voor de meest nabije voorziening kiezen, noch dat we ons te voet of met de fiets verplaatsen naar een voorziening die op wandel- of fietsafstand van onze woonplaats ligt. Verplaatsingen naar voorzieningen en woonplaatskeuzes worden immers niet enkel door de locatie van voorzieningen bepaald, maar ook door verschillende persoonlijke eigenschappen en gedragingen.

Deze studie heeft als opzet de relatie tussen enerzijds voorzieningen en anderzijds verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze in kaart te brengen. De focus ligt hierbij op factoren die menselijk gedrag beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld persoonlijke karakteristieken, socio-economische kenmerken of de eigenschappen van de gebouwde omgeving. Binnen dat menselijk gedrag focussen we op twee specifieke aspecten: enerzijds verplaatsingsgedrag en anderzijds de manier waarop mensen een woonplaats kiezen. Verplaatsingsgedrag gaat over gedrag dat frequent gesteld wordt, al dan niet bewust. Het kiezen van een woonplaats daarentegen, is een meer unieke gelegenheid en hangt vaak samen met een ingrijpende wijziging in iemands leven, zoals bijvoorbeeld het ouderlijk huis verlaten, gaan samenwonen, scheiden, enzovoort.

Doorheen het literatuuronderzoek wordt een hypothetisch schema opgebouwd om de lezer te ondersteunen in de complexiteit aan factoren en verbanden die in de literatuur vermeld worden.



Figuur 1.27 Schematische voorstelling: het verband tussen woonplaatskeuze, verplaatsingen naar voorzieningen en aanwezigheid van voorzieningen wordt door heel wat factoren direct of indirect beïnvloed

DE INVLOED VAN VOORZIENINGEN OP DE TWEE GEDRAGINGEN

In dit onderzoek kijken we dus naar de mate waarin voorzieningen inwerken op deze twee aspecten van gedrag: verplaatsingsgedrag enerzijds en woonplaatskeuze anderzijds. Welke rol speelt bijvoorbeeld de nabijheid van een voorziening om deze als bestemming te kiezen? Welke vervoersmodus kiest men om die bestemming te bereiken? Hoe frequent maakt men deze verplaatsing? Welke factoren spelen hierop in? Ook onderzoeken we wat het belang is van de aanwezigheid van voorzieningen nabij de woonplaats. Waarom kiest men om ergens te gaan wonen? Welke factoren wegen het meeste door bij het maken van een woonplaatskeuze? Wat is de rol van voorzieningen bij deze keuze? De focus van dit onderzoek ligt op 'frequent' gebruikte voorzieningen. Het gebruik van verschillende types voorzieningen varieert sterk. Zo gaan sommige Vlamingen wekelijks naar de bibliotheek, en anderen nooit. Met jonge kinderen is het handig om een kinderopvang of school in de buurt te hebben, maar voor wie geen kinderen heeft, speelt dit geen rol.

Men kan voorzieningen ook op verschillende manieren benaderen: vanuit het perspectief van de ruimtelijke structuur of nederzetting (waar bevinden voorzieningen zich ten opzichte van elkaar), vanuit het perspectief van de aanbieder (wie zal van een bepaalde voorziening gebruik maken) en de gebruiker (waar bevinden voorzieningen zich ten opzichte van mijn woonplaats, welke voorziening kies ik en hoe verplaats ik mij er naartoe). Het gedrag van de gebruiker van voorzieningen in de ruimte staat centraal in dit onderzoek.

Via het principe van residentiële zelfselectie (men gaat liefst wonen waar men zich kan verplaatsen met het vervoersmiddel dat men verkiest) heeft de aanwezigheid van voorzieningen een invloed op woonplaatskeuze. In compacte wijken met gemengd gebruik kan men zich gemakkelijker te voet of met de fiets verplaatsen. Wie zich liever zo verplaatst, zal dit soort wijken dus verkiezen boven monofunctionele residentiële wijken met lage densiteiten. Ook een woonplaatskeuze wordt beïnvloed door heel wat andere dan ruimtelijke factoren, zoals bijvoorbeeld de voorkeuren van gezinsleden en de beschikbaarheid van een (betaalbare) woning op het moment van verhuis.

DE IMPACT VAN DE GEBOUWDE OMGEVING

In de literatuur heeft men de invloed van de gebouwde omgeving voornamelijk onderzocht en benaderd via de zogenaamde 3 D's (*Density*, *Diversity* en *Design*), i.e. de compactheid van een buurt, de functiemix en het ontwerp van het transportnetwerk. Recenter onderzoek voegt hier soms twee extra D's aan toe: bereikbaarheid van de bestemming (*destination accessibility*) en afstand tot openbaar vervoer (*distance to transit*). Een term die hiermee verband houdt en recentelijk steeds vaker opduikt in planningscontext is '*walkability*'. Een buurt die '*walkable'* of 'bewandelbaar' is, is ontworpen voor voetgangers en fietsers en er is een mix aan voorzieningen aanwezig. Literatuur toont aan dat de inrichting van de woonomgeving verplaatsingsgedrag kan beïnvloeden. Zo verminderen autoluwe buurten het autogebruik en maakt de inrichting het mogelijk voor de inwoners zich er duurzaam te verplaatsen. Het is echter nog steeds mogelijk de auto te gebruiken. Men moet er dus voor kiezen in zulke wijken te gaan wonen én men moet gebruik maken van de beschikbare mogelijkheden om zich duurzaam te verplaatsen. Ook hier speelt residentiële zelfselectie een rol. Men zou kunnen verwachten dat een autoluwe omgeving niet veel invloed heeft op personen die graag met de auto rijden. Desondanks vertonen ook de 'autoliefhebbers' duurzamer verplaatsingsgedrag in autoluwe gebieden dan personen die wonen in omgevingen die ingericht zijn voor autogebruik. In Vlaanderen woont de meerderheid van de inwoners op wandel- of fietsafstand van voorzieningen. De zogenaamde '15-minuten-stad' (waar alle essentiële voorzieningen zich binnen 15 min wandelen of fietsen van de woonplaats bevinden) is voor vele Vlamingen al een feit. In de praktijk is het echter niet zo dat deze voorzieningen ook te voet of met de fiets bezocht worden. Zoals reeds eerder vermeld: nabijheid is niet de enige factor die hier speelt. Ook o.a. de inrichting van de openbare ruimte, de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de deur (zowel thuis als bij de voorziening) en het algemeen hoge autobezit en autogebruik als 'norm' voor verplaatsingen, spelen hier wellicht een rol. Ook hier houden sociodemografische kenmerken van personen en huishoudens verband met gedrag.

Recente ontwikkelingen in studies omtrent verplaatsingsgedrag tonen aan dat het lineair verband tussen afstand en verplaatsingskeuze niet volstaat om ons verplaatsingsgedrag te beschrijven. Het wordt duidelijk dat het verband tussen verplaatsingsgedrag en deelname aan activiteiten afhankelijk is van een complex systeem van gebruiks- en verplaatsingsstrategieën en verwachtingen die niet enkel een ruimtelijke basis kennen. Zo spelen ook temporele aspecten (bv. hoe veel tijd iemand beschikbaar heeft) en persoonlijke beperkingen (bv. welk voertuig iemand beschikbaar heeft) een belangrijke rol.

Op welke manier de gebouwde omgeving (en de voorzieningen in de buurt) woonplaatskeuze beïnvloeden blijft voorlopig onderbelicht. Ook woonplaatskeuze is complex en hangt af van een variëteit aan factoren. Ook hier kan residentiële zelfselectie een rol spelen: iemand die zich graag met de fiets of te voet verplaatst, woont liefst in een buurt waar dit gemakkelijk en veilig kan. Bescheiden onderzoek door OVG in en rond Antwerpen toont aan dat de nabijheid van parken, speeltuinen of een groene omgeving gezinnen kan aantrekken naar de stad, terwijl de afwezigheid van groenvoorzieningen gezinnen die in de stad wonen dan weer naar de rand kan duwen.

HANDVATEN VOOR GEDRAGSVERANDERING BIJ BEPAALDE SEGMENTATIES

Dit onderzoek brengt verschillende complexe thema's samen: de ruimtelijke spreiding van voorzieningen, verplaatsingsgedrag, woonplaatskeuze, attitudes, vaardigheden, competenties en sociale normen. Al deze aspecten interageren met elkaar en beïnvloeden gedrag op verscheidene manieren op verschillende momenten. Het belevingsonderzoek liet niet alleen toe een vollediger beeld te schetsen van een complexe realiteit, het stelde ons ook in staat om voor verschillende profielen de verbanden tussen verschillende factoren duidelijker te articuleren. Een profiel kan begrepen worden als een groep van personen die verschillende persoonlijke eigenschappen en psychosociale factoren ('attitude en perceptie', 'gewoonten') gemeenschappelijk hebben en zich laten leiden door soortgelijke motivatoren. Het doel is voor hen herkenbare ervaringen op te bouwen die personen kunnen ondersteunen bij het maken van (meer) duurzame beslissingen met betrekking tot verplaatsingen en woonplaatskeuze.

In het belevingsonderzoek is dan ook een belangrijke plaats weggelegd voor het in kaart brengen van die verschillende motivatoren. Bij een woonplaatskeuze en beslissingen met betrekking tot verplaatsingen en voorzieningen worden tal van factoren, praktische eisen en waarden tegen elkaar afgewogen. De uitkomst van deze oefening, die niet altijd even bewust en rationeel gebeurt, hangt af van persoon tot persoon en wordt sterk gekleurd door eerdere ervaringen in het levens- en woontraject. Zo werden de drempels en valkuilen opgetekend die door uiteenlopende profielen ondervonden worden en werden ook hefbomen geformuleerd om gedragsverandering in gang te zetten (in relatie tot de strategische doelstellingen van het BRV).

Louter inzetten op gedragsverandering volgens een sociaal-demografische opdeling (ook wel 'segmentatie' genaamd) zou niet volstaan. Een uitgebreide segmentatie op basis van psychosociale factoren maakt dat ook kan ingezet worden op gedragsverandering bij personen op basis van hun (al dan niet onbewust) achterliggende motivatie die meespeelt bij het maken van keuzes. Een keuzeproces is vaak een samenspel van verschillende soorten motivaties. Een motivatie kan dan wel van intrinsieke aard zijn, maar zelfs dan is de kans dat sociale relaties de keuze beïnvloeden, reëel. Naast maatregelen oefenen ook begeleidende omstandigheden (*nudges*) een grote invloed uit. Deze ingrepen staan niet dwars op de motivationele maatregelen, maar helpen ze. Met het 7E-model (Fran Bambust, 2017) als uitgangspunt konden uiteenlopende motivaties verder uitgewerkt en gekoppeld worden aan bepaalde segmentaties. Voortgezet onderzoek is echter nodig (bv. om uit te maken welke factoren meer of minder doorwegen bij het stellen van een specifiek verplaatsingsgedrag) om deze resultaten verder te verfijnen en een bredere basis te geven. Vervolgens kan dan een strategie voor gedragsverandering uitgezet worden, een stappenplan of *roadmap*, die bepaalt welke hefbomen in welke fasen ingezet dienen te worden om het optimale effect te bekomen.

In de paragrafen die volgen gaan we per segment (op basis van autobezit, sociaaldemografische en psychosociale factoren) in op de valkuilen, drempels en hefbomen die ervaren worden door uiteenlopende profielen.

SEGMENTATIE OP BASIS VAN AUTOBEZIT

Om te beginnen is in het onderzoek een belangrijke rol weggelegd voor de parameter autobezit. Immers, zij die geen auto bezitten of ter beschikking hebben, zullen deze ook minder vaak gebruiken om verplaatsingen te maken. Deze groep personen bevindt zich vooral in (rand)stedelijke gebieden. In stedelijk gebied ligt ook bij de autobezitters het autogebruik doorgaans lager.

Of het door het leven gaan zonder auto al dan niet als een beperking of keuze aangevoeld wordt, hangt samen met de (vervoer)alternatieven en voorzieningen die de woonplaats biedt en die een auto eventueel overbodig maken. Wanneer voorzieningen niet 'nabij' zijn wordt de afhankelijkheid van de auto om het gezins- en werkleven efficiënt te plannen alleszins groter.

Ook de bedrijfs- of -salariswagen (met tankkaart) heeft een grote impact op het verplaatsingsgedrag. Meerdere participanten wijzen erop dat het verplaatsingen faciliteert die anders niet of via een andere vervoersmodus gemaakt zouden worden. Het verlaagt de drempel voor autogebruik, wat ertoe kan leiden dat men de auto ook voor nabije voorzieningen (zoals de bakker) gaat gebruiken.

De mate van autogebruik houdt duidelijk verband met het ter beschikking hebben ervan. Zo wordt autogebruik vaak een gewoonte. Om de doelstellingen van het BRV verder na te komen kan bij dit segment het autobezit en -gebruik verder ontmoedigd worden wanneer alternatieven verder aanmoedigd worden; de omgeving het gebruik van alternatieven vergemakkelijkt; er voldoende alternatieven zijn voor ieder wat wils; en er gerichte informatie over te verschaffen is. Volgens het principe van residentiële zelfselectie zal in het algemeen een verlaagd autobezit er automatisch toe leiden dat mensen vaker zullen kiezen voor wonen nabij voorzieningen.

SEGMENTATIE OP BASIS VAN SOCIAALDEMOGRAFISCHE FACTOREN

Vanuit de kansen die breukmomenten vormen tot het stellen van nieuw consistent gedrag wordt het interessant om te focussen op de verschillende levensfasen waartussen breukmomenten plaatsvinden.

Scholieren, studenten- en jongvolwassenen
Het verplaatsingsgedrag van jongeren verschilt naargelang er sprake is van een stedelijke of landelijke context. Uit het belevingsonderzoek komt naar voren hoe een waaier aan aspecten die deel uitmaken van het stedelijke leven aantrekkingskracht uitoefenen op met name studenten en jongvolwassenen. Jongeren in het stedelijk gebied hebben algemeen gesproken een meer actief en dynamisch verplaatsingspatroon en maken gebruik van verschillende soorten voorzieningen (horeca, koffiebars, restaurants, musea, sport- en welnesscentra, cultuur, muziek, cinema, …). Ze kunnen hiervoor doorgaans dicht bij huis terecht, vaak zelfs te voet of met de fiets.

Toch blijkt de beleving van wonen en leven in de stad alvast bij de participanten minder eenduidig dan soms geopperd wordt. Bij studenten uit het randstedelijke of landelijke gebied zijn in het weekend (thuis) de drempels voor een duurzaam verplaatsingsgedrag alvast hoger. Zij gebruiken vaker de auto, zeker voor wat grotere afstanden. Wonen en leven in de stad beschouwt deze groep veeleer als een overgangs- of tussenfase in het woontraject. Hun ideaal van wonen blijft dat van de open of halfopen bebouwing in een rustige en groene omgeving aan de rand van een dorp met basisvoorzieningen.

Door op kot te zitten, proefden deze jongeren van de voordelen van o.a. voorzieningen, waarmee een stadscentrum op deze leeftijdsgroep aantrekkingskracht uitoefent. Het appelleren aan deze ervaring vormt een belangrijke potentiële hefboom in dit segment. Daarnaast is er ook een rol weggelegd voor sociale motivatie. Voor deze leeftijdsgroep doet de mening van vrienden ertoe bij het maken van keuzes, ook als het gaat over de manier van verplaatsen.

Volwassenen (met of zonder kinderen)
Uit het belevingsonderzoek bleek dat gezinnen met kinderen op een meer reflexieve manier met hun verplaatsingsgedrag omgaan en dit ook meer doelbewust pogen te structureren. Zowel de noodzakelijkheid als de mogelijkheden daartoe verschillen naargelang het gezin (rand)stedelijk dan wel landelijk woont.

Wijzigingen in verplaatsingspatronen hangen vaak samen met een verhuis, die op haar beurt vaak plaatsvindt wanneer de gezinssamenstelling wijzigt door (bv. het krijgen van kinderen). In de praktijk betekent verhuizen voor vele (middenklasse)gezinnen in Vlaanderen een verhuis naar de stadsrand of het buitengebied, want een huis met tuin in de 'kindvriendelijkere' suburbane rand blijft in de hoofden van vele Vlamingen de ideale woonplek. Op die manier creëert de gezinsuitbreiding een valkuil voor een groep personen die tot dan toe een veeleer duurzaam verplaatsingsgedrag had aangehouden. Uit het literatuuronderzoek blijkt bijvoorbeeld dat kinderen in landelijk gebied ook vaker naar en van school vervoerd worden. Ook bij de keuze voor andere voorzieningen wordt rekening gehouden met de kinderen. Zo zoeken gezinnen met kinderen andere gezinnen met kinderen op. De nabijheid van familie die eventueel ook de kinderen opvangt, is een ander belangrijk issue.

Voor gezinnen met kinderen zien we vele drempels die wonen nabij plaatsen van voorzieningen moeilijk maken; onder meer betaalbaarheid, toegankelijkheid, mobiliteit, en een gezinsvriendelijk omgeving zorgen er vaak voor dat perifere locaties die voorkeur krijgen. Om gezinnen duurzaam te binden aan locaties met voldoende voorzieningen zoals steden en dorpskernen zal er moeten ingezet worden op het gezinsvriendelijke inrichten, betaalbaar maken van deze plekken. Zo kan dit ook meer de sociale norm worden een evidente keuze, daar waar dit vandaag vaak nog niet zo gezien wordt.

Medioren
Zelfs bij een veranderende context is de flexibiliteit in de woonkeuze voor deze leeftijdsgroep eerder gering. Mede doordat in Vlaanderen het bezit van een eigen woning ingeburgerd is en velen zich aan een plek hechten, biedt een overgang naar een nieuwe levensfase minder kansen voor veranderingen in woonkeuze en verplaatsingsgedrag. Het betreft bovendien een generatie die opgegroeid is met een *mindset* die algemeen gesproken nog sterk auto-georiënteerd was, wat nog altijd het verplaatsingsgedrag van een aantal participanten kleurt.

Senioren
De verschillen in verplaatsingsgedrag tussen de verschillende participanten bleken voor deze levensfase erg groot: sommige senioren komen nauwelijks nog buiten, terwijl andere nog behoorlijk actief zijn. Algemeen gesproken voelen zij zich goed op de plek waar ze wonen, ook al is het in landelijk gebied veeleer pover gesteld met de nabijheid van voorzieningen wat de afhankelijkheid van de auto vergroot. Verplaatsingen met de wagen worden niet als erg problematisch ervaren.
Bedrijfs- of salariswagens blijven duidelijk gewoontes aanwakkeren die moeilijk omkeerbaar zijn, maar ook de kwaliteit aan evenwaardige alternatieven voor autogebruik en het centraal wonen nabij voorzieningen ontbreken vaak. Voor oudere generaties kan extra ingezet worden op extra motivaties om gewoontes te kunnen doorbreken. Door alternatieven op maat uit te denken, hen te inspireren en informeren, hen sociaal te motiveren en te laten ontdekken en beleven.

SEGMENTATIE OP BASIS VAN PSYCHOSOCIALE FACTOREN

Naast de sociaal-demografische factoren vormen psychosociale factoren belangrijke invloeden op het gesteld gedrag. We onderscheiden hierbij 8 verschillende motivaties.

Gewoonte als non-motivatie

Allereerst is het belangrijk om een groep te erkennen die voorlopig nog niet gemotiveerd is. Deze groep kan op termijn een weg vinden naar één van de besproken motivaties, maar laat zich niet snel overtuigen. Wanneer gewoonten zodanig 'ingebakken' zijn dat ze als het ware een tweede natuur worden, is het misschien niet onmogelijk om ze te keren, maar vergt dit wel een traag en soms pijnlijk proces. De gewenste gedragswijziging dient dan gekaderd te worden in een systemische verandering, bijvoorbeeld de wijziging van het huidige op de auto gerichte systeem (technologieën, infrastructuur, regelgeving, culturele voorkeuren, etc.) naar een systeem dat gedomineerd wordt door collectief en/of actief transport. Ook de beschikbaarheid en zichtbaarheid van alternatieve gewoonten zijn belangrijke voorwaarden. Idealiter zijn de gewenste gedragingen al eerder in de levensloop gesteld en kunnen ze geactiveerd worden.

Omdat gedrag op latere leeftijd moeilijker bij te sturen is, is het belangrijk om personen reeds op jonge leeftijd door de juiste opvoeding en informatie in een duurzame richting te duwen. Een moeilijkheid is dat de drempels om gewenst gedrag te stellen vaak aangevoeld worden als zouden ze persoonlijk verankerd zijn en een integraal onderdeel vormen van de persoonlijkheid ("zo ben ik nu eenmaal"). Breukmomenten verbreken evenwel de oude 'consistentie-bias', wat de opportuniteit creëert om op dat moment veranderingen in het zelfbeeld te stimuleren. De persoon in kwestie wordt immers gedwongen zichzelf te herdefiniëren en heeft daarbij nood aan verbindende narratieven.

Intrinsieke motivatie

Behoudsgezindheid

Bij deze groep speelt de woonomgeving waar de persoon is opgegroeid veelal een doorslaggevende factor bij de keuze van een woonplaats. De woning is liefst gelegen nabij vrienden en/of familie, in een rustige woonomgeving waar men zich geborgen voelt. Deze personen hechten belang aan tradities en conventies waar ze ingebed zitten en zien deze vaak ook als een onderdeel van hun identiteit. Dit gedrag stelt zich veelal ook bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij meestal de meest gekende vervoerswijze, verweven met hun identiteit wordt gebruikt, al is het mogelijk niet de meest efficiënte manier.

Omdat deze personen nogal vaak weerstand tonen t.o.v. wat ze kunnen verliezen is het belangrijk te kaderen wat ze ook verliezen binnen het niet aangaan van de doelstellingen van het BRV. De hefbomen bij woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag worden dus best zowel binnen het 'Nudge-terrein' als binnen de motivatie gezocht: we willen namelijk een disruptie teweegbrengen binnen de identiteit van deze doelgroep en daar meteen een alternatief, consistent verhaal bij naar voor schuiven. Een voorbeeld hiervan is het onmogelijk maken om met de wagen tot aan de schoolpoort te rijden waarbij je personen vertelt dat ze dit uiteraard wel goed zullen vinden omdat ze net om de veiligheid van hun kinderen bekommerd zijn.

Duurzaamheid

Deze groep maakt zich zorgen over de gevolgen van hun gedrag voor het milieu. Deze bekommernis werkt door in het maken van kritische keuzes in vele alledaagse handelingen en op het vlak van mobiliteit, type (online-)voorzieningen en woonplaatskeuze. Lokale voorzieningen worden zoveel mogelijk te voet of met de fiets bezocht en voor verdere afstanden gebruikt men het openbaar vervoer en eventueel autodelen. Voorzieningen die inzetten op het duurzaamheidsaspect zijn het waard om een meerprijs te betalen en/of een verdere verplaatsing te doen. Dit segment is het meest vatbaar

voor intrinsieke motivatie en kan door de nodige informatie geholpen worden in het maken van verdere duurzame keuzes. Wat is een compacte woning? Wanneer weet ik dat ik een duurzame woning heb gekozen?

Gezondheid

Bij deze groep speelt (de nabijheid van) een groene en gezonde woonomgeving veelal een doorslaggevende rol bij de keuze van een woonplaats: criteria als rust, luchtkwaliteit, de beschikbaarheid over een (collectieve) tuin of de nabijheid van groenpolen. Gezondheid weegt ook door bij de keuzes voor bepaalde voorzieningen en biologische producten, ook als dit een inspanning vraagt (vb. naar CSA, eigen moestuin, …). Dit gedrag zet zich door bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij men bewust en consequent ("door weer en wind") kiest voor actieve vervoerswijzen als de fiets. Dit segment is het best te overtuigen door het maken van gezonde stedelijke leefomgevingen met nabijheid tot voorzieningen. Het ontbreken hieraan zet hen vandaag nog vaak aan om voor meer perifere locaties te kiezen. Door goede en veilige fietsinfrastructuur zijn zij vaak bereid om zich toch duurzaam te verplaatsen en lange afstanden af te leggen.

Extrinsieke motivatie

Kostprijs

Bij deze groep spelen economische overwegingen, in vergelijking met andere groepen, sterker mee bij de woning- en woonplaatskeuze. De woning geldt altijd ook als een investering, een 'appeltje voor de dorst'. Daarbij kijkt men naar het totale kostenplaatje (energie- en verplaatsingskosten, ligging, …). Een soortgelijk gedrag stelt zich bij verplaatsingen naar voorzieningen, waarbij financiële overwegingen zwaarder doorwegen dan bijvoorbeeld het belevingsaspect. Prijzen worden vooraf online vergeleken of via folders. Gevoeligheid voor aanbiedingen, kortingen en goede deals doet personen uit deze groep een ommetje maken en verdringt de rationale van hun verplaatsingsgedrag op de achtergrond. Dit segment is het meeste vatbaar voor extrinsieke motivatie gelinkt aan financiële prikkels en kan daarnaast in zijn gedrag gestuurd worden door hen in te lichten over de financiële voordelen van gewenst gedrag of ook toekomstige winst te helpen visualiseren.

Efficiëntie

Deze groep hecht bij de woonplaatskeuze veel belang aan de ligging van de woning, die een efficiënte organisatie van het gezins- en werkleven moet bevorderen. Daarom zijn de voorzieningen van het centrum en het werk vanuit de woonplaats liefst vlot bereikbaar. Voor de verplaatsing kiezen personen uit deze groep (een combinatie van) de gemakkelijkste en snelste vervoerswijze(n), waarbij men meerdere elementen in rekening brengt (reistijd 'van deur tot deur', parkeerplaats, infrastructuur, ...). Om tijdverlies te vermijden worden bezoeken aan voorzieningen gekoppeld aan elkaar. 'Win-win-situaties' zoals sporten of werken tijdens een verplaatsing lijken vanuit dit perspectief ideaal voor het maximaal aanwenden van de kostbare tijd.

Dit segment is het meest vatbaar voor extrinsieke motivatie gelinkt aan tijdwinst/ gemak en kan daarnaast in zijn gedrag gestuurd worden door hen via data ("meten is weten") in te lichten over de voordelen van gewenst gedrag. Flexibiliteit van de auto duwt velen uit deze groep vandaag nog richting onduurzaam verplaatsingsgedrag. Openbaar vervoer is veelal onpraktisch, de fiets te traag en alternatieve deelsystemen nog te beperkt. Door deze drempels weg te nemen kan het gewenste gedrag makkelijker gesteld worden dan het ongewenste gedrag. Efficiëntie gaat vaak samen met comfort, bijvoorbeeld door openbaar vervoer voldoende kwaliteitsvol (vb. Wi-Fi) te maken zodat tijd nuttig gebruikt kan worden, maar ook door de faciliteiten voor de auto (vb. parkeerplaats) minder toegankelijk te maken.

Sociale motivatie

(Sociale) sfeerbeleving

Deze groep hecht veel belang aan de levendigheid van de woonomgeving bij het kiezen van een woonplaats en streeft naar een goede balans tussen het sociale leven en het werk. De woning ligt daarom bij voorkeur nabij diverse sociale en culturele voorzieningen die dorps- en vooral stadscentra ('het echte, bruisende stadsleven') te bieden hebben. Bij de verplaatsing naar voorzieningen telt niet alleen snelheid en efficiëntie, maar speelt ook het belevingsaspect mee. Deze dimensie is ook belangrijk wanneer het om voorzieningen gaat: niet alleen wordt de eigen buurt bewust gefrequenteerd, men gaat ook graag op ontdekking. Voor specifieke (recreatieve) voorzieningen en/of het bezoeken van vrienden, kennissen en familie worden dan ook graag verdere en eventueel zelfs verre afstanden afgelegd. Bij dit segment is het belangrijk om in te spelen op die beleving. Ook de verwachting goed in de verf zetten zijn belangrijke hefbomen bij deze groep.

Conformisme

Personen in deze groep zijn in sterke mate groepswezens die zich bewust of onbewust laten beïnvloeden door de mening en/of keuzes van partner, vrienden, familie en kennissen op vlak van mobiliteit, type (online-)voorzieningen, maar ook woonplaatskeuze. Ze conformeren zich aan hun *peergroep*. Ze gaan meestal naar lokale voorzieningen, maar proberen op aanraden ook nieuwe adresjes of producten. Dit segment is het meest vatbaar voor sociale motivatie. Gedragswijzigingen komen tot stand in de context van de peergroep en in navolging van voorbeeldfiguren, *influencers* en *opinion leaders*. Indien opgepikt door de 'juiste personen' kunnen deze wellicht gestuurd worden. De timing van het bewegen van deze groep is hier belangrijk: zij kunnen moeilijk als eerste subdoelgroep worden aangesproken, maar komen vaak in een tweede of zelfs derde fase aan bod, wanneer we kunnen tonen dat 'ook anderen als jij' dat doen.

DIGITALE COMMUNICATIE

Een relevante aanbeveling voor verder onderzoek komt voort uit een andere belangrijke bevinding uit het belevingsonderzoek: het toenemende aandeel dat digitale communicatie, *e-commerce* en daaraan gelinkte toepassingen innemen in de organisatie van ons dagelijks leven en daardoor ook het verplaatsingsgedrag naar voorzieningen (en de woonplaatskeuze) veranderen. Een op digitale leest geschoeide communicatie, distributie en consumptie geeft immers een nieuwe dimensie aan de factor nabijheid van voorzieningen. Deze wordt steeds meer gedefinieerd vanuit een topologisch en digitaal frame dat de fysieke ruimte doorsnijdt, maar niet spiegelt. Deze dynamiek brengt specifieke uitdagingen voort voor het Vlaamse ruimtelijke model, dat af te rekenen heeft met de uitwassen van de *sprawl* die Vlaanderen kenmerkt. Het BRV wil deze uitwassen aan banden leggen met verscheidene doelstellingen. De voorliggende studie heeft getoond dat inzicht in gedragsfactoren omtrent digitale communicatie en *e-commerce* het denkwerk om deze ruimtelijke doelstellingen waar te maken kan ondersteunen.

Tot slot is het inzetten op een betere communicatie gericht op een diversiteit aan burgers en alle facetten van hun gedragspatronen belangrijk om tot een effectiever beleid te komen. We eindigen het onderzoek daarom met een simplistischere en wervende weergave van het hypothetisch schema om dit onderzoek te duiden.

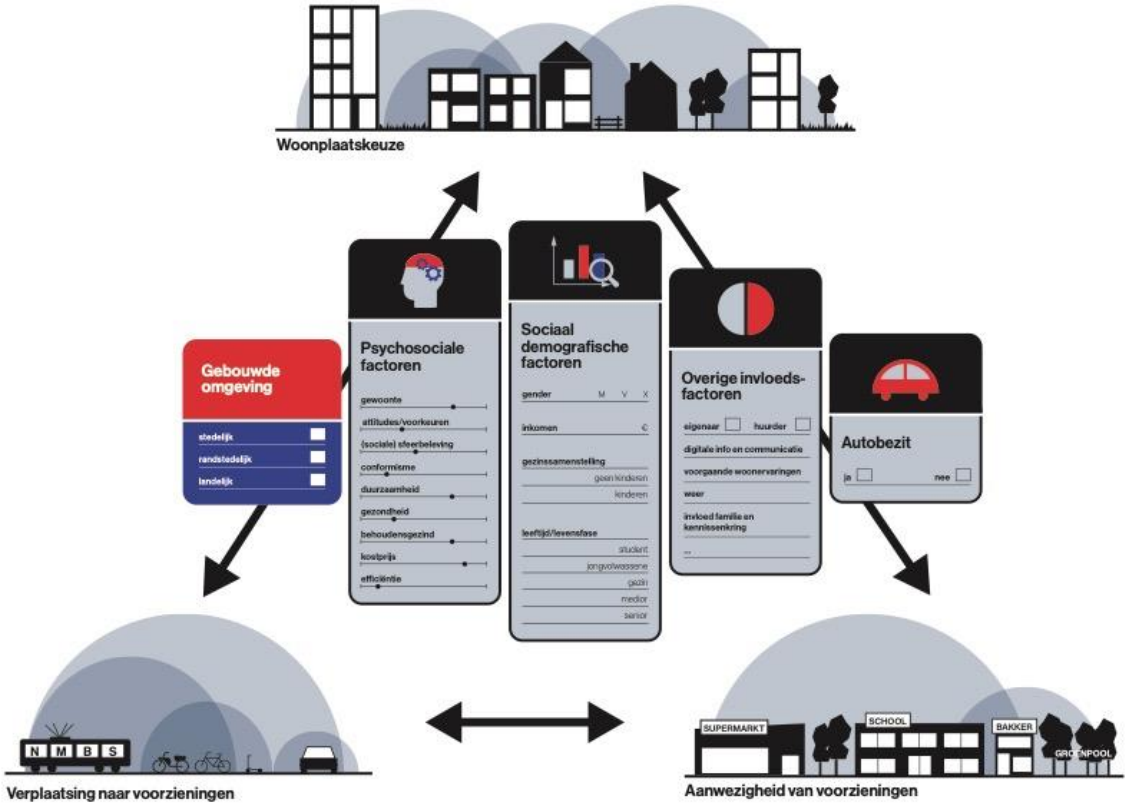


Figure 1 Schematische voorstelling: het verband tussen woonplaatskeuze, verplaatsingen naar voorzieningen en aanwezigheid van voorzieningen wordt door heel wat factoren direct of indirect beïnvloed

INHOUDSTAFEL

1 Literatuuronderzoek 18
Inleiding 18
1.1 Ruimtelijke spreiding van voorzieningen 21
1.1.1 Perspectief van de nederzetting, van de aanbieder en van de gebruiker 21
1.1.2 Context en tendensen 28
1.1.3 Ruimtelijke spreiding van voorzieningen: data in Vlaanderen 31
1.2 Verplaatsingen naar voorzieningen 33
1.2.1 Verplaatsingsgedrag 33
1.2.2 Woon-werkverplaatsingen versus verplaatsingen naar voorzieningen 36
1.2.3 Factoren die verplaatsingsgedrag beïnvloeden 37
1.2.4 Verplaatsingen naar voorzieningen: data in Vlaanderen 48
1.3 Woonplaatskeuze 58
1.3.1 Verhuismotieven 58
1.3.2 Woonlocatiekeuze 58
1.3.3 Factoren die woonplaatskeuze beïnvloeden 59
1.3.4 De Vlaamse woonmarkt 61
1.3.5 Relaties tussen aanwezigheid van voorzieningen en woonplaatskeuze 62
1.3.6 Data in Vlaanderen 62
Conclusie 64

2 Belevingsonderzoek 66
Inleiding 66
2.1 Het werven van diverse profielen: bevraging 68
2.2 Het verzamelen van ervaringen: workshopronde 1 68
2.2.1 Aanpak 68
2.2.2 Draaiboek workshop 68
2.2.3 Resultaten 73
2.3 Aanscherpen van factoren die gedrag beïnvloeden en psychosociale analyse 75
2.4 Het aftoetsen en verfijnen van ervaringen: workshopronde 2 76
2.4.1 Aanpak 76
2.4.2 Draaiboek workshop 76
2.4.3 Resultaten 79
2.5 Opmaak psychosociale segmentatie 83
Conclusie 85

3 Handvaten voor gedragsverandering 87
Inleiding 87
3.1 Segmentatie op basis van autobezit 91
3.1.1 Autolozen/autovrijen 91
3.1.2 Autobezitters 92
3.2 Segmentatie op basis van sociaal-demografische factoren 95
3.2.1 Scholieren/studenten 95
3.2.2 Jongvolwassenen 96
3.2.3 Volwassenen 97
3.2.3.1 Volwassenen zonder kinderen 97
3.2.3.2 Volwassenen met kinderen 98

3.2.4 Medior 99
3.2.5 Senior 100
3.3 Segmentatie op basis van psychosociale factoren 101
3.3.1 Gewoonte als non-motivatie 103
3.3.2 Motivatie 103
3.3.2.1 Intrinsieke motivatie 103
3.3.2.1.1 Behoudsgezindheid 103
3.3.2.1.2 Duurzaamheid 104
3.3.2.1.3 Gezondheid 104
3.3.2.2 Extrinsieke motivatie 105
3.3.2.2.1 Kostprijs 105
3.3.2.2.2 Efficiëntie 105
3.3.2.3 Sociale motivatie 106
3.3.2.3.1 (Sociale) sfeerbeleving 106
3.3.2.3.2 Conformisme 107
3.4 Overige invloedsfactoren 107
3.4.1 Plek waar iemand is opgegroeid 107
3.4.2 Invloed familie en kennissenkring 108
3.4.3 Weer 108
3.4.4 Online-voorzieningen en digitale communicatie 109
Conclusie 111
Algemene conclusie en aanbevelingen 116

Bijlage 1: selectiecriteria kwalitatief onderzoek 125
Bijlage 2: het verzamelen van ervaringen: workshopronde 1 127
Bijlage 3: het aftoetsen en verfijnen van ervaringen: workshopronde 2 178

INLEIDING

Vlaanderen kent vandaag een groot ruimtebeslag. Waar we wonen, hoe we wonen en hoe we ons verplaatsen naar het werk, de school of vrijetijdsvoorzieningen, … neemt allemaal ruimte in. Meer en meer blijkt dat hoe dat in Vlaanderen is georganiseerd, grote gevolgen heeft: Vlaanderen raakt volgebouwd, we kampen met wateroverlast of periodes van droogte, natuur en open ruimte verdwijnen, onze verplaatsingen zijn niet meer tijds- en kostenefficiënt. We moeten daarom, zeker met de verwachte toename van ons bevolkingsaantal (in 2040 telt Vlaanderen naar verwachting 400.000 huishoudens meer dan vandaag), efficiënter omgaan met onze ruimte.

De huidige Vlaamse Regering werkt regelgevende en financiële maatregelen uit die het gebruik van ruimte efficiënter moeten maken. Die maatregelen zijn onder meer bedoeld om burgers aan te zetten om zich minder (ver) en duurzamer te verplaatsen. Naast regelgevende en financiële maatregelen van de overheid kunnen onder meer sociale, emotionele en culturele motivatoren iemands keuze uiteindelijk bepalen of belemmeren. Ook hier heeft een overheid een kans om in te spelen door deze gedragsinzichten te begrijpen en ze strategisch in te zetten. Er zijn echter hefbomen nodig die motivatie ook omzetten naar effectief gedrag. De ervaringen die we tijdens het belevingsonderzoek hebben verzameld geven alvast een inzicht in welke hefbomen bij verschillende personen kunnen ingezet worden om bepaalde woonplaats- of verplaatsingskeuzes te stimuleren.

Het beter begrijpen van gedrag kan dus een belangrijke factor zijn in een ruimtelijke transitie van Vlaanderen volgens de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Hiermee past deze studie zich in andere gedragsstudies die het VPO heeft opgestart. Het belevingsonderzoek Compact wonen (De Maeyer e.a.) werd begin 2020 opgeleverd en de studie Beïnvloeders van gedragsverandering ten aanzien van wonen zal in het voorjaar van 2021 opstarten. Met betrekking tot de woonplaatskeuze bouwt deze studie dus verder op het recent afgeronde belevingsonderzoek, dat het woongedrag van de Vlaming in kaart bracht en trachtte te bepalen hoe en wanneer belevingsverhalen van wonen met een zeker ruimtelijk rendement kunnen ingezet worden.

Deze studie hebben we gedaan met een multidisciplinair team dat kennis over ruimte en mobiliteit, het samenleven in de stad en gedragswetenschappen combineert. Het onderzoek besloeg de periode van ruim een jaar (6 februari 2020 tot 5 maart 2021). In die periode hebben we via het ‘dagelijks bestuur’ nauw overlegd met onze opdrachtgever, het Departement Omgeving. Daarnaast was er ook een stuurgroep die uit dezelfde leden bestond, aangevuld met andere experten uit het departement. In beide fora werden de methodologie van - en de leerlessen uit - het onderzoek besproken en waar nodig bijgestuurd.

Een logisch startpunt voor ons onderzoek was om de literatuur over voorzieningen en verplaatsingsgedrag te raadplegen. Het ruimtelijke onderzoek over voorzieningen van de laatste jaren vertrekt veelal van de achterliggende aanname dat er een lineair verband is tussen afstand enerzijds en verplaatsings- en woongedrag anderzijds. Het stimuleren van wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen (als één van de doelstellingen uit het BRV) wordt vaak al te letterlijk vertaald in een polariserend verhaal over ‘goed’ en ‘slecht’. Zo wordt de Mobiscore - bedoeld om mensen te laten stilstaan bij de locatie waar ze gaan wonen - soms geïnterpreteerd als een beoordeling of waarderingscijfer van de actuele woonplaats. We horen en lezen in radioprogramma’s en krantenartikelen getuigenissen die het belang van de gekozen woonlocatie nuanceren: de dorpsbewoner die slechts één keer per week het dorp verlaat om alles wat nodig is in één keer te halen; de stadsbewoner die voor iedere verplaatsing de wagen neemt; de bewoner die het

nabijgelegen station helemaal niet gebruikt voor regelmatige verplaatsingen; de dorpsbewoner die vaststelt dat de buurtwinkels verdwijnen en daar oplossingen voor zoekt.

Het erkennen van de diversiteit aan gebruiks- en verplaatsingsstrategieën en verwachtingen die mensen hebben over de beschikbaarheid van voorzieningen is erg belangrijk. De strategische visie van het BRV en achterliggende maatschappelijke doelen kunnen immers op verschillende manieren worden verwezenlijkt. Meer kennis over de verscheidenheid aan gebruiks- en verplaatsingsstrategieën en verwachtingen kan op die manier de ontwikkeling van het ruimtelijk beleid verrijken en beter doen aansluiten bij het gedrag van burgers. Op die manier kunnen we tot effectiever beleid komen en betere communicatie hieromtrent, gericht op een diversiteit aan burgers en alle facetten van hun gedragspatronen. Vermoedelijk levert dit belevingsonderzoek - dat ook rekening houdt met gedrag - alvast meer differentiatie op zodat 'duurzaam' verplaatsingsgedrag en 'duurzame' woonplaatskeuze tot de verbeelding kunnen spreken bij een zo divers mogelijk publiek. Omdat positieve beleving een belangrijke hefboom is voor toekomstig gedrag, hebben we al bij de aanvang van het belevingsonderzoek ervoor gekozen om te focussen op de motivaties achter verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze.

We eindigen het onderzoek met handvaten voor gedragsverandering en aanbevelingen hoe de Vlaamse overheid te werk kan gaan om draagvlak te creeëren bij de uitrol van het BRV. Waar de realisatie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen een lang proces is, bieden deze aanbevelingen concrete aanleidingen om op korte termijn op een incrementele manier te bouwen aan het Vlaanderen van morgen.

1 LITERATUURONDERZOEK

INLEIDING

De zogenaamde eerste wet van de geografie van Waldo Tobler luidt: "*everything is related to everything else, but near things are more related than distant things*" (Tobler 1970, p. 236). We weten dat ruimtelijke structuur, nabijheid van voorzieningen en menselijk gedrag onderling gerelateerd zijn. Waar we wonen en welke voorzieningen er zich in de onmiddellijke omgeving van onze woonplaats bevinden, bepaalt de wijze waarop en het gemak waarmee we die voorzieningen kunnen bereiken. Ondanks een duidelijke impact van nabijheid op de verplaatsingskost kiezen mensen niet altijd voor de meest nabije voorziening noch voor het meest duurzame vervoersmiddel ernaartoe (zie bv. Janssens, Declercq, en Wets 2018).

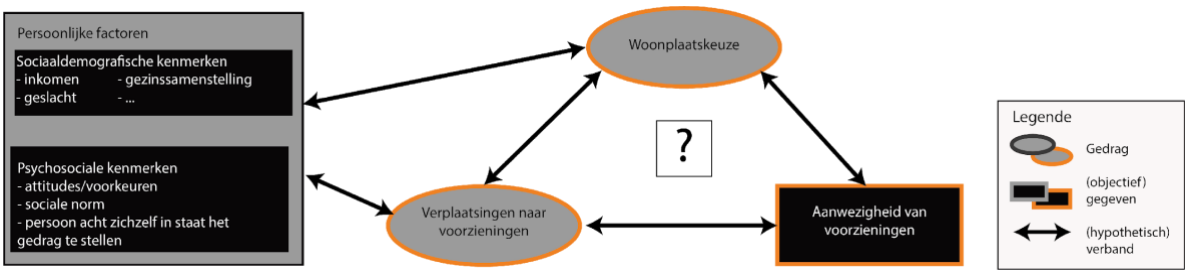
Vlamingen geven aan dat de nabijheid van voorzieningen een belangrijke factor is bij hun woonplaatskeuze. In de studie Milieuverantwoorde Consumptie plaatsten 66% van de respondenten "aanwezigheid van voorzieningen" bovenaan de ranking bij de vraag welke elementen zij het belangrijkst achtten bij het bepalen van de ideale woonomgeving (GfK 2017). Ook in de meest recente Woonsurvey wordt "nabijheid van dagelijkse voorzieningen" na "een veilige fiets- en wandelomgeving" als belangrijkste factor in de woonomgeving beschouwd, met een gemiddelde score van 8/10 (in vergelijking met bv. 5 en 6,8 voor de nabijheid van een treinhalte of een bus- of tramhalte). Ook geven heel wat respondenten (82,6%) aan dat ze wellicht meer gebruik zullen maken van voorzieningen in de buurt indien ze zouden verhuizen naar een buurt met dagelijkse voorzieningen vlakbij (Heylen en Vanderstraeten 2019). Deze studies maken echter niet duidelijk hoe de respondenten "aanwezigheid" dan wel "nabijheid" van voorzieningen interpreteerden. Betekent dit voor hen de voorziening al wandelend of fietsend kunnen bereiken of vlot met de auto kunnen bereiken, en gemakkelijk parkeren? Deze invulling verschilt vermoedelijk van respondent tot respondent. In welke mate het belang dat respondenten hechten aan de aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen effectief een doorslaggevende rol spelen bij het bepalen van de woonplaatskeuze (en dus hun gedrag), is echter niet duidelijk. Wellicht wegen andere factoren, bijvoorbeeld betaalbaarheid, zwaarder door.

Deze studie heeft als opzet de relatie tussen enerzijds frequent gebruikte voorzieningen en anderzijds verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze in kaart te brengen. De focus ligt hierbij op factoren die menselijk gedrag beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld persoonlijke karakteristieken, socio-economische kenmerken of de eigenschappen van de gebouwde omgeving. Binnen dat menselijk gedrag focussen we op twee specifieke aspecten: enerzijds verplaatsingsgedrag en anderzijds de manier waarop mensen een woonplaats kiezen. Verplaatsingsgedrag gaat over gedrag dat frequent gesteld wordt, al dan niet bewust. Het kiezen van een woonplaats daarentegen, is een veel meer unieke gelegenheid en hangt vaak samen met een ingrijpende wijziging in iemands leven, zoals bijvoorbeeld het ouderlijk huis verlaten, gaan samenwonen, scheiden, enzovoort.

In het kader van deze literatuurstudie kijken we naar de mate waarin voorzieningen inwerken op deze twee aspecten van gedrag. Welke rol speelt bijvoorbeeld de nabijheid van een voorziening om deze als bestemming te kiezen? Welke vervoersmodus kiest men om die bestemming te bereiken? Hoe frequent maakt men deze verplaatsing? Welke factoren spelen hierop in? Ook onderzoeken we wat het belang is van de aanwezigheid van voorzieningen nabij de woonplaats. Waarom kiest men om

ergens te gaan wonen? Welke factoren wegen het meeste door bij het maken van een woonplaatskeuze? Wat is de rol van voorzieningen bij deze keuze?

Doorheen dit literatuuronderzoek wordt een schema opgebouwd, waarin verschillende factoren en verbanden die in de literatuur vermeld worden, schematisch worden voorgesteld. Centraal staan de pijlers woonplaatskeuze en verplaatsingen naar voorzieningen (gedrag) en de aanwezigheid van voorzieningen. Deze contextuele factor en persoonlijke factoren zijn waarneembaar en/of meetbaar (objectief gegeven) en hebben een invloed op het gedrag. Het doel van dit model is de lezer te ondersteunen bij het lezen van dit onderzoek en zegt geenszins iets over de sterkte noch de causaliteit van deze (hypothetische) verbanden.



Figuur 1.1 Te onderzoeken verbanden tussen aanwezigheid van voorzieningen, verplaatsingsgedrag, woonplaatskeuze en persoonlijke factoren

Dit onderzoek brengt dan ook verschillende complexe thema's samen: de ruimtelijke spreiding van voorzieningen, verplaatsingsgedrag, woonplaatskeuze, attitudes, vaardigheden, competenties en sociale normen. Al deze aspecten interageren met elkaar en beïnvloeden gedrag op verscheidene manieren op verschillende momenten. Onderzoek van Anable (2005) suggereert bijvoorbeeld dat een verscheidenheid aan attitudes aanwezig is bij verschillende socio-demografische groepen in de samenleving. Haar onderzoek toont aan dat uiteenlopende motivaties kunnen leiden tot gelijkaardig gedrag en dat een gelijkaardige attitude kan leiden tot uiteenlopende gedragingen. Voorliggend literatuuronderzoek tracht om de diversiteit aan gebruiks- en verplaatsingsstrategieën en verwachtingen van gebruikers ten aanzien van voorzieningen die volgen uit deze complexiteit in kaart te brengen. Op basis daarvan kunnen, naar analogie met het 'Belevingsonderzoek compact wonen', herkenbare ervaringen worden getoond die de realisatie van de doelstellingen van het (ruimtelijke) beleid kunnen ondersteunen.

De focus van dit onderzoek ligt op 'frequent' gebruikte voorzieningen. Het gebruik van verschillende types voorzieningen varieert sterk. Zo gaan sommige Vlamingen wekelijks naar de bibliotheek, en anderen nooit. Met jonge kinderen is het handig om een kinderopvang, kleuter- of lagere school in de buurt te hebben, maar voor wie geen kinderen heeft, speelt dit geen rol. Gegevens met betrekking tot bezoekersfrequenties van voorzieningen zijn echter beperkt beschikbaar. We zochten daarom naar verschillende datasets en onderzoeken die bezoekersfrequenties inschatten en in verband brengen met locatiekenmerken en socio-economische gegevens. Indien bleek dat een bepaalde voorziening wellicht minstens wekelijks door een of meerdere bevolkingsgroepen[1] wordt gebruikt, werd deze opgenomen in het kader van dit onderzoek. Vervolgonderzoek is nodig om verbanden tussen persoonlijke factoren en bezoekersfrequenties nauwkeuriger te bepalen, evenals op zoek te gaan naar lokaal, maar frequent gebruikte voorzieningen, die in het kader van dit onderzoek onderbelicht zijn

[1] Deze term is zeer breed op te vatten. Het kan hier gaan over groepen mensen met gelijkaardige socio-economische of psycho-demografische eigenschappen, woonachtig in een bepaalde buurt of ruimtelijke categorie (bv. verstedelijkt/randstedelijk/landelijk), of een combinatie van verschillende eigenschappen.

gebleven. Het kwalitatief onderzoek alsook de aanvullende kwantitatieve data, kunnen hier alvast een aanzet toe bieden.

Dit literatuuronderzoek is als volgt opgebouwd. In het eerste onderdeel ligt de focus op de ruimtelijke spreiding van voorzieningen. Hierbij onderzoeken we enerzijds waar voorzieningen zich bevinden ten opzichte van de potentiële gebruikers en anderzijds hoe voorzieningen verspreid zijn in de ruimte ten opzichte van elkaar (het perspectief van de nederzetting). We geven een overzicht van academisch onderzoek dat de Vlaamse context schetst en halen vervolgens ook kort enkele nationale en internationale beleidsprogramma's en -tools die inspelen op nabijheid van voorzieningen aan. In het tweede onderdeel nemen we de verplaatsingen naar voorzieningen onder de loep. We bespreken zowel een conceptueel model voor verplaatsingsgedrag, als de verschillende factoren die verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Zowel academische literatuur als resultaten uit het Vlaamse Onderzoek Verplaatsingsgedrag worden hier meegenomen. In een eerste onderdeel zoomen we in op persoonlijke factoren, gaande van sociaaldemografische tot psychosociale factoren. In een tweede deel gaan we in op de impact van de gebouwde omgeving op verplaatsingen. Ook belichten we hoe de aanwezigheid en nabijheid van voorzieningen verplaatsingsgedrag beïnvloedt. In dit kader worden de voor Vlaanderen beschikbare databronnen besproken. In het laatste gedeelte van het literatuuronderzoek wordt woonplaatskeuze behandeld. Hier beschrijven we hoe persoonlijke en omgevingsfactoren verband houden met het kiezen van een bepaalde woonplaats en wordt de voor Vlaanderen beschikbare data toegelicht. Ten slotte bespreken we de relatie tussen voorzieningen en woonplaatskeuze. We eindigen het literatuuronderzoek met een conclusie.

1.1 RUIMTELIJKE SPREIDING VAN VOORZIENINGEN

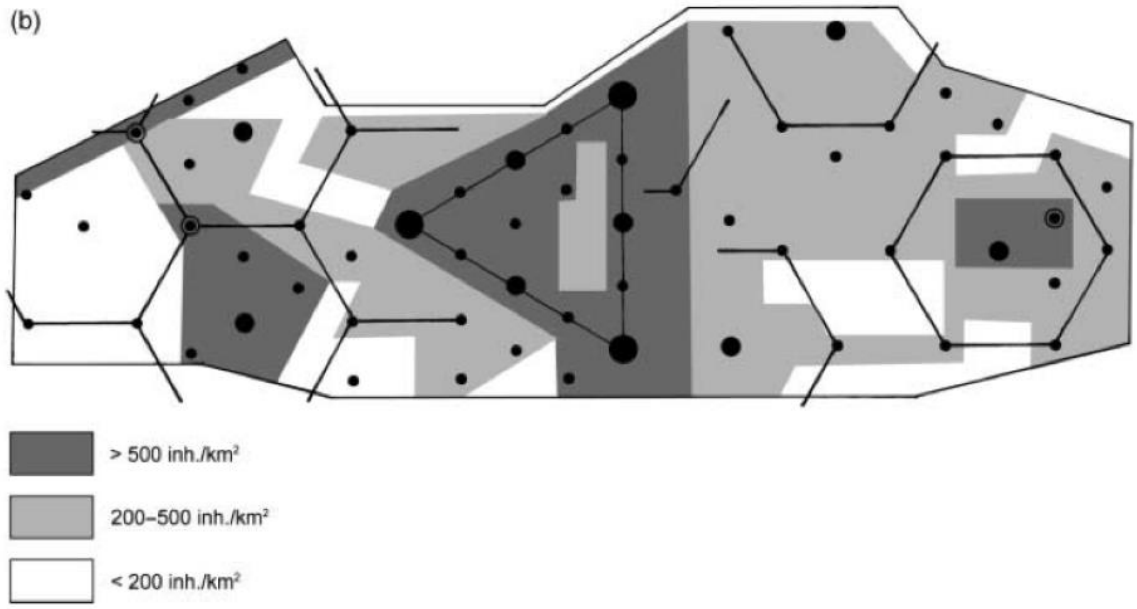
Het gedrag van de gebruiker van voorzieningen in de ruimte staat centraal in dit onderzoek. In wat volgt worden eerst de voornaamste invalshoeken van ruimtelijk onderzoek over voorzieningen geschetst. Men kan voorzieningen immers op verschillende manieren benaderen: vanuit het perspectief van de nederzetting, de aanbieder en de gebruiker. Dit laatste perspectief is de focus van dit onderzoek. Verderop halen we enkele relevante indexen en concepten aan, zowel uit binnen- als buitenland. Ook verzamelden we voorbeelden van beleidsdocumenten en (communicatie)tools: op welke manier tracht men de bereikbaarheid/nabijheid van voorzieningen in kaart te brengen, welke beleidsdoelstellingen zijn hieraan gekoppeld en hoe communiceert men hierover naar de burger? Vervolgens gaan we in op maatschappelijke (ruimtelijke) tendensen – groot en klein – die vandaag zichtbaar zijn of worden, en die in zekere mate geassocieerd zijn met de ruimtelijke spreiding van voorzieningen. Immers, de context van morgen is niet die van vandaag, en actuele tendensen hebben een impact op de (toekomstige) relevantie van dit onderzoek.

1.1.1 Perspectief van de nederzetting, van de aanbieder en van de gebruiker

In 1933 formuleerde Walter Christaller zijn centraleplaatsentheorie. Hij stelde vast dat kernen van voorzieningen een zekere hiërarchie vertonen. Bepaalde kernen hebben meer, en meer gespecialiseerde voorzieningen dan andere. In het ideaalmodel van Christaller komen deze kernen op een gelijke afstand van elkaar voor en bestaat er rondom deze kernen een verzorgingsgebied van waaruit bewoners gebruik maken van deze voorzieningen (Loopmans e.a. 2010). Volgens Christaller wordt een zogenaamde centrale plaats bepaald door de mate waarin gebruikers in de omgeving afhankelijk zijn van deze plaats om een bepaald goed of dienst – 'de centrale functie' – te bereiken. De aan- of afwezigheid van een specifieke voorziening in een bepaalde centrale plaats wordt bepaald door een ondergrens en een bovengrens. De ondergrens wordt sterk beïnvloed door de bevolkingsdichtheid: er dienen immers voldoende mensen in de regio te wonen die gebruik maken van de voorziening zodat deze kan (blijven) bestaan. De bovengrens wordt bepaald door de maximale afstand die de gemiddelde gebruiker wilt afleggen om een bepaalde voorziening te bereiken. Sinds de formulering van deze theorie hebben heel wat evoluties plaatsgevonden, zowel in de ruimtelijke structuur zelf als in technologische middelen om de complexiteit van zulke systemen in kaart te brengen. Desondanks blijven verschillende elementen ervan ook in een tijd van mondialisering relevant. Een minimale schaal – de ondergrens – blijft nodig om afzet van een goed of dienst te verzekeren. Relevante bovengrenzen blijven bestaan, die centralisatie in de hand werken (Van Meeteren e.a. 2013).

Recent ruimtelijk onderzoek naar voorzieningen gaat ervan uit dat er een essentiële relatie bestaat tussen de ruimtelijke structuur (van woningen en voorzieningen), de aanwezigheid van infrastructuur en gedrag. Vandaag kunnen we hier drie brede invalshoeken in herkennen. De eerste invalshoek, het perspectief van de *nederzetting*, beschrijft de manier waarop voorzieningen zich ten opzichte van elkaar bevinden in de ruimte. Voorzieningen worden beschouwd als 'centrale functies' waar mensen zich naartoe verplaatsen. Op basis van de aanwezigheid, specificiteit en hoeveelheid van aanwezige voorzieningen in een bepaald gebied, kunnen stedelijke of stadsgeografische hiërarchieën worden opgebouwd. In tegenstelling tot monocentrische gebieden, waar inwoners van een grootstedelijk gebied voornamelijk op de 'grote stad' aangewezen zijn, wordt Vlaanderen gekenmerkt door polycentriciteit en is de Vlaming voor verscheidene functies en voorzieningen aangewezen op een meervoud aan centra. Het perspectief van de *aanbieder* is eerder economisch van aard en tracht te verklaren waarom voorzieningen zich op een bepaalde locatie vestigen. Er dient immers een

voldoende kritische massa van gebruikers aanwezig te zijn die op deze locatie van de voorziening gebruik (zullen) maken (de ondergrens van Christaller). De focus van dit onderzoek is het standpunt van de *gebruiker*. Hierbij wordt de afstand (nabijheid) en de bereikbaarheid van voorzieningen voor gebruikers in kaart gebracht (de bovengrens van Christaller), evenals de keuzes die zij (kunnen) maken met betrekking tot de voorzieningen die zij bezoeken.



Figuur 1.2 De centraleplaatsentheorie van Christaller toegepast op Vlaanderen
(reproductie uit Van Nuffel en Saey 2005, p. 315)

1.1.1.1 Perspectief van de nederzetting

Deze onderzoekslijn brengt in kaart hoe voorzieningen zich ten opzichte van elkaar bevinden in de ruimte. Voornamelijk na de Tweede Wereldoorlog kreeg deze denkwijze heel wat belangstelling van overheden. Toegang tot voorzieningen was voor vele Europese staten immers een belangrijke beleidsdoelstelling. In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd Vlaanderen destijds opgedeeld in vijf niveaus: het groot- en regionaalstedelijk niveau, het niveau van de zeer goed uitgeruste kleine stad, van de goed uitgeruste kleine stad, van de zwak uitgeruste kleine stad en dat van de niet-stedelijke kernen (Loopmans e.a. 2010). Polycentriciteit wordt vaak als beschrijvend conceptueel model gehanteerd. Hierbij gaat men er van uit dat voorzieningen voldoende worden gebundeld en aangeboden op plaatsen waar mensen ze nodig hebben, zodat de gebruikers zo weinig mogelijk afstand moeten afleggen om deze te bereiken – en dus kunnen kiezen voor duurzame vervoersmiddelen. Dit laatste gebeurt echter niet noodzakelijk. Volgens Bertaud zijn mensen geneigd hun interactiemogelijkheden te optimaliseren. Ze houden enkel rekening met het aanbod aan bestemmingen dichtbij huis of de beschikbaarheid van openbaar vervoer, wanneer dit binnen hun persoonlijke doelstelling past (Van Meeteren e.a. 2013).

In 1977 werkte de Nationale Commissie voor de Ruimtelijke Ordening een methode uit die het hiërarchisch niveau van steden en gemeenten in België bepaalde op basis van de hoeveelheid en diversiteit van hun uitrusting. In 1997 werd deze hiërarchie geactualiseerd door Van Hecke. In dit kader werd onder andere gebruik gemaakt van grootschalige vragenlijsten om invloedssferen of ‘consumentenfluxen’ (wie maakt waar gebruik van welke voorzieningen) in kaart te brengen (De Maesschalck en Van Hecke 2019). De stedelijke hiërarchie werd bepaald op basis van verschillende factoren. Zo werd er enerzijds gekeken naar de mate waarin bepaalde voorzieningen aanwezig zijn

(de uitrusting van de gemeente). Hierbij worden zowel de hoeveelheid als de verscheidenheid van de voorzieningen in rekening gebracht. Een gemeente kreeg meer punten naarmate ze meer, en meer zeldzame voorzieningen op haar grondgebied had. Ook de uitrusting ten opzichte van het aantal inwoners was hier van belang. Hoe meer voorzieningen van een bepaald type een gemeente op haar grondgebied heeft, in verhouding tot haar bevolkingsaantal, hoe minder de bewoners hiervoor van andere gemeenten afhankelijk zijn, en omgekeerd. Anderzijds werd de aantrekkingskracht of gebruik van de voorziening in kaart gebracht, als indicator voor het verzorgingsgebied[2] van een bepaalde kern.

De studie naar kleinstedelijke gebieden in Vlaanderen van Loopmans en collega's (2010) werd uitgevoerd in opvolging van het onderzoek uit 1997, met als doel de toen gehanteerde selectiemethode en de planologische bruikbaarheid van de hiërarchie te evalueren, om uiteindelijk te komen tot een vernieuwde selectie van kleine steden. Ook in dit rapport wordt een rangschikking van gemeenten gemaakt, op basis van hun centraliteit of stedelijkheid. Deze wordt gemeten aan de hand van het voorzieningenniveau. De studie gaat verder in op hoe deze rangschikking zinvol kan zijn in het kader van ruimtelijke ordening. De auteurs benadrukken dat de uiteindelijke rangschikking slechts de bestaande toestand weergeeft, maar nauwelijks iets zegt over dynamiek die hiertoe geleid heeft, noch over de richting die beleid zou moeten nemen. Hiernaast maken ze enkele kritische kanttekeningen bij de gehanteerde methodiek. Zij focust namelijk op centraliteit, waardoor (de verspreiding van) voorzieningen met een diffuus karakter, die in Vlaanderen lijken toe te nemen, niet echt tot uiting komen. Hiernaast houdt 'centraliteit' geen rekening met sociale verschillen. Indien "een lokaal centrum aan belang inboet ten opzichte van een centrum verderaf, zullen het de armsten in de regio zijn die daar het meest problemen mee ondervinden. Het concept 'vervoersarmoede' speelt hier een heel belangrijke rol" (Loopmans e.a. 2010, p. 181). In 2018 werd een nieuwe typologie opgemaakt voor de Vlaamse gemeenten. Deze baseert zich op de uitrustingsgraad, maar beschouwt ook de positie van een gemeente in een stadsgewest. Er blijkt immers een samenhang tussen beide te bestaan. Het is namelijk vooral buiten de stadsgewesten, waar inwoners niet langer of in veel beperktere mate voor voorzieningen op de centrale stad zijn gericht, dat gemeenten een grote uitrustingsgraad kunnen ontwikkelen (De Maesschalck en Van Hecke 2019).

Een meer recent en specifiek voorbeeld vanuit het perspectief van de nederzetting, ook relevant vanuit de volgende invalshoeken, bespreekt de operationalisering van een vernieuwd zorgnetwerk in de regio Aalst. Naar aanleiding van de komst van nieuwe ziekenhuisnetwerken trachtte men het zorgnetwerk zodanig in te plannen zodat zorg voor iedereen binnen het kwartier per auto of (10 of) 14 minuten met de (elektrische) fiets bereikt kan worden – of iemand thuis kan bereikt worden (Boelens, Goethals, en Van Hemelrijck 2019). Deze studies brengen voorzieningen in kaart die beantwoorden aan dagelijkse, periodieke en uitzonderlijke behoeften. De focus van het huidige onderzoek is beperkt tot frequent gebruikte voorzieningen.

1.1.1.2 Perspectief van de aanbieder

Voor het degelijk functioneren en in vele gevallen ook het financieel overleven van een voorziening, dient deze zich op een ruimtelijke locatie te bevinden waar in de omgeving een voldoende kritische massa van gebruikers aanwezig is (de ondergrens van Christaller). Hiermee wordt bedoeld dat in de

[2] Het verzorgingsgebied van een kern tracht dié zone in kaart te brengen waar de invloed en de aantrekkingskracht van een stad geldt, ook en vooral wanneer het niet de eigen bewoners betreft. Men spreekt ook wel van invloedsferen rond steden, d.i. zones die overwegend van een bepaalde stad afhangen voor een welbepaalde reeks goederen en diensten (Van Hecke 1998 in "Verzorgingsgebied" z.d.).

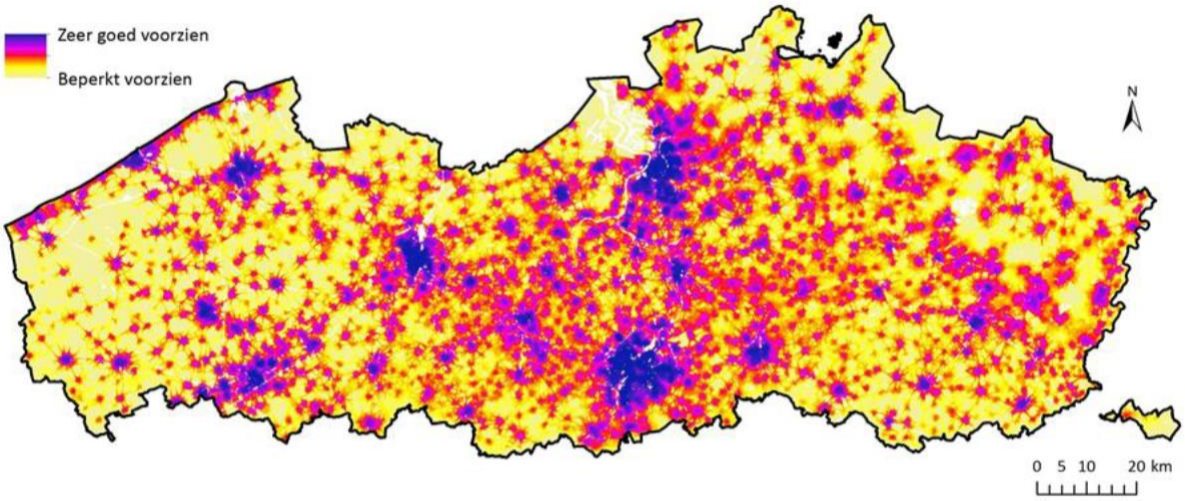
(nabije[3]) omgeving voldoende (koopkrachtige) mensen wonen die van deze voorziening gebruik maken, waardoor zij kan (blijven) bestaan. Dit geldt zowel voor een lokale bakker in een klein dorp als voor een gespecialiseerd ziekenhuis dat een grote regio bedient. Storme en collega's (2015) onderzochten 'topvoorzieningen' in Vlaanderen. Dit zijn voorzieningen met een bovenlokale uitstraling en dus een groot verzorgingsgebied. De auteurs verwijzen in dit kader naar twee mogelijke locatiestrategieën van een rationeel handelende ondernemer. Deze kan ofwel proberen de markt te monopoliseren door de enige aanbieder van een goed of dienst in een regio te zijn. De andere mogelijkheid is zich te vestigen in de nabijheid van een grote hoeveelheid klanten. In het eerste geval leidt dit tot verspreiding van voorzieningen in de ruimte, in het tweede geval tot concentratie.

De werktekst van het Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen formuleerde de ruimtelijke ontwikkelingsprincipes 'knooppuntwaarde' en 'voorzieningenniveau'. Knooppunten in het systeem van collectieve vervoersstromen en locaties met een hoge graad van voorzieningen zouden de basis moeten vormen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Het onderzoek en de daarbij aansluitende kaart 'ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen' van Verachtert en collega's (2016) bouwde in dit kader kennis op.[4] Voorzieningen werden gecategoriseerd volgens drie types en vier klassen. Basisvoorzieningen zijn nodig "om het dagelijkse leven te organiseren en deel te nemen in de maatschappij". Regionale voorzieningen hebben een "ruim verzorgingsgebied dat verschillende kernen in de regio bedient". Metropolitane voorzieningen hebben een ruim bereik en "het potentieel om zich internationaal te onderscheiden." Topvoorzieningen (zoals beschreven in het rapport van Storme e.a. (2015) vallen onder metropolitane voorzieningen. De klassen onderwijs, cultuur en sport, zorg en woonondersteunende voorzieningen werden volgens deze drie types ingedeeld. De kaarten uit dit onderzoek geven weer welke 1-ha-cellen binnen wandel- of fietsafstand gelegen zijn van deze voorzieningen (Verachtert e.a. 2016). Dit onderzoek vertrekt dus vanuit het standpunt van de aanbieder en brengt het verzorgingsgebied van een voorziening in kaart. Er wordt bijvoorbeeld een verschil gemaakt tussen een sportaccommodatie met een lokaal of regionaal verzorgingsgebied. Vanuit het perspectief van de gebruiker, waar dit onderzoek op focust, is dit echter niet of minder van belang. Wie wil sporten, gebruikt wellicht de meest nabije sportaccommodatie waar de sport kan worden beoefend, onafhankelijk van het verzorgingsgebied ervan. De door Verachtert en collega's geselecteerde basisvoorzieningen[5] zijn in het kader van dit onderzoek wellicht het meest relevant, hoewel deze niet volledig overlappen met wat we verstaan onder 'frequent' gebruikte voorzieningen. Deze kunnen immers ook van een hoger schaalniveau zijn, of met een zodanig lokaal karakter dat ze niet opgenomen zijn in de lijst van voorzieningen van Verachtert en collega's.

[3] In sommige gevallen is het mogelijk dat de aantrekkingskracht van de voorziening danig groot is, dat mensen van ver komen om deze voorziening te bezoeken. In zulke gevallen is het niet noodzakelijk dat de voorziening 'nabij' is.

[4] De op dit onderzoek gebaseerde kaart is gebiedsdekkend voor Vlaanderen, maar biedt weinig houvast voor laagdynamische zones. Het onderzoek 'Ruimtelijke Ontwikkelingsmogelijkheden i.f.v. de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau aan de kust en in de Westhoek' speelt hier verder op in (zie Vandekerckhove e.a. 2019).

[5] Ze worden onderverdeeld in klassen woonondersteunend (bakkers en slagers, kleine voedingswinkels, toegankelijk groen, eet- en drinkgelegenheden, post, basisvoorzieningen niet-voeding, bank en verzekering), zorg (algemene geneeskunde, apotheken, kinderopvang, tandartsen, oogzorg, ouderenvoorzieningen, ziekenfondsen, OCMW), cultuur en sport (bibliotheken, basis sportaccommodaties) en onderwijs (kleuteronderwijs, lager onderwijs). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen basisvoorzieningen in de directe omgeving (op wandelafstand) en basisvoorzieningen (op fietsafstand). Hierbij wordt uitgegaan van een typisch aanvaardbare reistijd van 7 minuten ("korte" reistijd) tot 17 minuten ("lange" reistijd).



Bron: VITO

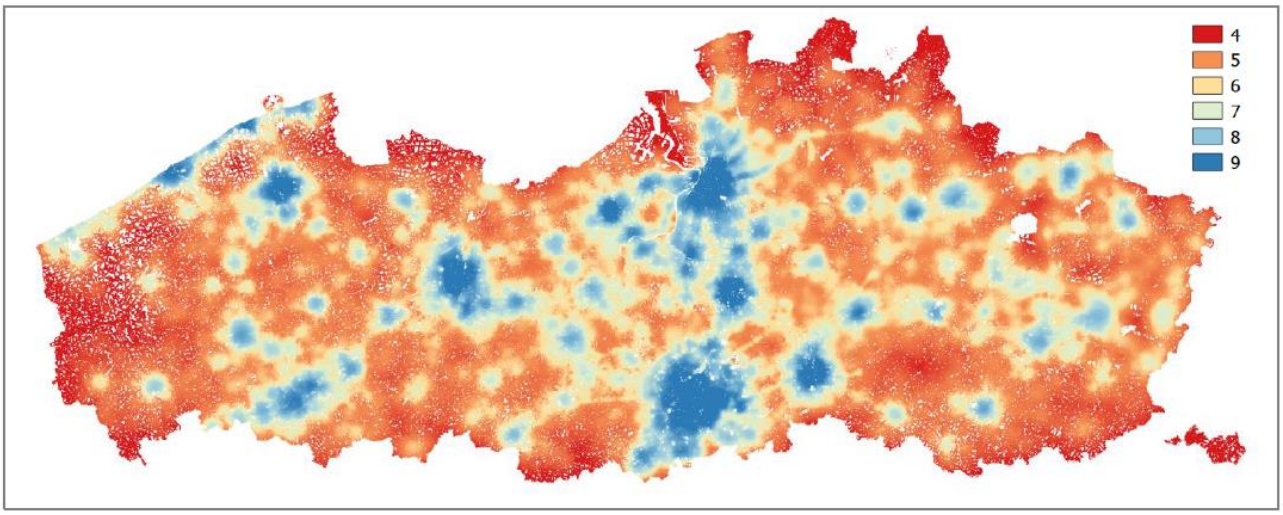
Figuur 1.3 Totaalscore voor basisvoorzieningen in Vlaanderen per ha (reproductie uit Verachtert e.a. 2016, p. 57)

1.1.1.3 Perspectief van de gebruiker

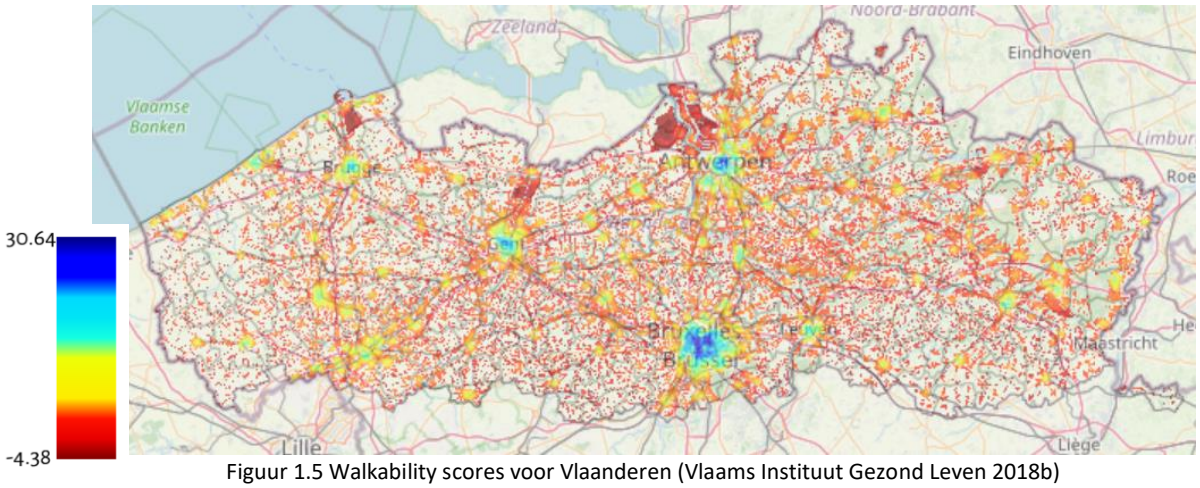
Zowel de Vlaamse Mobiscore als de Walkabilityscore zijn op het onderzoek van Verachtert en collega's gebaseerd (Van Den Bergh e.a. 2018; Vlaams Instituut Gezond Leven 2018a), maar vertrekken vanuit een ander perspectief, namelijk dat van de gebruiker. De Mobiscore is immers de score voor een huis of een perceel van waaruit wordt ingeschat hoe goed voorzieningen "op een duurzame wijze bereikbaar zijn nl. te voet en met de fiets" (Van Den Bergh e.a. 2018, p. 3). Het doel van dit instrument is het bewust maken van de mobiliteitsimpact die het (kiezen voor het) wonen op een bepaalde locatie met zich meebrengt. De nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer beïnvloedt immers potentieel verplaatsingsgedrag, zoals bijvoorbeeld het vervoersmiddel dat men kiest om zich naar een voorziening te verplaatsen. Hoe hoger de potentiële milieu-impact van deze verplaatsingen, hoe lager de Mobiscore voor een locatie zal zijn. Voor de berekening van de Mobiscore wordt uitgegaan van het verplaatsingsgedrag van de de 'gemiddelde Vlaming' uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG)[6]. Aangezien mensen zich op verschillende manieren verplaatsen, is het mogelijk de score (beperkt) te personaliseren. Het locatieaspect blijft echter primeren.[7] (Van Den Bergh e.a. 2018). De Walkability-score wordt berekend op basis van stratenconnectiviteit, woondichtheid en functiemix (i.e. voorzieningen uit de studie van Verachtert en collega's). Het is een relatieve meting; de score vergelijkt buurten met elkaar. Idealiter wordt ze gebruikt om wijken binnen dezelfde gemeente of gelijkaardige gemeenten met elkaar te vergelijken (Vlaams Instituut Gezond Leven 2018a).

[6] Zie verder in deze literatuurstudie voor een bespreking van het OVG.

[7] Voor een meer gepersonaliseerde indicatie, werd de M-score ontwikkeld. Deze drukt de duurzaamheid van persoonlijk verplaatsingsgedrag uit op basis van een online vragenlijst.



Figuur 1.4 Kaart Mobiscore voor alle 1ha-cellen in Vlaanderen (reproductie uit Van Den Bergh e.a. 2018, p. 32)



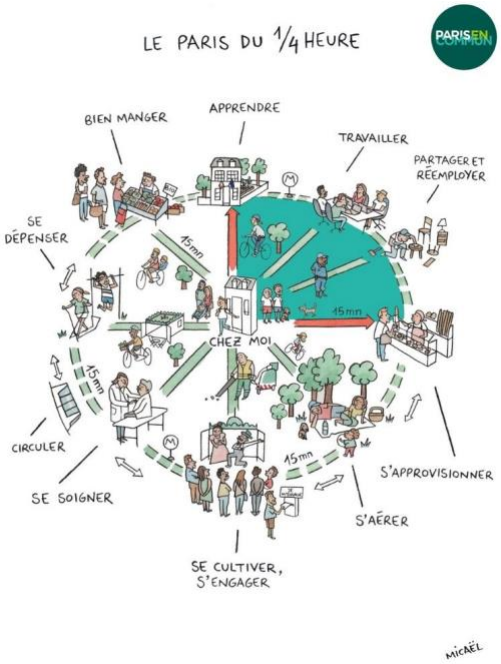
Figuur 1.5 Walkability scores voor Vlaanderen (Vlaams Instituut Gezond Leven 2018b)

Naast de Mobiscore en de Walkability Index, werden in België nog andere indices uitgewerkt die (deels) gebaseerd zijn op de aanwezigheid van voorzieningen in de buurt. Zo ontwikkelde vastgoedmakelaar Matexi de buurtbarometer, een soort van windroosdiagram dat aangeeft welke voorzieningen (bevoorrading, mobiliteit, tewerkstelling, vrije tijd, zorg en kindgerelateerde voorzieningen) in een buurt te vinden zijn. Ook vastgoedmakelaar Realo publiceert een 'mobility score' bij aangeboden vastgoed. Hierbij wordt de afstand tot voorzieningen zoals openbaar vervoer, scholen en winkels meegenomen en vermenigvuldigd met de populariteit van de locatie (Van Den Bergh e.a. 2018). In Nederland kan heel wat informatie rond voorzieningen gevonden worden op de website cbsinuwbuurt.nl, een website van het Centraal Bureau voor de Statistiek.[8] Voorzieningen (gezondheid en welzijn, detailhandel, horeca, onderwijs en kinderopvang, culturele en sportaccommodaties, ...) kunnen op verschillende schalen (100m-vierkant tot gemeenteniveau) en volgens verschillende criteria (bv. afstand tot dichtstbijzijnde of aantal binnen een bepaalde afstand) in kaart gebracht worden. In de Verenigde Staten en Canada zou een *Walk Score* voor elk adres beschikbaar zijn (Walk Score 2020). Sommige vastgoedsites publiceren deze score ook. Ze is gebaseerd op de afstand tot restaurants, boodschappen, winkels, diensten, openbaar groen, scholen, cultuur en

[8] Een ander voorbeeld dat we hierbij wilden aanhalen is de Nationale bereikbaarheidskaart van Nederland, ontwikkeld door Goudappel Coffeng en Transumo, in het verleden beschikbaar via www.bereikbaarheidskaart.nl. Wegens verouderde data is deze kaart echter offline gehaald en is er geen voorbeeld meer van beschikbaar.

ontspanning en geeft aan in welke mate deze bestemmingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te bereiken zijn (Van Den Bergh e.a. 2018).

Een praktijkvoorbeeld uit Frankrijk is het doel van de huidige burgemeester van Parijs (Anne Hidalgo) om van Parijs een "15-minuten-stad" of "*une ville du quart d'heure*" te maken, waarin alle inwoners van de stad noodzakelijke voorzieningen en diensten (onderwijs, werk, sport, zorg, boodschappen, cultuur, …) binnen een kwartier wandelen of fietsen kunnen bereiken (O'Sullivan 2020). In Barcelona wordt momenteel geëxperimenteerd met "superblocks", wijken die verkeersluw worden gemaakt. Dit maakt meer publieke ruimte vrij voor de bewoners, die ingevuld kan worden met basisvoorzieningen zoals parkjes, ontmoetingsplekken, horeca, etc. In Portland (Oregon, Verenigde Staten) werkt men naar 20-minuten-buurten toe. Het klimaatactieplan van de stad stelt als doelstelling dat tegen 2030, 90% van de inwoners van de stad gemakkelijk te voet of met de fiets alle dagelijkse basisvoorzieningen kunnen bereiken. Een "hot spot" kaart geeft weer in welke gebieden van de stad reeds voldoende voorzieningen en diensten te voet bereikt kunnen worden, in combinatie met factoren die toegankelijkheid voor voetgangers beïnvloeden (City of Portland, Oregon 2020). Ook in Canada onderzoekt men de mogelijkheden van 20-minuten-steden (zie o.a. mobiliteitsexpert Brent Toderian) en in Melbourne, Australië, experimenteert men reeds met 20-minuten-buurten. Hierbij gaat men ervan uit dat mensen maximum 20 minuten willen wandelen om hun dagelijkse noden te voet te vervullen (Badland e.a. 2014). Dit komt neer op een afstand van 800m tussen woning en bestemming: 10 minuten heen en 10 minuten terug. Wonen binnen 800m van sociale infrastructuur[9] zou volgens onderzoek ook leiden tot meer wandelen en fietsen en bevorderlijk zijn voor persoonlijk welzijn (Davern e.a. 2017). Het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen speelt op deze dimensie in door stimuleren van wonen en werken in de nabijheid van (clusters van) voorzieningen als een van zijn strategische doeleinden.



Figuur 1.6 Parijs als 15-minuten-stad (Hidalgo 2020)

[9] i.e. dagelijkse voorzieningen voor gezondheid, onderwijs, vroege kindertijd, gemeenschapsondersteuning, cultuur, sport en ontspanning, parken en hulpdiensten (Davern e.a. 2017)

Ook in Vlaanderen wordt nagedacht over het idee van de 15 minuten-buurten; leefbuurten om te wonen, werken, sporten, zorgen en koesteren. In de recente Post-Corona Talks georganiseerd door de Vereniging voor Ruimtelijke Planners (VRP) worden 15 minuten-buurten beschreven als "inclusieve woonbuurten met een gezonde mix van functies en dus levendigheid en ruimte voor het kleine ontmoeten. Dit gaat over sociale verbondenheid, gecombineerd met privacy. (…) Het zijn ook ecologisch robuuste wijken waar straatbomen, stads-, terras en daktuinen, parken en waterpartijen zorgen voor de nodige afkoeling tegen de zomerse hitte" (VRP 2020). "Inwoners van de 15 minuten-buurten hebben dagelijkse voorzieningen op loopafstand, werkplekken op fietsafstand en niet-dagelijkse voorzieningen op maximaal vijftien minuten met het openbaar vervoer. Er is ook een mobipunt waar een deelauto of elektrische fiets kan opgepikt worden voor langere ritten. Het verminderen van het autogebruik én het stimuleren van actievere vervoerswijzen betekent dat verplaatsen plaats maakt voor verblijven. Nabijheid zorgt voor toegankelijkheid, inclusie en betrokkenheid" (VRP 2020).

Samenvattend voorbeeld: ziekenhuis

Nederzetting: Waar bevinden (gespecialiseerde) ziekenhuizen zich ten opzichte van elkaar? Hoe ver reikt de aantrekkingskracht/het verzorgingsgebied van een ziekenhuis? (Hoe) overlappen de verzorgingsgebieden van de verschillende ziekenhuizen met elkaar? In welke gemeente is een (gespecialiseerd) ziekenhuis aanwezig en waar niet?

Aanbieder: Waar vestig ik mijn ziekenhuis zodat de grootst mogelijke pool aan patiënten bereikt kan worden?

Gebruiker: Welke ziekenhuizen kan ik vanuit mijn woonplaats bereiken? Welke keuze maak ik: naar welk ziekenhuis ga ik; hoe verplaats ik mij er naartoe?

1.1.2 Context en tendensen

Maatschappelijke en economische tendensen beïnvloeden het (toekomstig) aanbod aan voorzieningen. De toenemende schaalvergroting – en dus concentratie – van allerhande publieke en private voorzieningen evenals de toename van het belang van het internet als verkoopkanaal speelt hierin een rol (Storme e.a. 2015). Uit recent door de Europese Unie uitgevoerd onderzoek met betrekking tot de toegankelijkheid van 'diensten van algemeen belang' is gebleken dat het in verschillende Europese regio's steeds uitdagender wordt een minimumniveau van dienstverlening[10] te vrijwaren. Globalisering en de daarbij horende centralisatie, in combinatie met demografische veranderingen, werken beide in op het traditionele dienstverleningssysteem. Enerzijds leidt centralisatie tot het sluiten van faciliteiten terwijl demografische veranderingen er anderzijds voor zorgen dat de noodzakelijke kritische massa (economische vraag) voor deze diensten uit verschillende gebieden verdwijnt (ESPON 2017). Ook in Vlaanderen zijn gelijkaardige tendensen voelbaar. Zo is bijvoorbeeld het aantal ziekenhuizen in België de afgelopen decennia gedaald en werkt de

[10] In het kader van het ESPON (2017)-onderzoek werden de volgende 'diensten van algemeen belang' geselecteerd: banken, cinema's, dokters, ziekenhuizen, apotheken, kleinhandel, lagere en middelbare scholen, treinstations en jobs. In Europa is het meestal zo dat al deze diensten zich in centrale steden of regionale centra bevinden en dat bewoners van omliggende gebieden hier mede gebruik van maken. Gebieden die geen toegang hebben tot zulke centra, worden in het kader van dit onderzoek beschouwd als benadeelde 'interne periferieën'. Zij hebben immers niet voldoende toegang tot al deze diensten.

schaalvergroting in de detailhandel de afname van zelfstandige winkeliers in de hand (Storme e.a. 2015). Hiernaast zorgt de vergrijzing op het Vlaamse platteland voor heel wat ruimtelijke uitdagingen, waaronder het contrast tussen een tekort aan voorzieningen en de toenemende immobiliteit van een verouderende bevolking (De Decker e.a. 2018).

Recent onderzoek verkende verschillende ruimtelijke veranderingsprocessen in Vlaanderen. In samenwerking met stakeholders werd nagegaan waar deze trends zich voordoen (kern, rand, buitengebied) en op welke manier het beleid hierop kan inspelen in het kader van de Strategische Visie voor het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Naast de thema's wonen en bedrijvigheid en industrie, werd het thema voorzieningen behandeld. Vier trends zijn hier zichtbaar: herlokalisatie van voorzieningen door schaalvergroting, toename aantal (vaak slecht gelegen) woonzorgcentra en service flats, gedeeld gebruik van ruimte in tijd, en tijdelijk gebruik van ruimte in afwachting van nieuwe ontwikkelingen.

De eerste trend – schaalvergroting – komt onder andere voor bij ziekenhuizen, onderwijs en detailhandel. Vaak hebben kernen geen voldoende grote terreinen ter beschikking, wat een herlokalisatie naar de stadsrand en het buitengebied in de hand werkt (Matthyssen e.a. 2019). Storme en collega's (2015) stellen dat bijvoorbeeld ziekenhuizen steeds meer naar specialisatie streven, waardoor hun verzorgingsgebied groter moet zijn, onder andere om hoge kosten te rechtvaardigen. In de praktijk komt dit neer op fusies en schaalvergroting. De samenwerking tussen ziekenhuizen van verschillende niveaus en medische specialisatie was ook het uitgangspunt van de federale regering bij de beslissing om de ziekenhuizen in netwerken te herorganiseren[11]. Het onderwijs concentreert zich steeds meer in de steden, terwijl het in de rest van Vlaanderen stabiliseert of afneemt. Ook in de detailhandel speelt schaalvergroting. Enerzijds neemt de omvang van bedrijven toe, anderzijds ook de gemiddelde winkelgrootte. Het aantal filiaalvestigingen neemt toe en het aantal zelfstandige winkeliers neemt af (Storme e.a. 2015). De lokale kleinhandel wordt steeds vaker bedreigd door grootschalige randstedelijke winkelcomplexen. Handelsactiviteiten verdwijnen uit stedelijke winkelkernen, leegstand neemt er toe. Dit heeft als gevolg dat zowel de beschikbaarheid als de bereikbaarheid van verschillende voorzieningen afneemt, waardoor de auto steeds noodzakelijker wordt. Deze trends grijpen ook op een negatieve manier in op de binnenstedelijke winkeldynamiek. Bovendien zorgt een doorgedreven digitalisering van voorzieningen zoals bank en post voor de sluiting van kleinere kantoren. Hiernaast groeit de e-commerce, wat ook verschillende ruimtelijke uitdagingen met zich meebrengt (Boussauw 2014; Pisman e.a. 2019).

De tweede trend – een algemene toename in woonzorgcentra en service flats – vindt zijn oorsprong in de vergrijzing van onze samenleving. De vastgoedmarkt toont zodanig veel interesse in deze sector dat de groei van ouderenvoorzieningen vandaag sneller stijgt dan dat het aandeel ouderen stijgt. Tegelijkertijd zien we een groot aandeel ouderen dat in de eigen woning wilt blijven wonen (Matthyssen e.a. 2019; Pisman e.a. 2019). Onderzoek laat uitschijnen dat de meeste ouderen de voorkeur geven aan '*ageing in place*' (AiP) boven verhuizen naar een nieuwe, beter aangepaste, woning. Ouderen, en dan vooral eigenaars van een woning in landelijk gebied, vertonen een 'staying-put' gedrag. Belangrijk om hier te benadrukken is dat het niet altijd gaat om 'willen', maar ook om

[11] Afhankelijk van de ingreep of behandeling die men nodig heeft, wordt een patiënt naar het ene of andere ziekenhuis binnen hetzelfde netwerk gestuurd. Ziekenhuizen kunnen technieken en toestellen bundelen en zo de kwaliteit van de behandelingen verbeteren. De Decker en collega's (2018) stellen dat het huidige voorstel geen rekening houdt met het reële ruimtelijke gedrag van mensen en dat de implementatie ervan ertoe zal leiden dat patiënten, bezoekers en personeel overbodige kilometers zullen moeten rijden. Voor een ruimtelijk logische afbakening verwijzen De Decker en collega's naar in het verleden uitgevoerd onderzoek dat voor verschillende thema's (pendelgewesten, woningmarkten, functionele gehelen, etc.) tot gelijkaardige afbakeningen kwam.

‘kunnen’. Sommige ouderen zouden wel willen verhuizen, maar wegens gebrek aan alternatief of middelen, zitten ze ‘klem’ in hun woonst (De Decker e.a. 2018; Volckaert en Decker 2019). Senioren die wel verhuizen, blijken hierover tevreden te zijn. De nieuwe woning en woonomgeving laat hen toe zelfstandig te leven, in een omgeving waar ze zich veilig voelen en waar zorg en een sociaal netwerk niet veraf is (De Maeyer e.a. 2020). Zowel vandaag als in het verleden werd AiP[12] door de Vlaamse regering ondersteund (zie Vandeurzen in Volckaert en Decker 2019). De beleidsnota van de huidige Vlaamse regering stelt: “Mensen willen zo lang mogelijk thuis wonen. We zetten daarom verder in op het zo lang mogelijk thuis of in de buurt kunnen blijven wonen (…)” (Beke 2019). Dit zal een invloed hebben op de vraag naar voorzieningen op korte wandelafstand van huis, alsook zorgverlening aan huis (Matthyssen e.a. 2019; Pisman e.a. 2019). Recent ouderenbehoefteonderzoek in Gent (Verté, De Witte & Verté 2018 in Volckaert en Decker 2019) toonde aan dat bijna 40% van ouderen van mening waren dat voorzieningen zich te ver van hun woonst bevonden.

De derde trend uit het onderzoek van Matthyssen en collega’s (2019) bespreekt het gedeeld gebruik van ruimte waarbij verschillende actoren op verschillende tijdstippen hetzelfde gebouw of terrein gebruiken. Voorbeelden hiervan zijn scholen die ’s avonds hun ruimte ter beschikking stellen voor andere (buurt)activiteiten. Deze trend komt voornamelijk voor in stadskernen.

Een laatste trend die besproken wordt in dit verkennend onderzoek is het tijdelijk gebruik van ruimte in afwachting van nieuwe ontwikkelingen. Volgens de bij dit onderzoek betrokken stakeholders kan tijdelijk gebruik naast het opvullen van leegstand ook voor sociale cohesie zorgen. Zo bieden leegstaande gebouwen vaak ruimte voor ondergewaardeerde maatschappelijke behoeften, zoals gemeenschapsvorming of buurtheropleving, alsook voor activiteiten die anders moeilijk een plek vinden. Dit ziet men voornamelijk in stadskernen en -randen.

Naast tendensen in het aanbod van voorzieningen, zijn ook andere maatschappelijke (wereldwijde) tendensen gaande die een impact zullen uitoefenen op wanneer, waarom en de manier waarop we ons verplaatsen. Hoewel deze buiten de context van dit onderzoek vallen willen we ze toch kort even benoemen. In het toekomstscenario voor personenvervoer in het kader van de Mobiliteitsvisie 2040 spreekt de Vlaamse Overheid over twee belangrijke trends (Mobiliteit en Openbare Werken z.d.): enerzijds een verandering in de mobiliteitsvraag en anderzijds technologische ontwikkelingen. Maar ook andere globale trends zullen ons verplaatsingsgedrag (maar ook woonplaatskeuze) beïnvloeden. De COVID-19 pandemie, bijvoorbeeld, had reeds een grote impact op onze verplaatsingspatronen. Zo gingen verstrenging of versoepeling van de maatregelen gepaard met verschillende tendensen in het verplaatsingsgedrag (bv. sterke afname gebruik OV, toename actieve modi, opkomst van nieuwe mobiliteit, toename autoverkeer na versoepeling, etc.). Andere globale trends die op de lange termijn een impact zullen uitoefenen zijn bijvoorbeeld de toenemende leeftijd van de bevolking, de opkomst van deelmobiliteit[13], de ontwikkeling van autonome voertuigen, klimaatverandering, *Internet of Things* of e-commerce. Verder wijzigt onze tijdsbesteding. Vroeger werden de verste verplaatsingen gemaakt voor het werk, vandaag besteden we steeds meer tijd aan cultuur en ontspanning. Het

[12] In de literatuur wordt Age of Ageing in Place zowel beschreven en onderzocht als het blijven wonen in de eigen woning, maar ook de woonomgeving (buurt). Wat het in de praktijk betekent, lijkt ook te verschillen naargelang wie bevraagd wordt, oudere of professionals (zie bv. van Hees e.a. 2017).

[13] Autodelen is aan een bescheiden opmars bezig (zie Dubois e.a. 2020), hoewel het aantal Vlamingen dat een auto deelt – en hier voor open staat – voorlopig nog vrij beperkt blijft. Attitudes met betrekking tot autodelen evolueren. Jongvolwassenen zouden hier bijvoorbeeld meer open voor staan dan oudere generaties (zie Bracke 2018). Uit onderzoek uitgevoerd op Europees schaalniveau is gebleken dat autodelen door een steeds bredere groep mensen wordt aanvaard en ingezet (zie Jakobsson Bergstad e.a. 2018 voor een uitgebreid overzicht van de invloed van socio-economische factoren op de verspreiding van autodelen).

aanbod breidt zich uit, maar is ruimtelijk versnipperd. Bijgevolg moeten we langere afstanden afleggen om sport- en cultuurgelegenheden te bereiken (Pisman e.a. 2019).

1.1.3 Ruimtelijke spreiding van voorzieningen: data in Vlaanderen

In het algemeen heerst in Europa een gebrek aan data over de locaties van voorzieningen. Kompil en collega's (2019), die de bereikbaarheid van basisvoorzieningen in Europa onderzochten, beschrijven de uitdaging als volgt: "*Unfortunately, comprehensive data on facility locations is not available in Europe, making it difficult to evaluate, ex-ante, the direct or indirect effects of policies on service distribution and accessibility to services. As it would be necessary for policy evaluations, harmonized and comprehensive data on service locations is necessary. Unfortunately, such data is unavailable or incomplete, and hence, knowledge about accessibility to services in the EU territory is limited*" (Kompil e.a. 2019, p. 2). De afgelopen jaren zijn voorzieningen in Vlaanderen door verschillende actoren en met verschillende doeleinden in kaart gebracht. Voorbeelden zijn de reeds besproken onderzoeken van Van Hecke (1998), Loopmans en collega's (2010), De Maesschalk en Van Hecke (2018), die focusten op de ruimtelijke spreiding van voorzieningen en hun (relatief) belang voor gemeenten. Hiernaast brachten Storme en collega's (2015) topvoorzieningen (zeer gespecialiseerde of grote voorzieningen) in kaart.

1.1.3.1 Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en de nabijheid van voorzieningen en Ruimterapport Vlaanderen

In het kader van het onderzoek naar ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en de nabijheid van voorzieningen (Verachtert e.a. 2016) werden voorzieningen onderverdeeld in basis-, regionale en metropolitane voorzieningen. Kaartbeelden tonen vervolgens in welke mate 1-ha-cellen binnen wandel-of fietsafstand van deze voorzieningen gelegen zijn. Het in deze studie opgenomen databestand met de belangrijkste voorzieningen in Vlaanderen vormt ook de basis voor analyses in het hoofdstuk over voorzieningen in het Ruimterapport Vlaanderen (RURA). Zo wordt bijvoorbeeld berekend in welke mate deze (types) voorzieningen aanwezig zijn binnen verschillende in Vlaanderen voorkomende ruimtelijke typologieën die in het ruimterapport worden onderscheiden. "**Verstedelijkte, randstedelijke en landelijke gebieden** onderscheiden zich van elkaar op vlak van ruimtebeslag in combinatie met de activiteitsgraad en bevolkingsdichtheid. **Kernen, linten en verspreide bebouwing** is een morfologische indeling."[14] Ongeveer de helft (50,6%) van de voorzieningen in Vlaanderen ligt in stedelijk gebied en nagenoeg één derde (32.2%) in landelijk gebied. De overige voorzieningen (17.2%) liggen in randstedelijk gebied. Voor basisvoorzieningen herhaalt dit patroon zich nagenoeg, met resp. 50,3%, 32.5% en 17,2%. Ongeveer een kwart van de voorzieningen in Vlaanderen ligt in een bebouwingslint (24,7%); het gaat hier om relatief meer woonondersteunende en zorgvoorzieningen (resp. 24,7% en 24,5%) dan om cultuur- en sportvoorzieningen en onderwijs (resp. 19,5% en 19,4%). Belangrijke uitschieters zijn kleuter- en lagere scholen, huis- en tandartspraktijken, en handelszaken, waarvan 1 op 4 voorkomt in een lint.

	Verstedelijkt gebied	Randstedelijk gebied	Landelijk gebied
Aandeel inwoners	40,9%	20%	39 ,1%
Aantal inwoners/ha ruimtebeslag	30,6	11 ,6	9,7

[14]Hoe deze zich in de Vlaamse ruimte manifesteren kan onder andere teruggevonden worden onder de categorie 'Ruimtelijke kernbegrippen' op de website van de Ruimtemonitor (Departement Omgeving van de Vlaamse overheid z.d.).

Aandeel voorzieningen (totaal)	50,6%	17,2%	32,2%
Aantal voorzieningen/100 inwoners	8,5	5,9	5,7
Aandeel basisvoorzieningen	50,3%	17,2%	32,5%

Tabel 1.1 Verdeling van inwoners en voorzieningen volgens gebiedstypologie verstedelijkt/randstedelijk/landelijk

	Kernen	Linten	Verspreid
Aandeel inwoners	69%	25%	6%
Aandeel voorzieningen (totaal)	56% (40% in middelgrote of grote kern + 16% in kleine kern of woonconcentratie)	24%	20%

Tabel 1.2 Verdeling van inwoners en voorzieningen volgens gebiedstypologie kernen/linten/verspreid

Het Ruimterapport zoomt verder in op de mate waarin de verschillende klassen van voorzieningen in deze gebieden aanwezig zijn. Voornamelijk een voldoende mix aan *basis*voorzieningen - hier begrepen als “minstens een bakker of een slager of een kleine voedingswinkel, een dokter, een apotheker, en een lagere of kleuterschool” (p. 229) - wordt belangrijk geacht voor de leefbaarheid van een woonplaats. Voor 27,3% van de Vlamingen blijkt deze mix onvoldoende, voornamelijk in landelijke gebieden en waar inwonersdichtheden lager liggen dan het gemiddelde. Zij wonen voornamelijk in lint- of verspreide bebouwing. Er zijn echter ook kernen waar een onvoldoende mix van basisvoorzieningen aanwezig is (35,6%). Het gaat voornamelijk om kernen met lage inwonersaantallen, gelegen in landelijk gebied (Pisman e.a. 2019).

1.1.3.2 Woonsurvey

Ook in het kader van de Woonsurvey zijn voorzieningen in kaart gebracht. Zo’n 60% van de bevraagde huishoudens gaf aan dat de meeste dagelijkse voorzieningen (slager, groentewinkel, superette of supermarkt) voor hen te voet bereikt konden worden. Voor de bakker steeg dit aandeel tot 76%, voor de apotheek naar 78%. De huisarts is slechts voor 48% van de bevraagden te voet bereikbaar. Ongeveer 80% van de huishoudens gaf aan een kleuterschool en lagere school op wandelafstand te hebben, 70% een kinderopvang en 40% een middelbare school. Een speelplein of groenvoorziening kan voor zo’n 79% van de Vlamingen te voet bereikt worden. De toegankelijkheid van voorzieningen in de buurt varieert naar graad van verstedelijking (Heylen en Vanderstraeten 2019, p. 33).

1.2 VERPLAATSINGEN NAAR VOORZIENINGEN

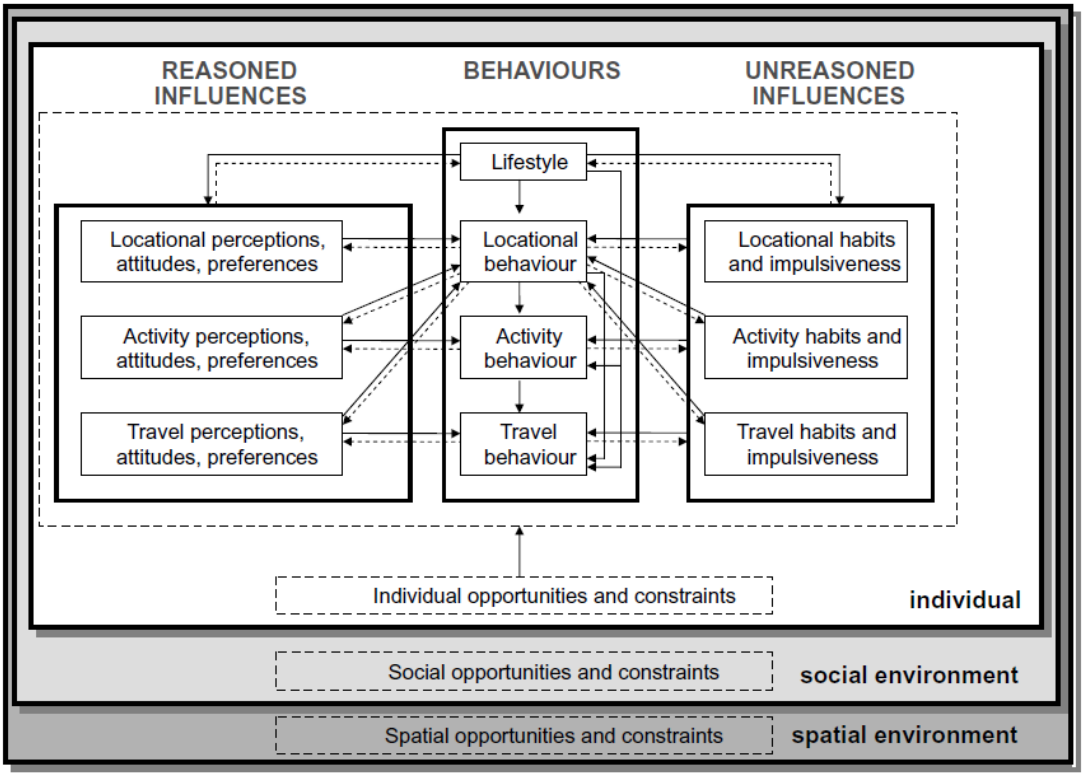
Dat het verplaatsingsgedrag van mensen bijzonder complex is, staat buiten kijf. Een verplaatsingskeuze is afhankelijk van een groot aantal karakteristieken met elk hun eigenschappen en bijzonderheden. Bovendien zijn keuzes zoals het vervoersmiddel of het tijdstip van de verplaatsing sterk gelinkt aan ruimtelijke kenmerken van zowel de woon- (en bij uitbreiding werk-)plek als de locatie van de bestemming die men wil bereiken. Zo toonden Newman en Kenworthy (1989) eind jaren '80 reeds de relatie aan tussen de densiteit van steden en het autogebruik: hoe denser de stad, hoe lager het autogebruik. De in het vorige hoofdstuk besproken onderzoeken en studies ter ondersteuning van ruimtelijk en mobiliteitsbeleid leggen de focus op potentiële bereikbaarheid (welke voorzieningen kan men bereiken), vaak zonder deze te relateren aan de gerealiseerde interacties (aan welke activiteiten heeft men effectief deelgenomen). De nabijheid van een bepaalde voorziening maakt een (duurzame) verplaatsing ernaartoe misschien mogelijk, maar dit wilt niet noodzakelijk zeggen dat men dit ook werkelijk zal doen. De (soort) voorzieningen die iemand bezoekt houden immers verband met persoonlijke factoren, zoals socio-economische status, noden en voorkeuren. De literatuur rond het concept 'motility' – de capaciteit van mensen om mobiel te zijn of de manier waarop personen naargelang hun omstandigheden deze capaciteit toe-eigenen (bv. Kaufmann, Bergman, en Joye 2004) – gaat hier verder op in. Inzichten uit onderzoek rond 'excess travel' of buitensporige verplaatsingen (zie bv. Boussauw, van Meeteren, en Witlox 2014; Boussauw, Van Acker, en Witlox 2012; Fan, Khattak, en Rodríguez 2011) houden hier ook mee verband. In deze onderzoeken worden de afstanden die huishoudens zouden kunnen afleggen om noodzakelijke voorzieningen in hun buurt te bereiken, vergeleken met de afstanden die in de realiteit worden afgelegd om gelijkaardige voorzieningen te bereiken. Bovendien speelt het tijdsaspect ook een cruciale rol en kan het beschouwen van bereikbaarheid vanuit een louter ruimtelijke invalshoek tot vertekende resultaten leiden (Fransen et al., 2018). Het verplaatsingsgedrag van de gebruiker van voorzieningen in de ruimte en de (al dan niet bewuste) keuzes die hij/zij maakt met betrekking tot het bezoek aan voorzieningen (al dan niet 'in de buurt') is de focus van dit hoofdstuk.

Dit hoofdstuk is opgebouwd uit vier onderdelen. Eerst schetsen we een conceptueel model dat tracht verplaatsingsgedrag te verklaren. Hierna gaan we kort in op beschikbare literatuur met betrekking tot verplaatsingsgedrag naar voorzieningen. Vervolgens bespreken we de verschillende factoren die verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Daarbij gaan we zowel in op persoonlijke als op omgevingsfactoren. We ronden dit hoofdstuk af met een beschrijving van de voor Vlaanderen beschikbare data met betrekking tot bezoekersfrequenties van en verplaatsingen naar voorzieningen.

1.2.1 Verplaatsingsgedrag

Van Acker, Van Wee, en Witlox (2010) ontwikkelden een conceptueel model dat verplaatsingsgedrag tracht te verklaren op basis van een combinatie van kennis uit de sociale psychologie en de transportgeografie. Deze paragraaf is gebaseerd op veronderstellingen uit het artikel "*When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour*", waarin dit model beschreven wordt. Het model vertrekt vanuit een combinatie van locatie- en activiteitengerelateerd gedrag en voegt verder concepten als levensstijl, percepties, attitudes en voorkeuren toe als factoren die indirect verplaatsingsgedrag beïnvloeden. Dagelijkse verplaatsingspatronen worden vaak verklaard als het resultaat van persoonlijke hiërarchische beslissingsbomen, die gaan van kortetermijn-beslissingen voor dagelijkse activiteiten en verplaatsingen, via middellangetermijnbeslissingen rond woon- en werklocatie, tot langetermijnbeslissingen met betrekking tot levensstijl. Deze hiërarchie is weergegeven in het

centrum van het model (zie Figuur 1.7). Dagelijkse activiteiten en verplaatsingen van een persoon zijn noch volledig willekeurig noch volledig routineus. Dit hangt onder andere af van iemands werksituatie en van de dag in de week. Zo zijn woon-werkverplaatsingen vrij voorspelbaar, terwijl verplaatsingen tijdens het weekend dit niet zijn.



Figuur 1.7 Een conceptueel model voor verplaatsingsgedrag (Van Acker et al. 2010, p. 221)

Beslissingen die op middellange termijn genomen worden, hebben ook een impact op verplaatsingsgedrag. Verschillende studies hebben aangetoond dat transportmodus, afgelegde afstanden en dagelijks activiteitengedrag veranderen na verhuis of dat mensen verhuizen omdat ze ontevreden zijn met een of meerdere van deze aspecten. Dit sluit aan bij onderzoek over residentiële zelfselectie. Huishoudens zouden een woonplaats kiezen op basis van hun attitudes en voorkeuren met betrekking tot verplaatsingen. Dit heeft als gevolg dat voorkeuren met betrekking tot verplaatsingen een invloed hebben op woonplaatskeuze.

Kortetermijn- en middellangetermijnbeslissingen worden, Van Acker en collega's volgend, gemaakt in functie van de levensstijl van een persoon. Levensstijl kan hier begrepen worden als iemands manier van leven, beïnvloed door hoe hij of zij in het leven staat, gebaseerd op overtuigingen, interesses en attitudes. Iemand kan deze levensstijl uitdrukken door middel van een specifiek gedragspatroon. Iemand met een familie-georiënteerde levensstijl kan dit bijvoorbeeld uiten door in een kindvriendelijke buurt te wonen en deel te nemen aan gezinsgerelateerde activiteiten zoals kinderen afzetten en ophalen van de school en door eerder met de auto dan met het openbaar vervoer te reizen. Hoewel levensstijlen verplaatsingsgedrag helpen verklaren, is de invloed ervan beperkter dan de invloed van socio-economische en persoonlijke eigenschappen.

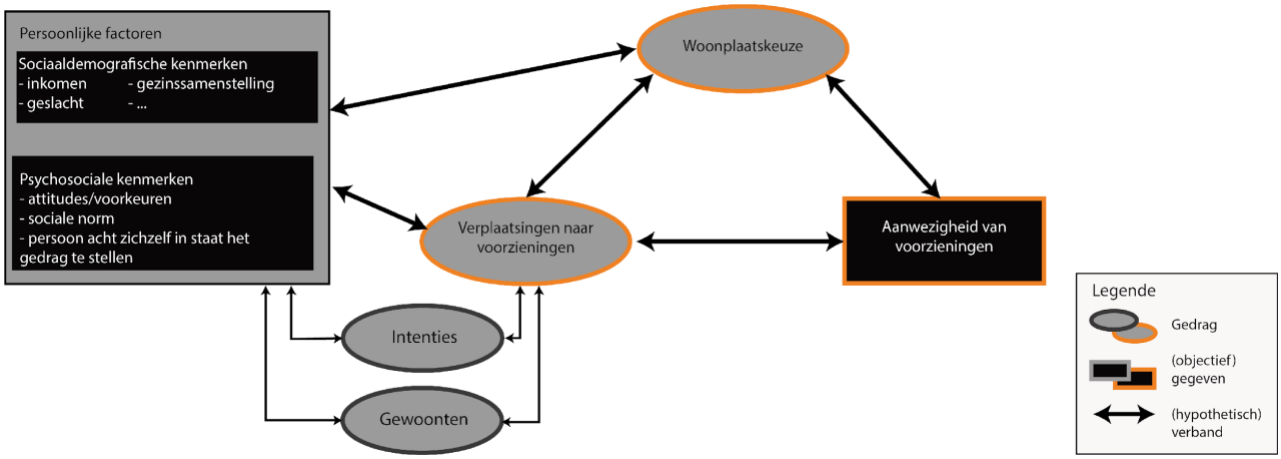
Gedrag valt verder te verklaren door een verscheidenheid in percepties, attitudes en voorkeuren met betrekking tot locatie, activiteiten en verplaatsingen. Deze worden enerzijds bewust en anderzijds onbewust ingezet. De '*Theory of Planned Behaviour*', uitgewerkt door Ajzen, probeert te verklaren op

welke manier attitudes gedrag bepalen. Eerst en vooral wordt een attitude bepaald op basis van verschillende ideeën die een persoon heeft ten aanzien van een bepaald thema, object of persoon. Zo kan iemand fietsen bijvoorbeeld gezond en goed voor het milieu vinden, maar dit vertaalt zich niet noodzakelijk in (meer) fietsgebruik.[15] De attitude houdt immers ook verband met intenties ten aanzien van fietsen. Dit hangt nauw samen met voorkeuren, die uitdrukken hoe iemand zich wenst te gedragen. Deze intenties worden naast attitudes ook door sociale norm bepaald, de mate waarin men sociale druk voelt om een bepaald gedrag al dan niet te stellen. Een derde factor die intenties beïnvloedt is de mate waarin men zichzelf in staat acht om bepaald gedrag te stellen, bijvoorbeeld omwille van fysieke of omgevingsgerelateerde factoren. Zo zou het kunnen dat iemand niet fietst naar het werk omdat hij/zij denkt dat hij/zij hiervoor niet voldoende fit is. Of iemand zou laten het openbaar vervoer ergens naartoe te nemen omdat hij/zij gelooft dat het voor die bestemming niet beschikbaar is.

Mensen zijn echter geen rationele wezens die continu nadenken over hun gedrag. Volgens de '*Theory of Repeated Behaviour*' van Ronis en collega's (1989) wordt gedrag aanvankelijk wel beredeneerd, terwijl herhaald gedrag eerder bepaald wordt door onberedeneerde invloeden. Bepaalde gedragingen stellen we immers automatisch, het zijn gewoonten geworden. Wanneer een gewoonte sterk is, is de relatie tussen attitude en gedrag zwak. Dit geldt ook voor verplaatsingsgedrag. Wekelijkse verplaatsingen, zoals bijvoorbeeld naar de winkel, worden eerder routineus in het dagelijks activiteitenschema ingepland. Deze herhaalde activiteiten (of gewoonten) dienen vervolgens als basisstructuur, waar andere activiteiten worden ingepast (Van Acker et al. 2010).

Ten slotte wordt al dit (bewust en onbewust) gedrag uiteraard niet gesteld in een vacuüm, maar in een sociale en ruimtelijke context. De sociale context verwijst hier voornamelijk naar iemands huishouden. Dit kan bijvoorbeeld objectief worden weergegeven als het aantal kinderen in een huishouden. Er is echter ook een subjectieve component, die iets zegt over iemands idee over deze context, zoals bijvoorbeeld de attitude van een ouder met betrekking tot de opvoeding van kinderen (Van Acker et al. 2010). Een onderzoek van Schwanen en de Jong (2008) geeft aan dat de institutionele, fysische en culturele context een niet te onderschatten rol spelen in de wijze waarop mensen bepaalde activiteiten gaan combineren. De ruimtelijke context kan men op twee manieren bekijken. Enerzijds bestaan er collectieve processen: groepen passen zich aan de ruimtelijke en sociale eigenschappen van de omgeving aan. Anderzijds wordt de relatie tussen iemands omgeving en gedrag beïnvloed door interne processen als beeld- en kennisvorming en leergedrag. Zogenaamde '*mental maps*' (mentale kaarten), bijvoorbeeld, bestaan uit een selectie en organisatie van de informatie die iemand bezit over een bepaalde omgeving. Voornamelijk deze laatste inzichten spelen een rol in het model van Van Acker en collega's (2010), waarbij persoonlijke factoren ingebed zijn in een sociale en ruimtelijke context.

[15] Dit wordt *value-action gap* genoemd. Dit wordt verderop in deze literatuurstudie besproken.



Figuur 1.8 Schematische voorstelling: persoonlijke factoren hebben naast een direct verband ook een indirect verband met verplaatsingsgedrag, via intenties en gewoonten

1.2.2 Woon-werkverplaatsingen versus verplaatsingen naar voorzieningen

De focus van dit onderzoek ligt op verplaatsingen naar voorzieningen. Het gros van de bestaande literatuur over verplaatsingsgedrag legt echter de nadruk op woon-werkverplaatsingen. Hier vallen heel wat verschillen te onderkennen. Zo zijn verplaatsingen naar het werk in het algemeen langer dan niet-werkgerelateerde verplaatsingen. Verplaatsingen naar andere bestemmingen worden echter frequenter gedaan en vertegenwoordigen dus een hoger aandeel in het totale aantal verplaatsingen (Convery en Williams 2019). In Vlaanderen bijvoorbeeld vertegenwoordigen verplaatsingen naar het werk ongeveer 20% van het totale aantal. Ook de gebruikte vervoersmodi verschillen. Zo speelt in Vlaanderen de wagen een grotere rol bij werkgerelateerde verplaatsingen (Janssens, Paul, en Wets 2020).

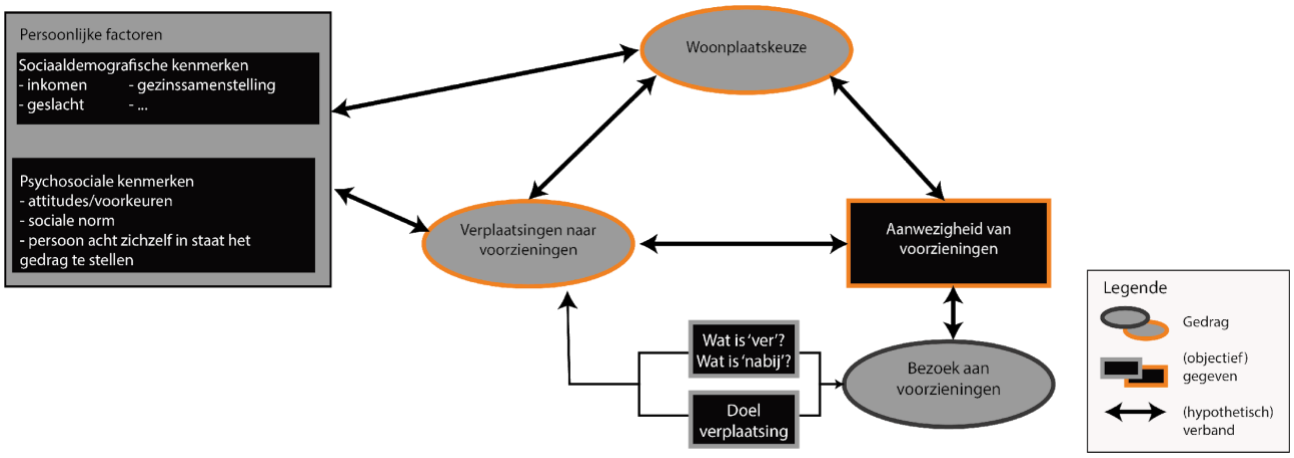
Hiernaast is er heel wat onderling verschil tussen verplaatsingen naar niet-werkgerelateerde verplaatsingen, waar voorzieningen onder vallen. In Vlaanderen wordt de wagen vaker gebruikt om iets/iemand weg te brengen of af te halen, terwijl fietsen wandelen en openbaar vervoer dan weer belangrijker zijn voor verplaatsingen voor onderwijs (Janssens, Paul, en Wets 2020). Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen valt verder af te leiden dat er vaker verplaatsingen plaatsvinden voor winkelen of boodschappen doen, maar dat het aantal hiervoor afgelegde kilometers in verhouding met andere verplaatsingen veel lager is. Voor ontspanning, sport, cultuur keert dit in de andere richting om: men doet dit minder vaak dan bijvoorbeeld winkelen of boodschappen doen, maar verplaatst zich hiervoor in verhouding verder. Dit valt wellicht te verklaren doordat men er meer tijd doorbrengt en dus bereid is meer tijd te spenderen om zich er naartoe te verplaatsen (Janssens, Declercq, en Wets 2018). Convery en Williams (2019) ondervonden voor Groot Dublin en omgeving een hoger aandeel autogebruik voor verplaatsingen naar de winkel, familie en vrienden, sportcentra en zwembaden.

Bovendien toont onderzoek van Martínez en Viegas (2013) dat wat mensen als ‘dichtbij’ of als ‘ver’ beschouwen afhangt van het type voorziening. Zo werd een kruidenier als dichtbij beschouwd indien deze binnen gemiddeld 6,78 minuten bereikt kon worden. Meer dan 15,96 minuten werd gemiddeld als ver beschouwd. De bioscoop, daarentegen, werd gemiddeld binnen 11,15 minuten nog als dichtbij beschouwd, en pas vanaf gemiddeld 24,82 minuten als ver (zie Tabel 2.1). Næss (2006, in Boussauw, Van Acker, en Witlox 2012) ondervond dat mensen bereid zijn langere afstanden af te leggen voor werk, onderwijs en het bezoek aan familie en vrienden, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld kinderopvang of kruidenierszaken. Yang en Diez-Roux (2012) stelden vast dat er een substantieel

verschil is in afstand en duur van verplaatsingen te voet naargelang doel en persoonlijke factoren. Voor de V.S. bleek dat wandelafstanden naar het werk korter waren dan wandelafstanden met ontspanning als doel. Verplaatsingen met als doel onderwijs of een sociaal evenement waren korter dan de gemiddelde werkverplaatsing te voet. De kortste gemiddelde afstanden waren deze voor boodschappen.

Voorziening	Gemiddelde perceptie 'dichtbij' (minuten)	Gemiddelde perceptie 'ver' (minuten)	Gemiddelde verhouding tussen perceptie 'ver' en 'dichtbij'
Bushalte	6.04	14.91	3.04
Metrohalte	7.60	16.67	2.74
Treinstation	8,53	18.08	2.56
Kruidenier	6.78	15.96	2.82
Supermarkt	7.88	18.42	2.73
Apotheker	6.77	16.34	2.9
Bankkantoor	7.49	17.81	2.99
Bioscoop	11.15	24.82	2.9
Restaurant	9.88	22.11	3.09

Tabel 2.1 Enkele voorbeelden uit het onderzoek van Martínez en Viegas (2013)



Figuur 1.9 Schematische voorstelling: de aanwezigheid van voorzieningen houdt verband met het bezoek aan voorzieningen. Wat men als ver of nabij beschouwt en waarom men zich verplaatst, houdt verband met het verplaatsingsgedrag (bv. vervoerswijzekeuze). Op deze manier staan de aanwezigheid van voorzieningen en verplaatsingen naar voorzieningen ook met elkaar in verband via het doel van een verplaatsing en wat de persoon in kwestie als ver of nabij beschouwt

Verplaatsingen naar voorzieningen zijn dus uitermate complex en niet onder één noemer samen te vatten. De huidige literatuurstudie geeft een aanzet om deze complexiteit te beschrijven. In de volgende fasen van dit onderzoek alsook in vervolgonderzoek kan hier verder op worden in gegaan.

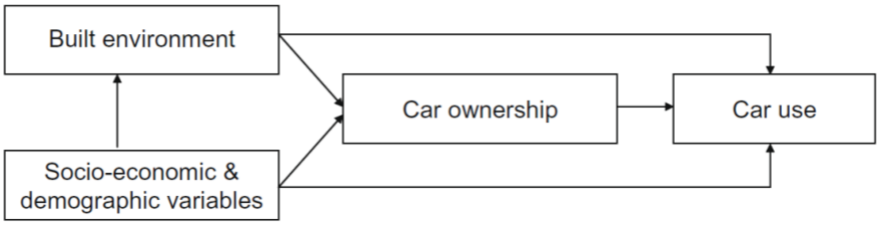
1.2.3 Factoren die verplaatsingsgedrag beïnvloeden

Bruns en Matthes (2019) onderzochten de interacties tussen verplaatsingsgedrag en de beslissing om te verhuizen ('relocation decision'). In lijn met ander empirisch onderzoek dat de invloed van de bebouwde omgeving op verplaatsingsgedrag onderzoekt (zie Van Acker et al. 2010), delen zij factoren die verplaatsingsgedrag beïnvloeden op in twee brede categorieën. Enerzijds zijn er persoonlijke factoren. Sociale kenmerken zoals bijvoorbeeld leeftijd en inkomen spelen een rol, maar ook psychologische factoren zoals attitudes en voorkeuren beïnvloeden verplaatsingsgedrag. Anderzijds onderzoekt men de impact van de gebouwde omgeving. Ruimtelijke ordening en de manier waarop

vervoer georganiseerd wordt, maken hier deel van uit. In de literatuur wordt dit laatste ook vaak besproken als de 3 D's ('density, diversity, design'). In dit onderdeel van de literatuurstudie volgen we deze tweeledige opdeling, vooraf gegaan door een bespreking van een niet te onderschatten factor: autobezit.

1.2.3.1 Autobezit

Voordat we inzoomen op persoonlijke factoren, is het belangrijk te wijzen op een factor die nauw verbonden is aan verplaatsingsgedrag, namelijk autobezit. Immers, zij die geen auto bezitten (of ter beschikking hebben, in het geval van autodelen[16]) zullen deze ook minder vaak gebruiken om verplaatsingen te maken. Van Acker en Witlox (2010) onderzochten autobezit als mediërende variabele: welke factoren hebben een invloed op autobezit en waar heeft autobezit een invloed op? Ze ondervonden dat autobezit wellicht een rol speelt in de relatie tussen de bebouwde omgeving en autogebruik (zie Figuur 2). Naast 'residentiële zelfselectie' moet men dus ook rekening houden met de rol van autobezit wanneer men wilt nagaan in welke mate ruimtelijk beleid autogebruik beïnvloedt. Hiernaast lijkt autobezit ook de relatie tussen inkomen en autogebruik te mediëren. De resultaten van het onderzoek van Van Acker en Witlox lijken erop te wijzen dat het effect van inkomen op autogebruik enkel bestaat omdat inkomen[17] eerst en vooral autobezit bepaalt.



Figuur 1.10 Weerhouden model in Van Acker en Witlox (2010, p. 67) met betrekking tot de relatie tussen gebouwde omgeving en verplaatsingsgedrag

Uit recent Onderzoek Verplaatsingsgedrag is gebleken dat autobezit in Vlaanderen geassocieerd is met de woonplaats. Zo bezitten bewoners in de grootstedelijke gebieden van Antwerpen en Gent evenals het regionaal stedelijk gebied rond deze steden minder auto's. Dit bevestigt bevindingen uit vorige OVG's waaruit bleek dat men binnen stadscontext minder gebruik maakt van de wagen. Janssens en collega's (2018) stellen dat dit wellicht te verklaren valt door de nabijheid van voorzieningen, waardoor verschillende activiteiten te voet afgelegd kunnen worden. Uit dit OVG is verder gebleken dat stadsbewoners hier ook naar handelen wat betreft auto's aankopen. Zij bezitten minder wagens dan gemiddeld voor Vlaanderen. Wellicht spelen de hogere concentraties lage inkomens (die minder vaak een wagen bezitten) in steden evenals stedelijk parkeer- en mobiliteitsbeleid hier ook een belangrijke rol. In Hamilton, Canada, bleek autobezit hoger te zijn voor huishoudens in alleenstaande woningen omwille van de mogelijkheid tot gratis parkeren op de oprit of in de garage, wat voor meergezinswoningen vaak niet het geval is (Potoglou en Kanaroglou 2008). Melia (2014) bespreekt enkele autovrije of autoluwe woonontwikkelingen in Europese steden en besluit dat elk beleid dat inspeelt op de verlaging van autobezit in een bepaald gebied, ook verkeer en de vraag naar parkeerplaatsen zal doen dalen.

[16] In het algemeen is autogebruik van autodelers lager dan dat van autobezitters (zie o.a. Nijland en van Meerkerk 2017; Sioui, Morency, en Trépanier 2013).

[17] Het is mogelijk dat inkomen op andere manieren een direct effect heeft op verplaatsingen, bijvoorbeeld omdat mensen met een hoger inkomen meer kilometers afleggen (Van Acker en Witlox 2010).

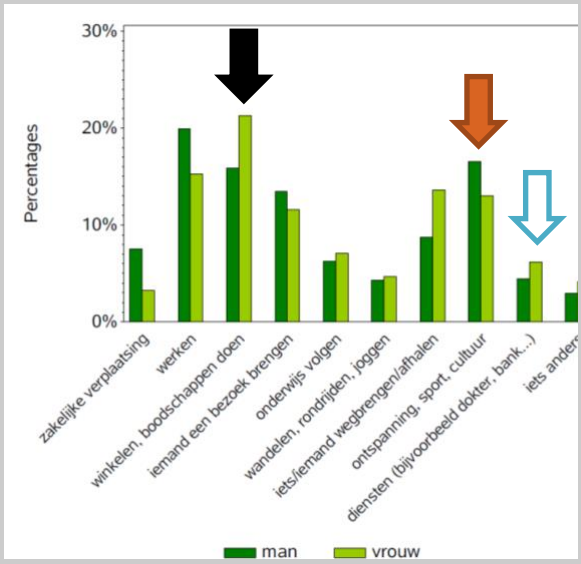
1.2.3.2 Sociaaldemografische factoren

1.2.3.2.1 Gender

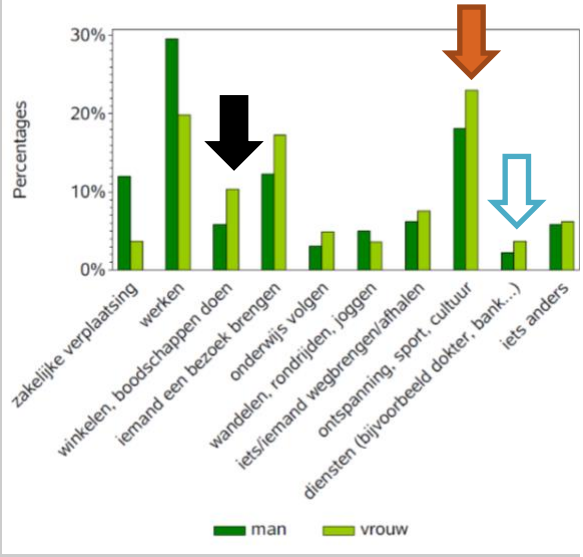
Naargelang de doelstelling van de verplaatsing verschilt verplaatsingsgedrag tussen mannen en vrouwen. Vrouwen pendelen vaker te voet, met de fiets, of met het openbaar vervoer, terwijl mannen zich vaker met de auto naar het werk verplaatsen. Vrouwen zijn over het algemeen minder lang onderweg en leggen minder grote afstanden af. Vrouwen organiseren hun verplaatsingen in meer complexe ketens, aangezien zij over het algemeen meer (huishoudelijke en zorggerelateerde) verplichtingen hebben en dus baat hebben bij efficiënte verplaatsingen. Voornamelijk bij gezinnen met kinderen valt nog steeds een traditionele taakverdeling te onderkennen. De verplichtingen van de ouders (en dus voornamelijk de taken van de moeder) stijgen met het aantal kinderen en nemen af naarmate het jongste kind ouder wordt. Bij koppels zonder kinderen zijn activiteitenpatronen meer gelijklopend (Scheiner 2014; Van Acker en Witlox 2010). Wat niet-werkgerelateerde verplaatsingen betreft, ondervinden sommige studies dat vrouwen voor dit soort verplaatsingen de auto vaker gebruiken en langere afstanden afleggen. Andere studies zien het omgekeerde: vrouwen zijn minder lang met de auto onderweg voor winkelen of boodschappen dan mannen. Dit zou, Van Acker en Witlox (2010) volgend, aangeven dat vrouwen eerder dichtbij huis winkelen (i.e. op wandel- of fietsafstand).

In Vlaanderen verplaatsen vrouwen zich vaker te voet dan mannen. Ze gaan ook vaker met de lijnbus of zijn vaker dan mannen autopassagier en minder vaak autobestuurder. Dit is wellicht gerelateerd aan de motieven voor deze verplaatsingen: mannen doen meer verplaatsingen voor het werk en voor ontspanning/sport/cultuur dan vrouwen. Vrouwen daarentegen verplaatsen zich vaker om te winkelen of boodschappen te doen en om iets of iemand te brengen/halen (Janssens, Declercq, en Wets 2018). Mannen bezitten ook vaker een rijbewijs (Janssens e.a. 2018) en auto's (zie bv. Oakil, Manting, en Nijland 2018) dan vrouwen, wat mede verklaart dat zij zich vaker met de auto verplaatsen (Van Acker en Witlox 2010). Wat rijbewijs betreft, geldt dit onderscheid voornamelijk voor oudere generaties. Tegenwoordig halen even veel vrouwen als mannen hun rijbewijs. In het laatste onderzoek verplaatsingsgedrag had 49,08% van de ondervraagde 18-24-jarige mannen een rijbewijs, in vergelijking met 48,29% van de 18-24-jarige vrouwen (Janssens, Paul, en Wets 2020). Ook hebben mannen vaker dan vrouwen een bedrijfswagen ter beschikking: in 2010 werden zo'n 75% van de bedrijfswagens in België gebruikt door mannen (May, Ermans, en Hooftman 2019).

Wanneer we enkel naar verplaatsingen naar voorzieningen kijken, merken we op dat vrouwen vaker winkelen en boodschappen doen en gebruik maken van diensten, terwijl mannen zich vaker verplaatsen voor ontspanning, sport en cultuur. Een gelijkaardig patroon trekt zich door in het aantal afgelegde kilometers per persoon per dag. Het patroon draait zich echter om bij ontspanning, sport, cultuur: mannen doen dit gemiddeld vaker dan vrouwen, maar vrouwen leggen hier gemiddeld meer kilometers voor af. In het algemeen leggen vrouwen dus meer kilometers af dan mannen naar voorzieningen (Janssens, Declercq, en Wets 2018).



Figuur 1.11 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens geslacht en motief, OVG 5.3 (reproductie uit Janssens, Declercq, en Wets 2018, p. 36; pijlen toegevoegd door auteurs)



Figuur 1.12 Verdeling van het gemiddeld aantal kilometers per persoon per dag (zonder outliers boven 1000 km) volgens geslacht en motief, OVG 5.3 (reproductie Janssens, Declercq, en Wets 2018, p. 49; pijlen toegevoegd door auteurs).

1.2.3.2.2 Gezinssamenstelling

Autobezit en verplaatsingsgedrag varieert ook naargelang gezinssamenstelling. Enerzijds leidt de aanwezigheid van kinderen in het huishouden tot een hogere auto-afhankelijkheid (Oakil, Manting, en Nijland 2018). In sommige gevallen kan dit verband houden met het wonen in de stadsrand, waar minder openbaar vervoer beschikbaar is (zie Oakil, Manting, en Nijland 2016b). Anderzijds hangt het samenwonen met een partner in het algemeen samen met een hoger beschikbaar inkomen, en dus een grotere kans dat het huishouden een auto bezit. Uit een studie uitgevoerd in de grootstedelijke regio van Hamilton, Canada, bleek dat huishoudens met koppels – met en zonder kinderen – gemiddeld meer auto's bezaten dan alleenstaanden, rekening houdend met de grootte van het huishouden. Dit hangt volgens de onderzoekers ook samen met rijbewijsbezit: het aantal personen met een rijbewijs in een huishouden vergroot de kans dat een huishouden een of meer auto's bezit (Potoglou en Kanaroglou 2008). In Nederland bezit 70% van de huishoudens een auto, terwijl net meer dan de helft van de alleenstaanden een wagen bezit. Wagenbezit is echter wel hoger bij alleenstaande ouders. Bovendien in toenemende mate wanneer het huishouden meer minderjarige kinderen telt. Oakil, Manting, en Nijland (2016) ondervonden dat de waarschijnlijkheid van een auto aanschaffen (of het niet verkopen ervan) groter werd voor koppels op het moment dat ze een kind kregen. Dit ligt in lijn met andere studies die reeds aantoonden dat deze belangrijke levensgebeurtenis een invloed heeft op het aanschaffen van een wagen. Oakil en collega's (2018) onderzochten de impact van een relatiebreuk op autobezit, ook in de context van Nederland. In het algemeen gaat deze gepaard met een daling in autobezit, meer voor vrouwen dan voor mannen.

Het krijgen van kinderen gaat vaak gepaard met andere veranderingen, zoals de werksituatie of de woning en/of woonplaats. De afgelopen decennia werd aangenomen dat de geboorte van een kind zou leiden tot de verhuis naar de stadsrand, op zoek naar grotere woningen en andere omgevingen dan wat betaalbare buurten in de binnenstad te bieden hebben. Recent onderzoek gaat echter in tegen deze eenzijdige benadering. Verschillende binnensteden zijn immers vernieuwd en meer op maat van de noden van middenklassehuishoudens. Heel wat aandacht van planners en beleidsmakers is daarbij gericht op de kindvriendelijkheid van compacte omgevingen (Wessel en Lunke 2019). Wonen in de stadskern wordt opnieuw populair voor gezinnen met kinderen. (de Olde e.a. 2018). Desalniettemin, en ondanks de inspanningen van overheden om stadsvlucht tegen te gaan, blijft een

huis met tuin in de suburbane rand de ideale woonplek in de hoofden van vele Vlamingen. De Olde en collega's (2018) onderzochten de invloed van de komst van kinderen op woonplaatskeuze van ouders in Antwerpen. Hier wordt later in deze literatuurstudie verder op ingegaan.

Parallel aan het hogere autogebruik van gezinnen met kinderen is het significant hogere treingebruik van huishoudens zonder kinderen. Volgens Janssens en collega's (2014) heeft dit wellicht te maken met het niet-compatibel zijn van de vaste vertrek- en aankomsttijden van het openbaar vervoer met de sluitingstijden van scholen en opvangvoorzieningen. Vermoedelijk is het reeds besproken meer complexe verplaatsingspatroon van ouders (voornamelijk moeders) en vervolgens een hogere auto-afhankelijkheid hier ook een verklaring voor. Op basis van de aanname dat gezinnen met kinderen wegtrekken uit de stad, zou men verder kunnen veronderstellen dat zij op locaties wonen waar openbaar vervoer minder bereikbaar is. De meest recente Woonsurvey, gebaseerd op data van 2018, biedt een overzicht van de toegankelijkheid van voorzieningen in de buurt naar achtergrondvariabelen van het huishouden. Hieruit bleek dat alleenstaanden, met én zonder kinderen, vaker dan koppels in de buurt van een treinstation wonen. Koppels met kinderen wonen echter minder vaak dan koppels zonder kinderen in de buurt van een treinstation. Ook voor alleenstaanden geldt het dat de aanwezigheid van kinderen gepaard gaat met een vermindering in de nabijheid van het treinstation. De verschillen tussen huishoudens met betrekking tot bus- en tramhaltes bleek niet significant. De cijfers toonden echter wel een omgekeerde tendens, namelijk dat huishoudens met kinderen vaker dan huishoudens zonder kinderen in de buurt van een bus- of tramhalte wonen (zie Heylen en Vanderstraeten 2019, tabel 15, p. 34). Enerzijds zeggen deze gegevens niets over de frequentie van bussen, trams of treinen langs deze woonlocatie. Anderzijds lijkt de verminderde aanwezigheid van treinstations voor de meeste gezinnen met kinderen gecompenseerd te worden door een aanwezigheid van bus- of tramhaltes. Op basis van deze gegevens kan dus noch ontkend, noch bevestigd worden dat gezinnen met kinderen vaker dan andere huishoudens woonachtig zijn in plaatsen met beperkt openbaar vervoer.

1.2.3.2.3 Inkomen, opleidingsniveau en werksituatie

De relatie tussen inkomen en verplaatsingsgedrag hangt samen met factoren zoals opleidingsniveau, werksituatie en autobezit. Hoger opgeleiden hebben vaker gespecialiseerde jobs waarvoor ze zich verder moeten verplaatsen. Mannen uit de hogere inkomenscategorieën hebben ook vaker bedrijfswagens ter beschikking dan andere groepen van de bevolking. Zij leggen over het algemeen grotere afstanden af dan personen met een lager diploma. Aangezien inkomen gerelateerd is aan opleidingsniveau is deze trend ook zichtbaar indien men enkel naar inkomen kijkt: hoe hoger het netto gezinsinkomen, hoe meer kilometers een gezin jaarlijks aflegt met de auto. Ook hebben gezinnen met hogere inkomens vaker een of meerdere auto's in hun bezit. Autogebruik is over het algemeen hoger bij gezinnen die meerdere auto's bezitten dan bij gezinnen die één of geen auto bezitten. Zij nemen de auto vaker en leggen logischerwijs dus langere afstanden af dan zij die afhankelijk zijn van minder snelle vervoersmiddelen (May, Ermans, en Hooftman 2019; Janssens e.a. 2018; Van Acker en Witlox 2010). Ook voor niet-werkgerelateerde verplaatsingen zijn verbanden gevonden tussen inkomen, opleidingsniveau, werksituatie en verplaatsingsgedrag. Zo zou hoger inkomen en opleidingsniveau bijvoorbeeld een positief effect hebben op recreatieve wandeltochten (Agrawal en Schimek 2007 in Khan e.a. 2016).

1.2.3.2.4 Leeftijd

Afhankelijk van je leeftijd heb je andere noden, behoeften en verplichtingen, bezoek je andere voorzieningen en wijzigt dus je verplaatsingspatroon. Zo gaan kinderen en jongeren tijdens de week dagelijks naar school, terwijl volwassenen zich bijvoorbeeld vaker naar het werk of naar de supermarkt verplaatsen. Hoe jonger een kind, hoe afhankelijker van de ouder met betrekking tot waar naartoe en met welk vervoersmiddel het zich verplaatst. Vanaf een bepaalde leeftijd worden kinderen oud

genoeg geacht om zich zelfstandig te verplaatsen. Deze leeftijd is de laatste decennia echter toegenomen, waardoor minder kinderen zich onafhankelijk verplaatsen. Dit heeft voornamelijk te maken met ouders die zich zorgen maken over verkeers- en sociale veiligheid. Ook de groeiende beschikbaarheid van wagens in het huishouden speelt hierbij een rol, evenals de toenemende complexiteit van verplaatsingen in de tijd en in de ruimte (zie Zwerts e.a. 2010). D'Haese en collega's (2011) onderzochten woon-schoolverplaatsingen in Oost- en West-Vlaanderen en vonden dat bijna 60% van de leerlingen van het zesde leerjaar zich te voet of met de fiets naar school verplaatsten. Tot de afstand van 2km tussen woonplaats en school is het aandeel actieve verplaatsingen groter dan het aandeel passieve verplaatsingen. Vanaf 2km is het aandeel van leerlingen dat met de auto wordt gebracht groter. Ze concludeerden dat de afstand tussen woonplaats en school een belangrijke factor is die verband houdt met de vervoersmodus van woon-schoolverplaatsingen van kinderen.

Ouderen brengen de meeste vrije tijd door in of op korte afstand van hun woning. Zij verplaatsen zich minder vaak en minder ver dan jongere generaties. Voornamelijk vanaf de leeftijd van 75 jaar neemt het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag en de gemiddelde lengte ervan snel af. De nabijheid van voorzieningen wordt dus des te belangrijker in onze vergrijzende maatschappij (Pisman e.a. 2019). Dit bleek ook uit een tweedaagse design thinking oefening ('Bootcamp Wonen & Zorg') met verschillende belanghebbenden uit de zorgsector in Aalst. Het belang van de toegankelijkheid en nabijheid van voorzieningen in de buurt evenals een vlotte mobiliteit ernaartoe werd meermaals aangegeven (Cherroud en Debruyne 2018). Santinha, Wolf, en Costa (2019) onderzochten de nabijheid van voorzieningen vanuit gezondheidsoogpunt en vonden dat de nabijheid van basisvoorzieningen van fundamenteel belang is voor een actieve levensstijl bij ouderen die in een woonzorgcentra verblijven.

In een onderzoek uitgevoerd in het Verenigd Koninkrijk vond Dargay (2007) dat autobezit stijgt naarmate men ouder wordt, tot de leeftijd van 50 jaar. Daarna daalt autobezit met leeftijd. Autobezit en autogebruik is vervolgens in het algemeen lager bij personen ouder dan 65. Wanneer zij de auto gebruiken, leggen zij gemiddeld kortere afstanden af. Naast deelnemen aan activiteiten, worden verplaatsingen ook als mogelijkheid gezien voor sociale interactie. Het is gebleken dat carpoolen voor niet-werkgerelateerde verplaatsingen stijgt met leeftijd (Van Acker en Witlox 2010). Het aandeel jongvolwassenen dat een auto bezit is lager dan de oudere generaties. Dit kan te maken hebben met het feit dat het krijgen van kinderen – wat vaak gepaard gaat met het aanschaffen van een wagen – steeds vaker wordt uitgesteld. Hiernaast krijgt een groter wordend aandeel van de bevolking helemaal geen kinderen meer (Oakil, Manting, en Nijland 2016b). Ook autogebruik bij jongvolwassenen is de afgelopen 20 jaar gedaald in heel wat Westerse landen. Hier wordt in de literatuur ook naar verwezen als '*peak car*'. Er is geen consensus over de oorzaken van deze trend. Voorbeelden van verklaringen zijn de toename in verstedelijking, de stijging in het aantal singles, het opkomen van e-communicatie, hogere kosten van automobiliteit, verhoogde inkomensonzekerheid en veranderende levensstijlen (Oakil, Manting, en Nijland 2016a). Of deze dalende trend zich in de toekomst zal voortzetten is echter nog niet duidelijk (Bracke 2018). Volgens het Departement voor Transport van het Verenigd Koninkrijk (2015, in Focas en Christidis 2017) is het niet zeker of jongeren langer in de stad blijven en enkel de wagen (vaker) gebruiken wanneer ze naar landelijke gebieden verhuizen of dat hun attitude naar de wagen toe fundamenteel veranderd is en dat zich dit vertaalt naar aanhoudend laag wagengebruik. Hoewel sommigen waarschuwen dat '*peak car*' een tijdelijke trend zou kunnen zijn – bijvoorbeeld omdat het ook samengaat met het momenteel beperkt inkomen van de zogenaamde Milennials-generatie (Klein en Smart 2017) – is het volgens anderen weinig waarschijnlijk dat jonge generaties het niveau van automobiliteit van oudere generaties nog zullen inhalen (Oakil, Manting, en Nijland 2016a).

1.2.3.3 Psychosociale factoren

Naast sociodemografische factoren spelen ook psychosociale factoren een rol bij verplaatsingsgedrag. Volgens De Witte en collega's (2013) wordt de keuze van een bepaalde vervoersmodus bepaald door een combinatie van sociodemografische factoren en ruimtelijke kenmerken. Deze twee factoren bepalen wat voor soort verplaatsingen er mogelijk zijn. Psychosociale factoren vervolgens zouden beslissend zijn voor de keuze welk vervoersmiddel uiteindelijk effectief zal worden gebruikt. De invloed die psychosociale factoren uitoefenen kunnen doordacht zijn en een resultaat van percepties, sociale waarden en normen, persoonlijke attitudes en voorkeuren; ze kunnen ook niet doordacht zijn en het resultaat zijn van gewoonten (zie ook Van Acker, Van Wee, en Witlox 2010). In wat volgt, wordt op deze factoren ingegaan.

1.2.3.3.1 Attitude en perceptie

Attitudes kunnen een belangrijke rol spelen bij het kiezen van een vervoersmodus. Indien men positief staat ten opzichte van een bepaalde modus en de gebouwde omgeving begrenst het gebruik hiervan niet, dan zal men hier vaker gebruik van maken (De Vos en Witlox 2016). Persoonlijke overtuigingen, bijvoorbeeld inzake milieu, hebben een impact op de keuze voor duurzamere verplaatsingsmodi (Anable 2005; van Wee 2009). Ook speelt de perceptie van onze leefomgeving een cruciale rol in de wijze waarop we ons verplaatsen (Spinney, Scott, en Newbold 2009; Van Acker, Van Wee, en Witlox 2010). Een schoolomgeving waar de gepercipieerde snelheid een gevoel van onveiligheid creëert kan zwaarder doorwegen dan bijvoorbeeld de ruimtelijke nabijheid in de keuze voor het vervoermiddel. Onderzoek naar de ruimtelijke verdeling van lagere scholen in Vlaanderen (Boussauw, van Meeteren, en Witlox 2014) geeft aan dat hoewel het merendeel van de leerlingen op wandel- of fietsafstand van de school woont, de bereikbaarheid tot de scholen aanzienlijk verschilt. De studie toont aan dat de toename aan verplaatsingsafstand naar de school en van het aandeel autoverplaatsingen voornamelijk haar oorzaak vindt in niet-ruimtelijke factoren. Ook de attitude van kinderen ten aanzien van vervoersmodus verschilt. Zwerts en collega's (2010) onderzochten verplaatsingsgedrag van 10-13-jarigen in Vlaanderen. Wandelen en fietsen bleken de favoriete transportmodi te zijn van deze leeftijdsgroep.

Een verscheidenheid van attitudes is aanwezig bij verschillende sociaaldemografische groepen in de samenleving. Attitude leidt echter niet noodzakelijk tot gedrag (zie verder). Onderzoek van Anable (2005) toont aan dat verschillende beweegredenen kunnen leiden tot hetzelfde gedrag en dat dezelfde attitude kan leiden tot verschillende gedragingen. Het is met andere woorden duidelijk dat de mens geen rationeel handelend 'homo economicus' is en dat gedrag zeer moeilijk te voorspellen valt. Daarenboven handelen mensen niet noodzakelijk volgens hun waarden en normen en werd het bestaan van de zogenaamde *value-action gap* al overtuigend aangetoond (Shove, 2010). Er loopt geen rechtstreekse rechte lijn tussen waarden en gedrag (McMeekin & Southerton 2012).

Het onderzoek milieuverantwoorde consumptie (GfK 2017) peilt naar attitudes en kennis met betrekking tot woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag. Het onderzoek deelt consumenten op in types: vastberaden, realistisch, overtuigd, onverschillig en onwetend. Zij vertonen verschillende attitudes, kennis en verwachtingen met betrekking tot klimaat en energie. Dit vertaalt zich ook in verschillende attitudes met betrekking tot verplaatsingen en kennis met betrekking tot duurzame mobiliteit en welke acties hiertoe kunnen bijdragen. Deze studie kijkt naar de voorkeuren van mensen en wat ze beweren dat ze zouden doen (gestelde voorkeuren). Ondertussen weten we dat dit niet noodzakelijk overeenkomt met het gedrag dat uiteindelijk gesteld wordt (gebleken voorkeuren). De helft van de respondenten stelt dat ze hun vervoermiddel afhankelijk van de situatie kiezen. Woon-werkverplaatsingen zouden ze liefst te voet of met de fiets (58%) of met het openbaar vervoer (46%) doen. Desondanks vindt de helft van de respondenten het bezit van een persoonlijke wagen

noodzakelijk. Dit is vaker het geval voor 50-64-jarigen (57%) en minder voor inwoners van grote centra (28%). Ongeveer één op drie geeft aan dat het bezit van een elektrische fiets ertoe zou leiden dat ze vaker de fiets nemen voor het werk of boodschappen. Dit aandeel is hoger in de groep 50-64-jarigen (39%).

1.2.3.3.2 Gewoonte

Zoals eerder aangegeven leidt attitude niet noodzakelijk altijd tot hiermee consequent gedrag. Dit wordt ook wel de '*value-action gap*' genoemd. Andere – onbewuste – factoren spelen immers ook een rol. Schwanen, Banister, en Anable (2012) onderzochten de rol van gewoonten in verplaatsingsgedrag. In tegenstelling tot 'automatisch, herhaald gedrag', worden gewoontes in hun onderzoek eerder verstaan als 'intenties' als gevolg van herhalingen. Ze worden niet zozeer beschouwd als een gevolg van hoe onze hersenen werken, maar wel van het bestaan van relatieve stabiele verbanden tussen het lichaam, gedachten en de wereld. De onderzoekers stellen een andere manier van denken over gewoonten en gedragsverandering voor, geïnspireerd door het gedachtegoed van Félix Ravaisson en John Dewey. Volgens Ravaisson zit een gewoonte zodanig 'ingebakken' in onze cellen dat het zo goed als een tweede natuur wordt. Het is niet onmogelijk gewoontes om te keren, maar dit proces is traag en soms zelfs pijnlijk. Geïnspireerd door de theorieën van Dewey gaan de onderzoekers ervan uit dat gewoonten in reisgedrag wellicht eerder zullen wijzigen indien de gewenste gedragswijziging vergezeld wordt door en gekaderd wordt in een systemische verandering, bijvoorbeeld de wijziging van het huidige op de auto gerichte systeem - technologieën, infrastructuur, regelgeving, culturele voorkeuren, etc. - naar een systeem dat gedomineerd wordt door collectief en/of actief transport. Hiernaast is het belangrijk dat alternatieve gewoonten beschikbaar zijn. Idealiter zijn deze gedragingen eerder in de levensloop gesteld en kunnen deze capaciteiten opnieuw geactiveerd worden.

Onderzoek lijkt ook aan te tonen dat sommige gewoontes blijven bestaan na een verhuis, zowel van de woonplaats als van de bestemming. Zo vonden Weinberger en Goetzke (2010) voor de V.S. dat perosnen die van de stadskern naar de stadsrand verhuisden minder wagens bezaten dan andere stadsrandbewoners en omgekeerd: stadsrandbewoners die naar de stadskern verhuisden bezaten meer wagens dan andere stadsbewoners. Ook de verhuis van een voorziening naar een andere locatie, leidt niet noodzakelijk tot gedragsverandering, ondanks de belangrijke factor van de wijzigende afstand. Pennincx en De Mulder (2019) ondervonden dat de verhuis van een circusschool in Mechelen van een locatie in het centrum naar een locatie in de stadsrand - voor 45% van de respondenten werd de nieuwe locatie als verder beschouwd - niet leidde tot veranderingen in gewoonten met betrekking tot verplaatsingsgedrag.

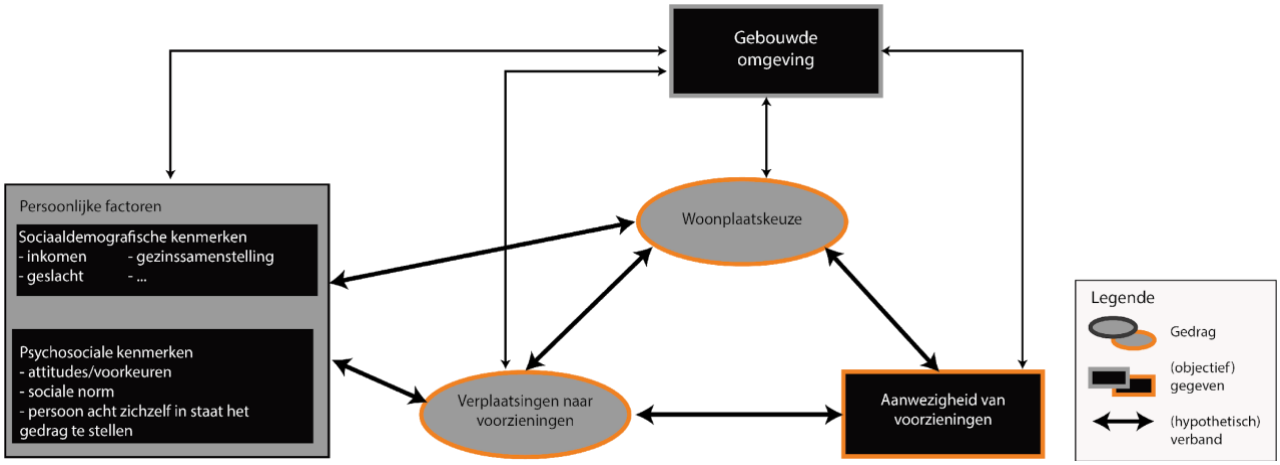
1.2.3.3.3 Sociale norm

Ook de sociale norm kan een invloed hebben op verplaatsingsgedrag. Zo vond onderzoek uitgevoerd bij universiteitsstudenten in zeven landen een significant verband tussen sociale normen en de intentie om een wagen te kopen. De beslissing om een auto te kopen heeft volgens dit onderzoek niet enkel te maken met het persoonlijk idee dat men heeft over het nut van autobezit, maar ook op basis van welk idee men denkt dat anderen hierover hebben – en de mate waarin men wilt voldoen aan de verwachtingen van anderen (Belgiawan e.a. 2017). Riggs (2017) vergeleek verschillende soorten beloningen – financiële beloningen, een cadeau en een verwijzing naar een sociale norm – en ondervond dat het sociale 'elleboogstootje' effectiever was om gedragsverandering te bekomen dan de andere incentives. Verder ondervond hij dat campagnes die in eenzelfde boodschap zowel naar financiële waarde als naar sociale norm verwijzen (bv. "win een fiets ter waarde van $500") hun effectiviteit lijken te verliezen. Door een financiële waarde toe te voegen wordt een sociaal contract immers in een financieel contract omgezet. Net zoals je niet toekomt bij vrienden en zegt "bedankt voor de maaltijd, ik bracht een fles wijn van $7 mee voor de moeite", is het ook bij beleid belangrijk

dat verschillende soorten motivatie (intrinsieke, extrinsieke en sociale) met de grootste zorg of niet gecombineerd worden.

1.2.3.4 Impact van de gebouwde omgeving

In de literatuur heeft men de invloed van de gebouwde omgeving op verplaatsingsgedrag voornamelijk onderzocht en benaderd via de zogenaamde 3 D's (*Density*, *Diversity* en *Design*), i.e. de compactheid van een buurt, de functiemix en het ontwerp van het transportnetwerk (bv. in Cervero en Kockelman 1997). Recenter onderzoek voegt hier soms twee extra D's aan toe: bereikbaarheid van de bestemming (*destination accessibility*) en afstand tot openbaar vervoer (*distance to transit*) (Habibian en Hosseinzadeh 2018). Het reeds vernoemde onderzoek van Newman en Kenworthy (1989) legt bijvoorbeeld het verband tussen densiteit en verplaatsingsgedrag (*density*). Een term die recentelijk steeds vaker opduikt in planningscontext is '*walkability*'. In deze context kan 'design' anders begrepen worden, bijvoorbeeld als de kwaliteit van voetpaden en fietsinfrastructuur van een buurt. Ook de functiemix (*diversity*) van voorzieningen spelen hier vaak een rol. In wat volgt, gaan we kort verder in op deze verschillende factoren.



Figuur 1.13 Schematische voorstelling: persoonlijke factoren staan in verband met woonplaatskeuze en vervolgens ook met de gebouwde omgeving waarin men terecht komt en de aanwezigheid van voorzieningen in de buurt; ook deze factoren staan in verband met elkaar

1.2.3.4.1 Ontwerp en functiemix

Zonder het belang van persoonlijke kenmerken, attitudes en sociale norm te willen minimaliseren, stellen Næss en collega's dat er sterke theoretische redenen zijn om ervan uit te gaan dat woonomgeving verplaatsingsgedrag beïnvloedt. Autoluwe buurten, waarin fietsen en wandelen comfortabel kan, en op buurt- en regionaal niveau (basis)voorzieningen aanwezig zijn, verminderen het autogebruik en maken het voor de inwoners gemakkelijker om zich duurzaam te verplaatsen. Het is echter nog steeds mogelijk de auto te gebruiken. Dit betekent dat de gebouwde omgeving enkel verplaatsingsgedrag beïnvloedt indien er aan de volgende voorwaarden voldaan wordt: men moet kiezen in zulke wijken te gaan wonen én men moet gebruik maken van de beschikbare mogelijkheden om zich duurzaam te verplaatsen (Næss e.a. 2018).

Zoals eerder vermeld, wordt verplaatsingsgedrag ook beïnvloed door persoonlijke factoren, zoals bijvoorbeeld voorkeuren met betrekking tot bepaalde vervoerswijzen. Zo zouden personen die zich graag te voet en met de fiets verplaatsen eerder in (compacte) omgevingen gaan wonen van waar uit ze gemakkelijk bestemmingen al fietsend of wandelend kunnen bereiken, terwijl personen die graag

met de auto rijden daar bij hun woonplaatskeuze minder rekening mee houden. In de literatuur wordt dit residentiële zelfselectie ('*residential self-selection*') genoemd (Van Acker, Van Wee, en Witlox 2010; Van Acker en Witlox 2010). Men zou dus kunnen verwachten dat een autoluwe omgeving niet veel invloed heeft op personen die graag met de auto rijden. Desondanks vertonen ook de 'autoliefhebbers' duurzamer verplaatsingsgedrag in autoluwe gebieden dan personen die wonen in omgevingen die ingericht zijn voor autogebruik (Bruns en Matthes 2019). Onderzoek van De Vos en collega's (2012) bevestigt dit. Terwijl zij die in landelijke gebieden wonen maar de stad verkiezen gebruik kunnen maken van de verplaatsingsmodi van hun voorkeur, is dit niet het geval voor zij die in de stad wonen maar liever landelijk zouden wonen. De stedelijke omgeving met haar files en parkeerbeleid beperkt namelijk het gebruik van de wagen (De Vos e.a. 2012) en vervolgens ook autobezit. Potoglou en Kanaroglou (2008) zagen in Hamilton, Canada, een hoger autobezit bij families die in eengezinswoningen – open of halfopen bebouwing – woonden in vergelijking met hoge appartementsgebouwen en meergezinswoningen. In het eerste geval is parkeren immers gratis, terwijl in het tweede geval er vaak minder plaats is en er een extra kost bij komt kijken.

Van Eenoo, Fransen en Boussauw (2018) analyseerden dagelijks autogebruik in Vlaanderen op basis van gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Hiervoor werd een onderscheid gemaakt tussen het autogebruik van inwoners van drie gebiedstypologieën, uitgewerkt in het kader van het Ruimterapport (zie eerder): landelijk, randstedelijk en verstedelijkt.[18] Ze ondervonden dat ongeveer 30% van de respondenten woonachtig in stedelijke gebieden dagelijks de auto gebruiken. In randstedelijke en landelijke gebieden stijgt dit aandeel tot meer dan 46%. Hoewel de ruimtelijke typologie een significante invloed heeft op dagelijks autogebruik, bleek de impact echter beperkt. Socio-economische en demografische eigenschappen bleken een sterkere invloed te hebben.

De literatuur gebruikt de termen '*diversity*' of 'functionele mix' om te verwijzen naar de aanwezigheid van voorzieningen. Dit kwam in deze literatuurstudie reeds aan bod in het onderdeel 'Ruimtelijke spreiding van voorzieningen'. Op basis van de studie van Verachtert en collega's (2016) kan afgeleid worden dat 89,5% van de Vlamingen woont op een plek waar basisvoorzieningen te voet of met de fiets bereikbaar zijn[19] (Pisman e.a. 2019). Op basis hiervan zouden we kunnen zeggen dat de 15-minuten-stad er al is in Vlaanderen, althans voor de gemiddelde inwoner die de (fysieke en mentale) capaciteiten heeft deze korte afstanden te voet of met de fiets te doen. In de praktijk is het echter niet zo dat deze voorzieningen ook te voet of met de fiets bezocht worden. Zoals reeds eerder vermeld: nabijheid is niet de enige factor die hier speelt. Ook de inrichting van de openbare ruimte, de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de deur (zowel thuis als bij de voorziening) en het algemeen hoge autobezit en autogebruik als 'norm' voor verplaatsingen, spelen hier wellicht een rol. In Europees onderzoek naar de toegang tot diensten van algemeen belang gaat men ervan uit dat de nabijheid van bepaalde diensten (bv. onderwijs en gezondheidszorg) essentieel is voor het gebruik ervan, terwijl voor andere diensten (bv. bank, winkelen) andere maximum reistijden gelden (ESPON 2017). In deze context is het eerder vernoemde onderzoek van Martínez en Viegas (2013) relevant; de perceptie van wat als 'nabij' of als 'ver' wordt beschouwd, varieert naargelang het type voorziening.

De term '*walkability*' heeft een verscheidenheid aan betekenissen en doelstellingen. Forsyth (2015) geeft een overzicht van de verschillende betekenissen. Zo wordt *walkability* door sommigen gebruikt om de omgeving van een buurt te beschrijven, bijvoorbeeld op basis van oversteekbaarheid,

[18] Volgens het ruimterapport wonen 39% van de Vlamingen in landelijk gebied, 20% in randstedelijk gebied en 41% in verstedelijkt gebied. In de gebruikte dataset waren inwoners van landelijke gebieden licht oververtegenwoordigd (43,7%) terwijl inwoners van verstedelijkt en stedelijk gebied licht ondervertegenwoordigd waren (resp. 17,7% en 38,7%).

[19] Deze uitspraak in het ruimterapport baseert zich op locaties met "veel tot zeer veel basisvoorzieningen" volgens de indeling in 4 categorieën.

compactheid, veiligheid en esthetische kwaliteiten. Anderen kijken naar de gevolgen van zulke omgevingen op onder andere de levendigheid van de buurt, de impact op duurzame vervoerswijzekeuzen en lichaamsbeweging. Ten slotte wordt de term gebruikt als indicator voor goed stedelijk ontwerp, waarbij er gebouwd wordt op de voorgaande definities in combinatie met andere (meetbare) indicatoren. Deze laatste manier van het definiëren van *walkability* overheerst in het publiek debat – althans in Engelstalige context. Uit onderzoek van Manaugh en El-Geneidy (2011) blijkt dat de meeste *walkability*-indicatoren een sterke correlatie vertonen met verplaatsingen te voet voor de meeste niet-werkgerelateerde bestemmingen. Deze correlaties zijn echter verschillend per persoon of huishouden, rekening houdend met sociodemografische kenmerken. Van Acker en collega's (2010) wijzen er verder op dat een buurt objectief als voetgangersvriendelijk gezien kan worden, terwijl diezelfde buurt door een persoon met een specifieke levensstijl als onveilig aangevoeld kan worden. Naast wandelen kan een gebied ook ingericht worden om fietsen te faciliteren. Literatuur over fietsbaarheid of '*bikeability*' is nog in volle ontwikkeling. Relevant voor dit onderzoek is de studie van Nello-Deakin en Nikolaeva (2020) die ondervond dat onder andere sociale norm een belangrijke impact heeft op fietsgebruik in Amsterdam.

1.2.3.4.2 Afstand en bereikbaarheid

Uit onderzoek in verschillende stedelijke contexten wereldwijd (zie Næss e.a. 2018 voor een overzicht) is gebleken dat mensen niet altijd gebruik maken van de activiteit of voorziening die het meest nabij gelegen is. Dagelijks afgelegde afstanden schijnen meer afhankelijk te zijn van de afstand tussen de woonplaats en de locatie waar de hoogste concentratie van faciliteiten zich bevindt dan van de afstand tussen de woonplaats en lokale centra. Een gelijkaardig fenomeen doet zich in Vlaanderen voor. Inwoners van landelijke gebieden leggen in het algemeen grotere afstanden af naar het werk. Zij doen ook minder aan 'buitensporige pendel' (zie **Error! Reference source not found.**). In vergelijking met stadsbewoners, kiezen zij echter vaker voor een werklocatie dichtbij huis. Wanneer men naar andere verplaatsingen dan die voor het werk kijkt verandert echter deze relatie gedeeltelijk. In en rond (groot)stedelijke gebieden (bv. Brussel, Gent, Antwerpen) blijft nabijheid een belangrijke factor bij de keuze van niet-professionele bestemmingen. Dit kan wellicht verklaard worden door de mogelijkheid deze bestemmingen te voet of met de fiets te bereiken (Boussauw, Van Acker, en Witlox 2012). Bereikbaarheid kan echter op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Een studie van Fransen en collega's (2015) beschrijft bijvoorbeeld dat de bereikbaarheid naar kinderopvang er aanzienlijk anders uitziet als het brengen van de kinderen naar de kinderopvang gekoppeld wordt aan de woon-werkverplaatsing in plaats van enkel aan de woonlocatie.

Recente ontwikkelingen in studies omtrent verplaatsingsgedrag tonen dus aan dat het lineair verband tussen afstand en verplaatsingskeuze niet volstaat om ons verplaatsingsgedrag te beschrijven. Het onderzoek naar de verhuis van de circusschool in Mechelen gaf bijvoorbeeld aan dat een grotere afstand tot de activiteit weinig impact had op de vervoerswijzekeuze (Pennincx en De Mulder 2019). Boussauw, van Meeteren, en Witlox (2014) stelden vast dat in Vlaanderen de nabijheid van het adres waarop een leerling gedomicilieerd is ten opzichte van de dichtstbijzijnde school maar in beperkte mate bepalend is voor de woon-schoolafstand. Ook deze waarneming kan verklaard worden vanuit de onmogelijkheid om complexe elementen zoals gescheiden ouders of de ligging van een school op weg naar het werk van één van beide ouders in een model op te nemen. Maar ook het ruime aanbod aan studies naar temporele en persoonlijke aspecten van verplaatsingen onderbouwen een noodzakelijke shift van ruimtelijke naar persoonlijke bereikbaarheid (Delafontaine e.a. 2011; Dewulf e.a. 2012; Farber, Morang, en Widener 2014; Neutens e.a. 2012; Widener e.a. 2015). Daarbij geven ze aan dat het verband tussen verplaatsingsgedrag en deelname aan activiteiten veel genuanceerder is en afhankelijk is van een complex systeem van gebruiks- en verplaatsingsstrategieën en verwachtingen die niet enkel een ruimtelijke basis kennen. Naast de ruimtelijke verdeling van activiteitenlocaties spelen namelijk ook persoonlijke beperkingen een rol in de deelname aan

activiteiten. Fransen en collega's (2018) onderzochten deze relatie en concluderen dat enkel wanneer rekening gehouden wordt met deze persoonlijke beperkingen een logische correlatie tussen hogere bereikbaarheid en verhoogde deelname aan activiteiten wordt gevonden. Hoewel de studie werd uitgevoerd in de context van de Amerikaanse staat Utah is de overgang naar een complexer gedragsmodel gebaseerd op zowel ruimtelijke als persoonlijke aspecten een belangrijke eerste stap in het begrijpen van de complexiteiten van verplaatsingsgedrag en -keuzes voor de Vlaamse context.

1.2.3.4.3 Ruimtelijke structuur

Convery en Williams (2019) onderzochten welke ruimtelijke factoren vervoerswijzekeuze beïnvloeden voor niet-werkgerelateerde verplaatsingen. Het studiegebied van hun onderzoek – Groot Dublin en omgeving – bevat een verscheidenheid aan ruimtelijke contexten, van zeer stedelijk tot zeer landelijk. De verspreide, 'sprawl'-achtige, ruimtelijke inrichting doet denken aan het Vlaamse patroon. Op basis van inwonersdichtheid, nabijheid en frequentie van openbaar vervoer en de afstand tot een retailcluster (i.e. >35 eenheden per hectare), werd het gebied werd opgedeeld in 6 categorieën van ruimtelijke ordenings- en vervoerstypologieën (*'land use transport typologies'*), van het dichtbevolkte stadscentrum tot gebieden met lage bevolkingsdichtheden met beperkt openbaar vervoer en niet nabij een retailcluster.[20] De resultaten toonden aan dat vervoerswijzekeuzen samenhangen met deze typologieën en met de bestemming zelf. Zo was het aandeel verplaatsingen met de auto voor bijna al de bestemmingen lager vanuit het stadscentrum. Slechts 33% van de inwoners van het stadscentrum verplaatsen zich met de auto naar de supermarkt, terwijl dit aandeel voor de andere categorieën 69% of meer bleek te zijn. Een bezoek naar het zwembad doet 24% van de stadsbewoners met de wagen; dit aandeel steeg naar 66-96% voor bewoners van de andere gebiedstypologieën[21]. Het niveau van gebruik van actieve vervoersmodi en openbaar vervoer is telkens bijna het dubbele van de andere categorieën. Het verschil tussen de categorieën buiten het stadscentrum is beperkt. De onderzoekers stellen dat gebieden met hoge inwonersdichtheden met een functiemix en een hoge kwaliteit aan openbaar vervoer het gebruik van duurzame transportmodi ondersteunen. Ook de beperkte dienstverlening voor openbaar vervoer en de afstand van retailclusters hebben een negatieve impact op het gebruik van duurzame vervoersmodi voor niet-werkgerelateerde verplaatsingen.

1.2.4 Verplaatsingen naar voorzieningen: data in Vlaanderen

1.2.4.1 Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG)

Het verplaatsingsgedrag van de Vlaming wordt sinds 1994 onderzocht door middel van een gedetailleerde survey die wordt afgenomen bij een steekproef uit de bevolking van het Vlaamse Gewest: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG). In het kader van het OVG wordt aan respondenten gevraagd gedurende een dag een verplaatsingsdagboek bij te houden. Voor elke verplaatsing buitenshuis geeft de respondent het hoofddoel (wat), de bestemming (waar) en de vervoerswijze(n) van deze verplaatsing aan. Sinds de start van de (met elkaar vergelijkbare) onderzoeken verplaatsingsgedrag Vlaanderen (i.e. OVG 3.0 t.e.m. OVG 5.4), schommelt het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag tussen de 2,55 (OVG 5.3) en de 3,14 (OVG 3.0), de respondenten die zich niet verplaatsen inbegrepen. Wanneer we deze laatsten buiten beschouwing laten en dus enkel kijken naar respondenten die op de dag van de bevraging minstens één verplaatsing maakten, dan bevinden de gemiddelden zich tussen 3,34 (OVG 5.3) en 3,83 (OVG 3.0) verplaatsingen

[20] (1) het zeer dichtbevolkte (>240 woningen/ha) stadscentrum, (2) strategische ontwikkelingszones, (3) gemiddelde nabijheid van openbaar vervoerhaltes en nabij een retailcluster, (4) beperkte nabijheid van openbaar vervoer en nabij een retailcluster, (5) beperkte nabijheid van openbaar vervoer en niet nabij een retailcluster en (6) idem als categorie 5, maar met een lagere inwonersdichtheid.

[21] Het aandeel van verplaatsingen met de auto naar verschillende types voorzieningen alsook de verhoudingen tussen de verschillende typologieën varieert sterk per type voorziening (zie p. 12 in Convery en Williams 2019).

per persoon per dag. De in 2018 gepubliceerde cijfers (OVG 5.3) verschillen hierin niet significant van het jaar ervoor (OVG 5.2), maar wel ten opzichte van al de OVG's daarvoor, waarbij het gemiddeld aantal verplaatsingen hoger lag. De drie voornaamste groepen verplaatsingen (functionele verplaatsingen[22], winkelen/diensten en recreatieve verplaatsingen) vertegenwoordigen gelijkaardige aandelen (resp. 29,57%, 23,91% en 31,7%) (Janssens, Declercq, en Wets 2018).

De drie categorieën die respondenten kunnen selecteren bij de vraag "wat ging u doen?" verwijzen voornamelijk naar voorzieningen, i.e.: "winkelen, boodschappen doen", "ontspanning, sport, cultuur" en "diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, …)".[23] Bij de meest recent verzamelde gegevens (OVG 5.4) waren deze categorieën verantwoordelijk voor respectievelijk 18,77%, 16,19% en 6,07% van het totaal aantal verplaatsingen (Janssens, Paul, en Wets 2020). Samen komt dit neer op 41,03% van alle verplaatsingen. Ter vergelijking: voor het berekenen van de Mobiscore, die inschat hoe goed voorzieningen te voet of met de fiets te bereiken zijn, zijn deze drie categorieën ook opgenomen. Ook verplaatsingsmotieven werken en onderwijs volgen werden in beschouwing genomen (Van Den Bergh e.a. 2018).

Hoofddoel OVG	Aandeel totaal aantal verplaatsingen (OVG 5.4)	Aantal verplaatsingen per persoon per dag (OVG 5.4)	Aantal verplaatsingen per persoon per dag (OVG 4.5) (uit Van Den Bergh e.a. 2018)
Zakelijke verplaatsing	3,63%	0,09	0,13
Werken	18,31%	0,48	0,45
Winkelen, boodschappen doen	18,77%	0,49	0,61
Iemand een bezoek brengen	11,32%	0,29	0,33
Onderwijs volgen	8,23%	0,21	0,36
Wandelen, rondrijden, joggen	3,83%	0,10	0,18
Iets/iemand wegbrengen/afhalen	10,54%	0,27	0,11
Ontspanning, sport, cultuur	16,19%	0,42	0,36
Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, …)	6,07%	0,15	0,12
Iets anders, namelijk …	3,11%	0,08	0,09

Tabel 2.2 Aandeel verplaatsingen per OVG-motief (blauwe cellen: meest relevante categorieën in het kader van dit onderzoek; groene cellen: opgenomen in Mobiscore)

Een hoofdvraag doorheen dit onderzoek is wat anno 2020 de voorzieningen zijn waar mensen zich frequent voor verplaatsen en hoe deze frequentie verband houdt met persoonlijke factoren en woonplaats van een persoon. Deze vraag valt niet op basis van data uit het OVG te beantwoorden. Hiervoor zijn twee redenen. Ten eerste valt het niet altijd af te leiden naar welk type voorziening de respondent zich verplaatste: ging deze shoppen, boodschappen doen bij de kruidenier om de hoek of bij de grote supermarktketen (hoofddoel = "winkelen, boodschappen doen"), ging deze naar het

[22] Zakelijke verplaatsingen, werken en onderwijs volgen.

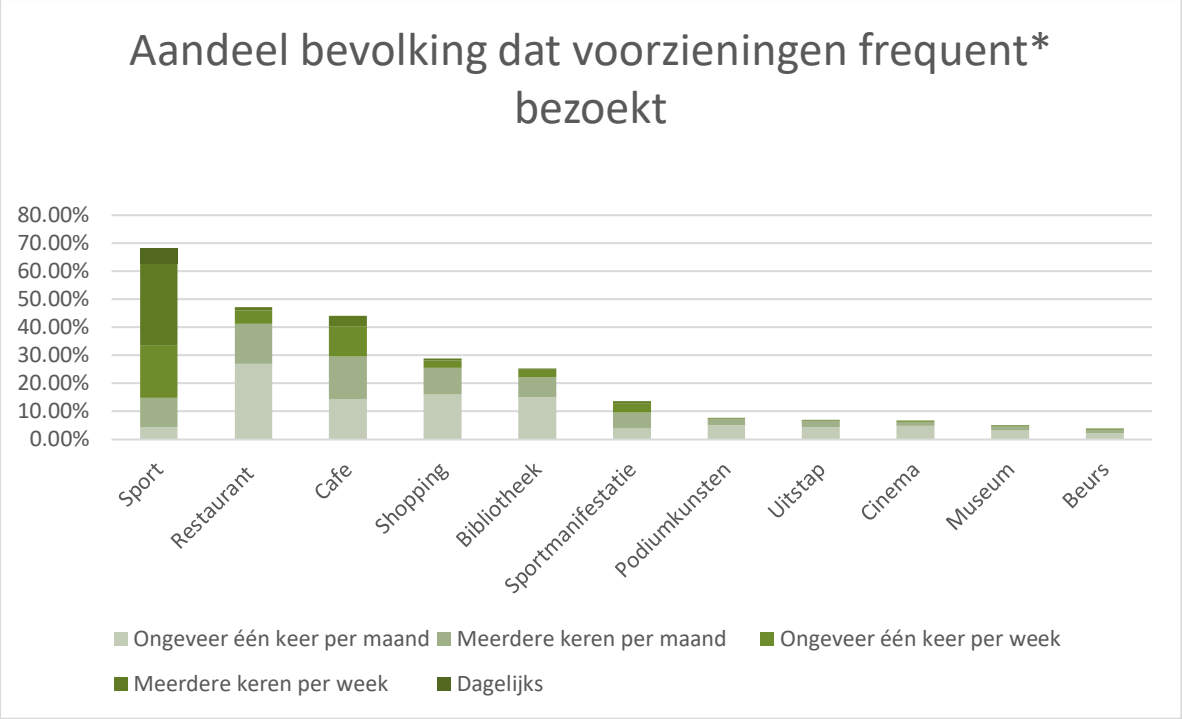
[23] Het OVG laat in dit kader niet toe in detail te onderscheiden over welke voorzieningen het gaat. Bestemmingen die onder andere motieven (bv. "wandelen, rondrijden, joggen", "iets/iemand wegbrengen/afhalen", "iets anders", en "onderwijs volgen") vallen zouden ook onder 'frequent gebruikte voorzieningen' kunnen vallen in het kader van dit onderzoek, maar wellicht in mindere mate.

stedelijk zwembad, een rondje lopen in het bos of naar de plaatselijke bibliotheek (hoofddoel = “ontspanning, sport, cultuur”), ging deze op (wekelijks) nazicht bij de huisarts, of naar de opticien om een nieuwe bril aan te schaffen (hoofddoel = “diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ..)”)? Ten tweede weten we op basis van het OVG niets over de frequentie waarmee een bepaalde respondent voorzieningen bezoekt. Hij/zij vult het verplaatsingsdagboek immers maar één dag in. Om de frequentie te bepalen, moesten we dus op zoek naar andere gegevens die hier wel iets over kunnen zeggen.

1.2.4.2 Tijdsbestedingsonderzoek (TOR)

Sinds 1999 zijn er voor Vlaanderen drie tijdsbestedingsonderzoeken uitgevoerd door de onderzoeksgroep TOR van de Vakgroep Sociologie aan de Vrije Universiteit Brussel. Het laatste onderzoek (TOR13) vond plaats tussen januari 2013 en februari 2014 en vond online plaats via het MOTUS dataverzamelingsplatform ontwikkeld door de vakgroep (Minnen e.a. 2014). 3260 Vlamingen tussen de 18 en 75 jaar hielden gedurende één week een dagboek bij, waarin ze zo nauwkeurig mogelijk bijhielden wat ze aan het doen waren. Hiernaast vulden ze twee vragenlijsten in, die meer informatie verschaften over hun persoonlijke gegevens, alsook de context waarin ze zich bevonden. Naast de hoofdactiviteit, waarbij respondenten konden kiezen tussen een activiteitenlijst van 225 activiteiten, werd gepeild naar gebruikte vervoersmiddelen. Een deel van de respondenten kreeg ook extra vragen met betrekking tot verplaatsingsgedrag. Aangezien de respondenten een week lang dit dagboek invulden, is het mogelijk wekelijkse frequenties af te leiden en deze te koppelen aan persoonlijke achtergrondkenmerken. Voor activiteiten die minder vaak dan wekelijks plaatsvinden, is dit moeilijker (Glorieux e.a. z.d.).

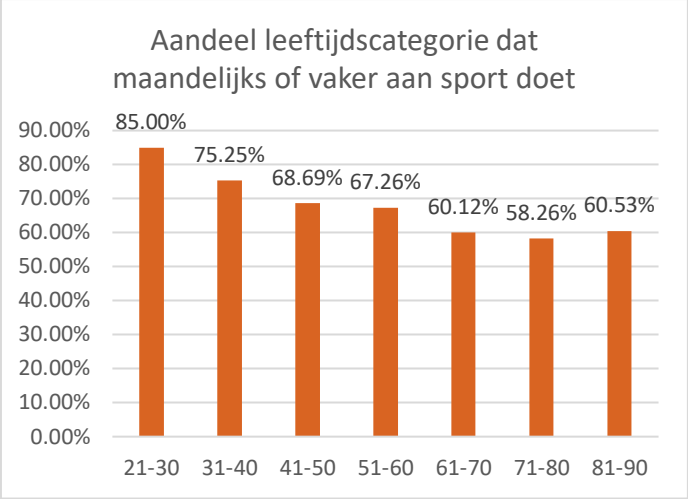
Figuur 1.14 geeft frequenties weer voor bezoeken aan restaurant, cafe, bioscoop, podiumkunsten, bibliotheek, sportmanifestaties (als toeschouwer), museum of tentoonstelling, shoppingcentrum, jaarmarkt of beurs en excursies, stads- of pretparkbezoek of dierentuin (“uitstap”). Hiernaast wordt weergegeven hoe vaak men gemiddeld aan sport doet. Voor deze laatste categorie was het op basis van de data niet mogelijk te bepalen wanneer men zich al dan niet naar een voorziening verplaatst om aan sport te doen. Deze cijfers zijn wellicht een overschatting van het aantal effectieve verplaatsingen naar een sportvoorziening. ‘Frequent’ kan in deze grafiek geïnterpreteerd worden als ‘minstens maandelijks’.



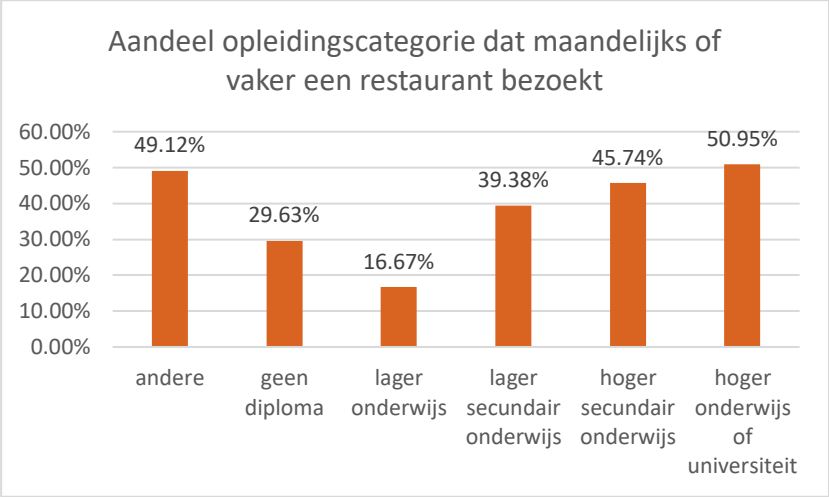
Figuur 1.14 Frequentie bezoek aan voorzieningen (o.b.v. gegevens uit het Tijdsbestedingsonderzoek van Onderzoeksgroep TOR – Vrije Universiteit Brussel)

In wat volgt, gaan we dieper in op de voorzieningen waarvan minstens 20% van de respondenten aangaf deze maandelijks of vaker te bezoeken: sport (68,25%), restaurant (47,25%), café (44,15%), shopping (28,78%) en bibliotheek (25,29%). Voor de andere voorzieningen gingen we na of er categorieën van persoonlijke kenmerken (binnen gender, leeftijd en opleidingsniveau) waren waarbij het aandeel van een bepaalde bevolkingsgroep (bv. hoger opgeleiden) wel boven de 20% steeg, terwijl dit voor andere categorieën niet het geval was. We vonden geen zulke gevallen. Wel vonden we interessante verschillen in aandelen onder de 20%. Zo gaf 6,66% van alle respondenten aan maandelijks of vaker naar de cinema te gaan. Bij de 21-tot-30-jarige respondenten steeg dit aandeel tot 18,75%, terwijl het percentage bij de andere leeftijdscategorieën onder de 10% bleef. Wat ook opvalt, is het ietwat hogere aandeel van ouderen die frequent musea bezoeken: 10,61% van de 71-tot-80-jarigen en 8,19% van de 61-70-jarigen (i.t.t. max 4,10% bij respondenten tot 60 jaar). Gezien de vergrijzing van onze samenleving en de beperkingen die ouderdom met zich meebrengen qua mobiliteit, is dit wellicht een belangrijke factor om in het achterhoofd te houden bij de locatie en toegankelijkheid van musea.

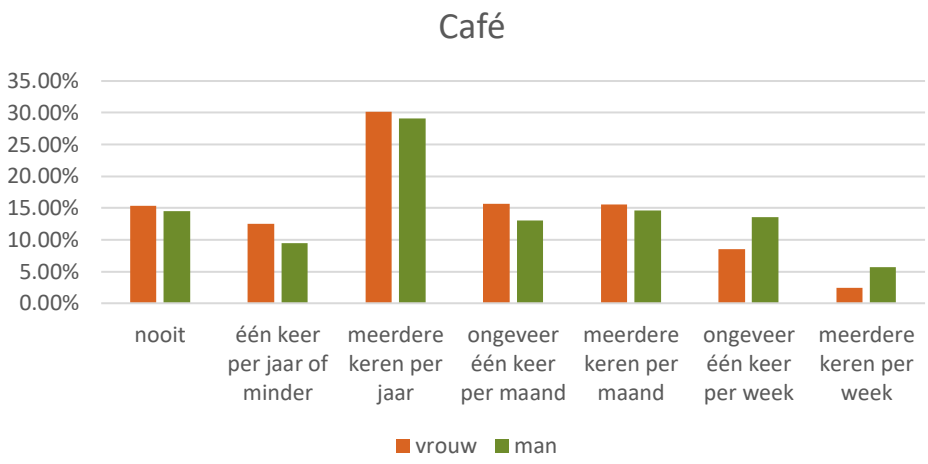
Wat sport, restaurant, café, shopping en bibliotheek betreft, geven de grafieken hieronder een overzicht van enkele opvallende verschillen tussen gender-, leeftijd-, en opleidingscategorieën.



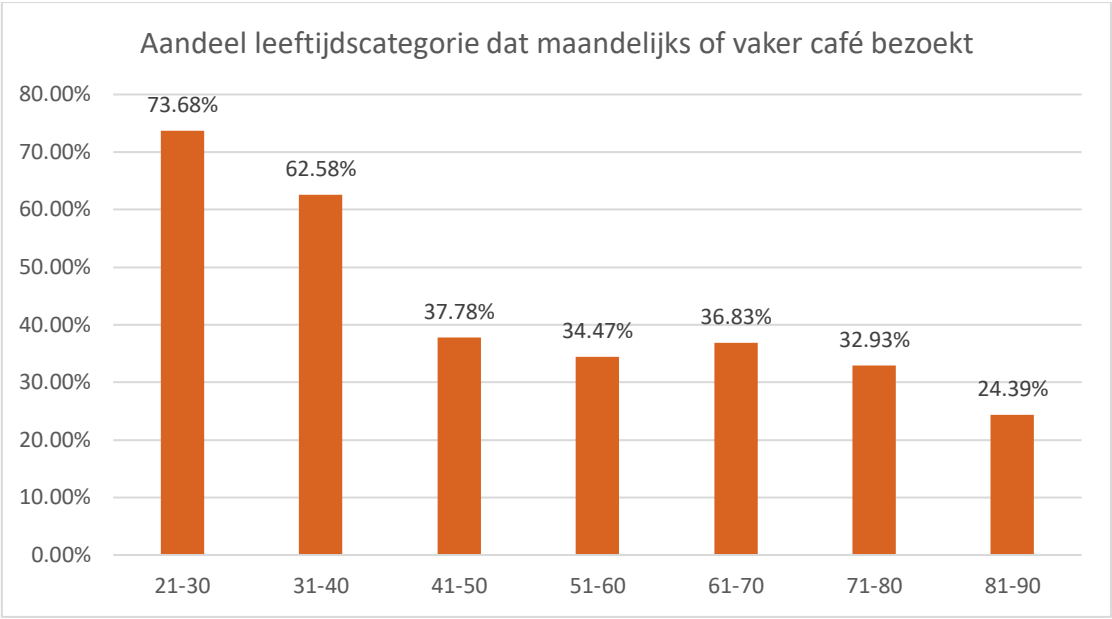
Figuur 1.15 Voornamelijk twintigers en dertigers doen maandelijks of vaker aan sport. De frequentie waarmee men aan sport doet lijkt te dalen naarmate men ouder wordt (deze grafiek is gebaseerd op gegevens uit TOR13)



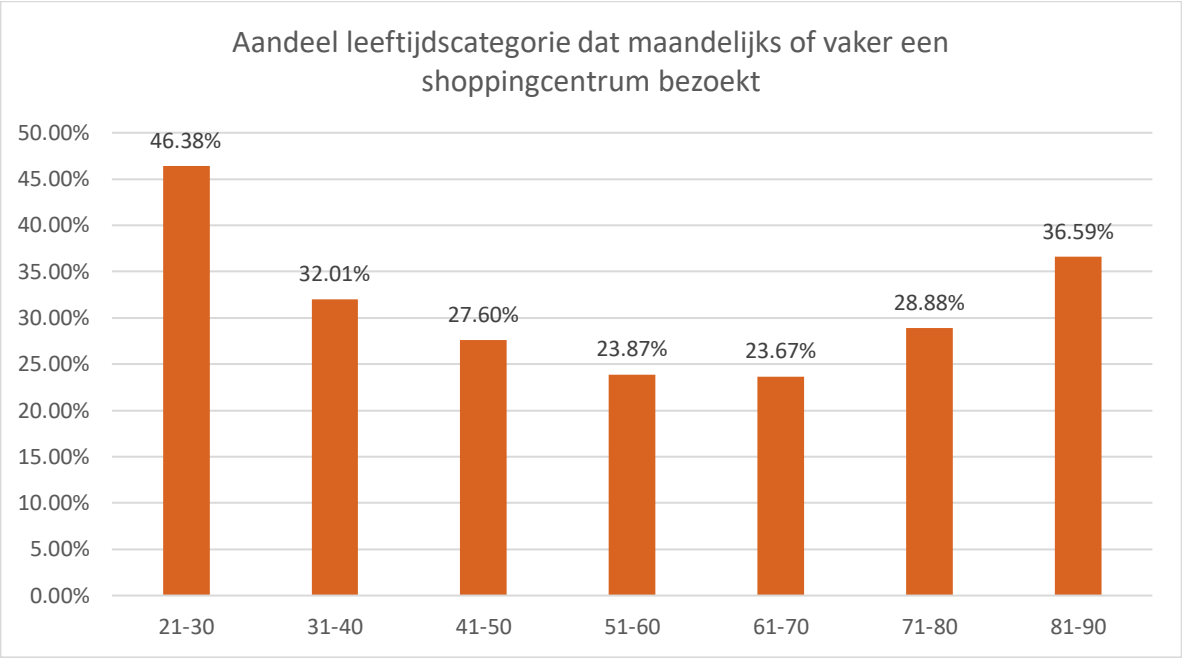
Figuur 1.16 Het aandeel respondenten dat maandelijks of vaker een restaurant bezoekt lijkt te stijgen met opleidingsniveau, met uitzondering van 'geen diploma', dat een hoger aandeel toont dan respondenten met lager onderwijsdiploma als hoogst behaalde diploma (deze grafiek is gebaseerd op gegevens uit TOR13)



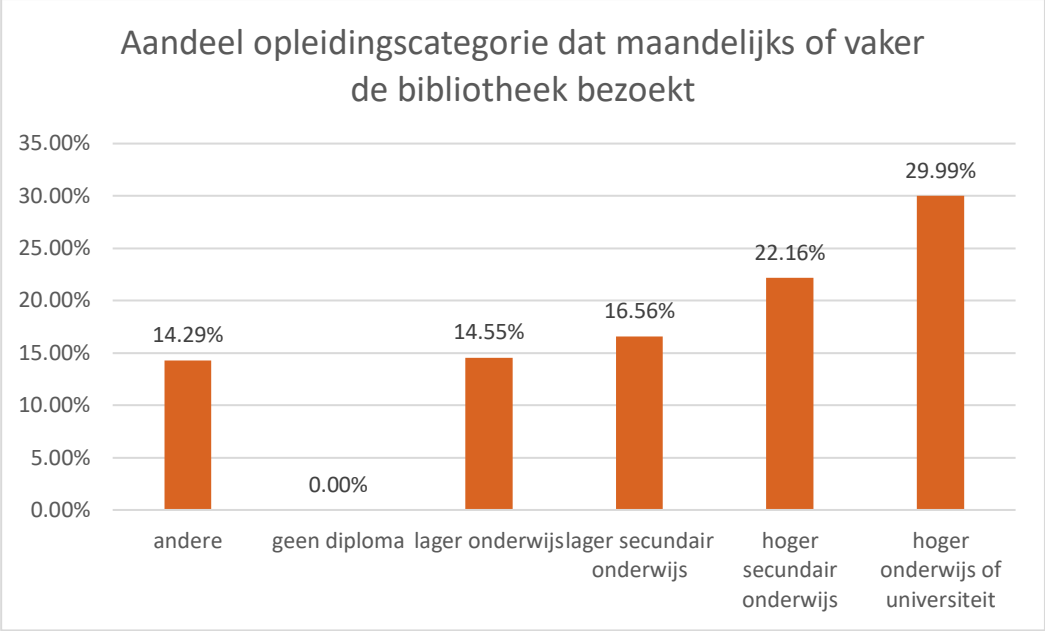
Figuur 1.17 Het aandeel mannen dat wekelijks of meerdere malen per week op café gaat is groter dan het aandeel vrouwen dat dit doet (deze grafiek is gebaseerd op gegevens uit TOR13)



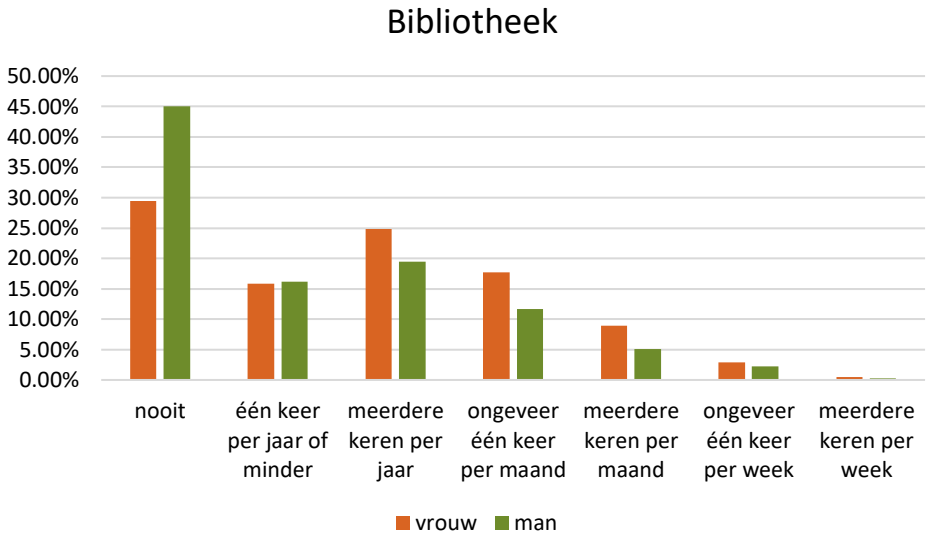
Figuur 1.18 Voornamelijk twintigers en dertigers gaan frequent op café
(deze grafiek is gebaseerd op gegevens uit TOR13)



Figuur 1.19 Bezoekersfrequenties aan shoppingcentra lijken een U-vormig patroon te vormen: hoge bezoekersfrequenties voor 20'ers, een dalende frequentie naarmate de leeftijd stijgt; vanaf 71 jaar stijgt het gemiddelde opnieuw (deze grafiek is gebaseerd op gegevens uit TOR13)



Figuur 1.20 Geen enkele van de respondenten zonder diploma bezoeken frequent de bibliotheek (deze grafiek is gebaseerd op gegevens uit TOR13)



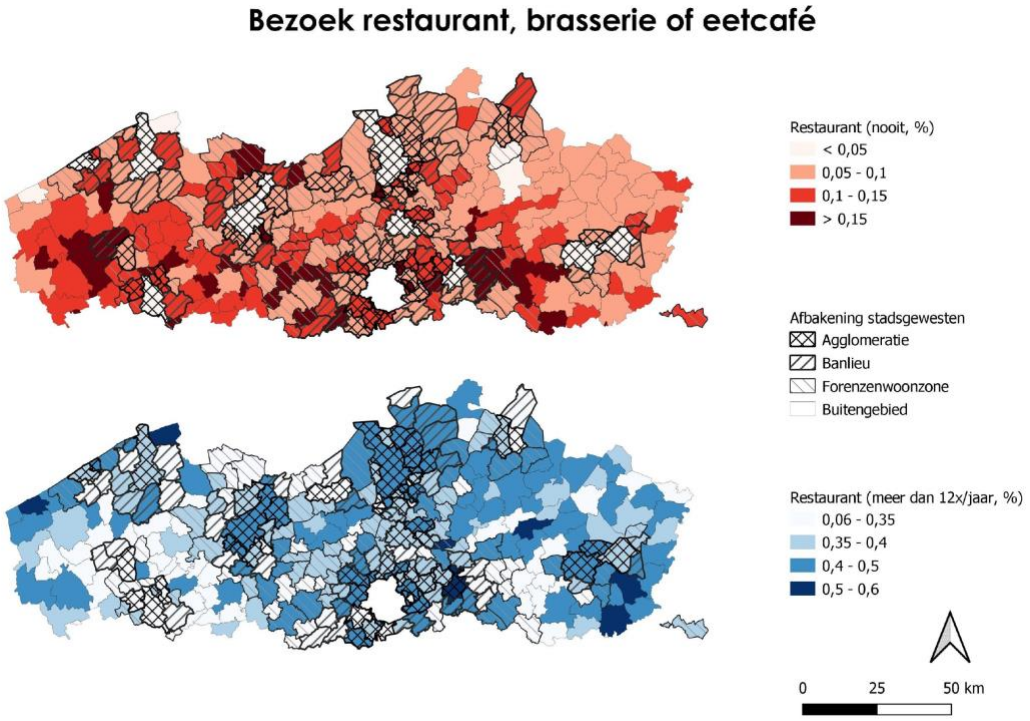
Figuur 1.21 Vrouwen lijken vaker dan mannen de bibliotheek te bezoeken (deze grafiek is gebaseerd op gegevens uit TOR13)

1.2.4.3 Gemeentemonitor

Deze driejaarlijkse bevraging peilt naar zo'n 100 indicatoren bij inwoners van de Vlaamse steden en gemeenten: zo komt onder andere tevredenheid over de buurt, veilig fietsen, voldoende groen, voorzieningen en activiteiten aan bod (Agentschap Binnenlands Bestuur z.d.). De onderstaande afbeeldingen geven een overzicht van de antwoorden die inwoners van Vlaamse gemeenten[24] op de volgende vragen:

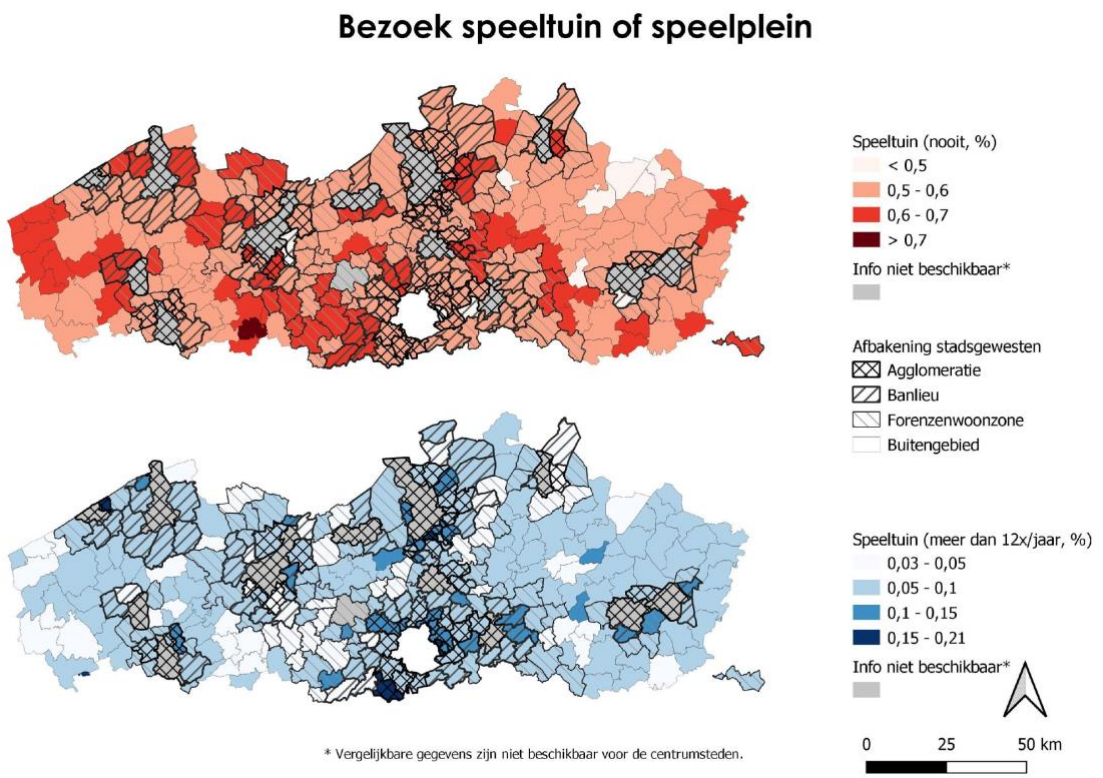
[24] In 2017 werd de Stadsmonitor (gericht op centrumsteden), die reeds langer bestaat, voor het eerst aangevuld met een gemeentemonitor. Sommige vragen werden letterlijk uit de Stadsmonitor overgenomen, andere vragen werden licht gewijzigd of niet opgenomen in de gemeentemonitor. Door dit verschil tussen de twee vragenlijsten is het voor de data die

- Hoeveel keer bezocht je het afgelopen jaar in jouw gemeente een restaurant, brasserie, eetcafé?
- Hoeveel keer bezocht je het afgelopen jaar in jouw gemeente een speeltuin of speelplein?
- Hoeveel keer bezocht je het afgelopen jaar in jouw gemeente een uitgaansgelegenheid?
- Hoeveel keer bezocht je het afgelopen jaar in jouw gemeente een winkel of shoppingcentrum?

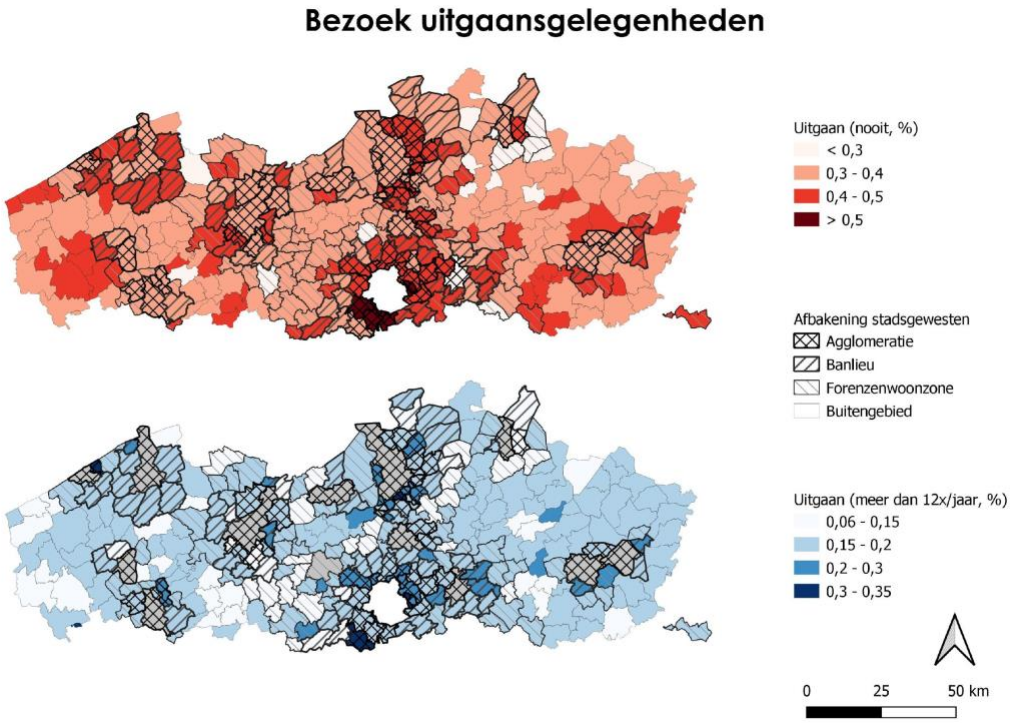


Figuur 1.22 Bezoekersfrequenties restaurant, brasserie of eetcafé in Vlaanderen (o.b.v. Gemeentemonitor 2017, Agentschap Binnenlands Bestuur z.d.)

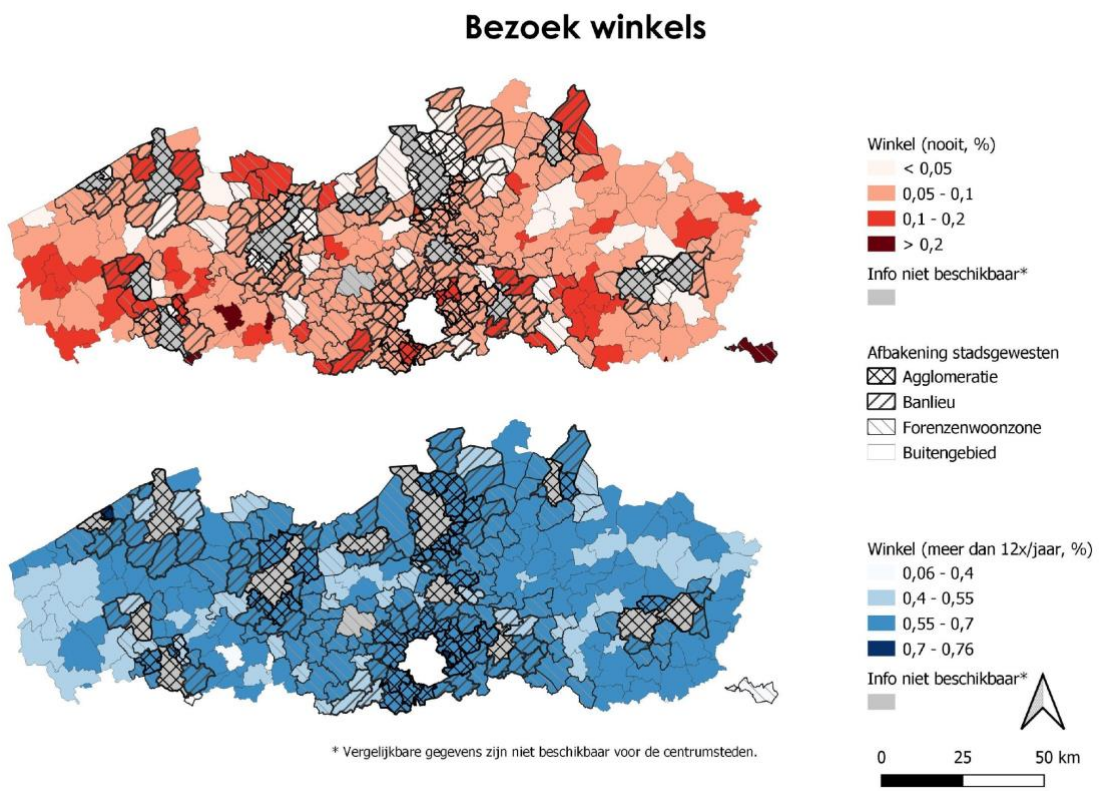
hier aan bod komen niet altijd mogelijk op basis van de stads- en gemeentemonitor een kaart te maken die zowel voor centrumsteden als voor gemeenten deze data toont.



Figuur 1.23 Bezoekersfrequenties speeltuin of speelplein in Vlaanderen (o.b.v. Gemeentemonitor 2017, Agentschap Binnenlands Bestuur z.d.)



Figuur 1.24 Bezoekersfrequenties uitgaansgelegenheden in Vlaanderen (o.b.v. Gemeentemonitor 2017, Agentschap Binnenlands Bestuur z.d.)



Figuur 1.25 Bezoekersfrequenties winkels in Vlaanderen (o.b.v. Gemeentemonitor 2017, Agentschap Binnenlands Bestuur z.d.)

Wat we hier zien komt enigszins overeen met bevindingen van Glaeser en Gottlieb (2006). Zij stelden vast dat, in de VS, stedelingen significant vaker kunstmusea, bioscopen, concerten, bars en restaurants bezoeken. Tegelijkertijd zouden ze ook minder aan 'home entertainment' doen. Er zijn dus niet enkel meer van zulke voorzieningen aanwezig in steden, maar bewoners maken er ook meer gebruik van. Gelijkaardige tendensen werden door Borck (2007) gevonden voor Duitsland.

1.2.4.4 Sociaal-culturele verschuivingen in Vlaanderen (SCV-survey)

Deze survey peilt jaarlijks bij een toevallige steekproef van Nederlandstalige Belgen in Vlaanderen en Brussel naar verschillende maatschappelijke en beleidsrelevante thema's. De meest recente beschikbare data zijn die van 2018; in 2020 wordt met een nieuwe surveyreeks gestart (Statistiek Vlaanderen 2018). Afhankelijk van de vraagstelling is het binnen het thema 'cultuur- en sportparticipatie' mogelijk na te gaan of er respondenten zijn die wekelijks gebruik maken van een bepaalde voorziening. Zo blijkt onder andere dat tussen 2011 en 2018 ongeveer 50% van de respondenten wekelijks of vaker sportief actief is geweest. Gemiddeld ligt het percentage voor 'minstens wekelijks' hoger voor 18-39-jarigen (59%), dan voor 40-59-jarigen (52%), die dan weer vaker aan sport doen dan 60+'ers (41%). Mannen doen net iets vaker aan sport dan vrouwen (54% vs. 46% minstens wekelijks). Wie bij ouders inwoont doet het grootste aandeel minstens wekelijks aan sport (65%), gevolgd door wie samenwoont met partner en kinderen (51%) en wie samenwoont zonder kinderen (50%). Wie alleen woont doet minder aan sport (42%), met kinderen nog wat minder (40%). Verder valt het op dat gemiddeld hoger opgeleiden, personen met betaald werk en zij die comfortabel leven met het huidige inkomen vaker sporten, dan lager opgeleiden en personen zonder betaald werk en zij die moeilijker rondkomen. Verder bezoekt ongeveer 1 op 10 Nederlandstalige Belgen minstens wekelijks bossen of natuurgebieden. Ongeveer 6% van de Nederlandstalige Belgen brengt minstens wekelijks een bezoek aan de bibliotheek.

De survey peilt ook naar de tevredenheid met betrekking tot voorzieningen in de buurt (bv. “er zijn voldoende huisartsen in uw buurt” of “er is voldoende kinderopvang in uw buurt”) en naar tevredenheid met voorzieningen die door de Vlaamse overheid verzorgd worden (bv. onderwijs, ouderenvoorzieningen, openbaar groen). In dit kader wordt echter niet gepeild naar de gebruikersfrequentie van deze voorzieningen. Ervan uitgaande dat sommige sportbeoefenaars een sportaccommodatie dienen te bezoeken om hun activiteit uit te voeren, kunnen we er op basis van deze data van uitgaan dat basis sportaccommodaties, bibliotheken en toegankelijk groen in het kader van dit onderzoek als frequent gebruikte voorziening beschouwd kunnen worden.

1.2.4.5 Gezondheidsenquête

Voor de gezondheidssector wordt sinds 1997 in België een nationale enquête georganiseerd. Hierin wordt onder andere het gebruik van gezondheids- en welzijnsdiensten bevraagd. Van de diensten relevant voor dit onderzoek – dat handelt over frequent gebruik van basisvoorzieningen – komen huisarts en tandarts aan bod. In de enquête wordt gepeild naar hoe lang de laatste raadpleging geleden is en hoe vaak iemand de afgelopen twee maanden een huis-/tandarts raadpleegde. Op basis van deze resultaten zou men kunnen inschatten hoe vaak de gemiddelde Vlaming de huisarts of de tandarts bezoekt. De gegevens zijn verder opgedeeld per geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en urbanisatiegraad. Uit deze gegevens blijkt dat de tandarts niet ‘frequent’ wordt bezocht om mee te nemen in het kader van dit onderzoek. Bezoek aan de huisarts is voornamelijk voor 75+’ers relevant, hoewel het gemiddelde onder één maal per maand ligt (Drieskens en Gisle 2015).

1.3 WOONPLAATSKEUZE

1.3.1 Verhuismotieven

Wanneer men niet woont waar men liefst zou willen wonen of, zoals we eerder zagen, wanneer een belangrijke levensgebeurtenis ertoe leidt dat we dienen te verhuizen, maken mensen verhuisplannen. Zo onderzochten de Jong e.a. (2008) verhuismotieven in Nederland. Zij ondervonden dat deze vrij stabiel zijn in de loop der tijd: één op drie wilt verhuizen vanwege de woning of woonomgeving, één op vijf vanwege veranderingen in de levensloop en enkelen vanwege werk of gezondheidsproblemen. Meestal gaat het om een combinatie van verschillende motieven. In hun onderzoek ondervonden zij dat huurders vaker verhuisplannen hebben dan eigenaars. De onderzoekers gaan er wel van uit dat de verhuisgeneigdheid kan veranderen in de tijd. Er zijn immers verschillen in verhuismotieven tussen bevolkingsgroepen. Een wijzigende bevolkingssamenstelling kan dus leiden tot veranderingen in verhuisgedrag. Hiernaast zijn woningmarktgebieden niet altijd aangepast aan de vraag, waar de bewoners hun verhuisplannen op aanpassen. Er is heel wat literatuur beschikbaar over verhuizen en verhuismotieven. Dit zou ons in kader van dit onderzoek te ver leiden. Voor meer inzicht in verhuisbewegingen in Vlaanderen verwijzen we graag naar de rapporten van Steunpunt Wonen (Dreesen 2019; Dreesen en Vastmans 2020).

1.3.2 Woonlocatiekeuze

Volgens van Meeteren en collega's (2015) wordt een woning gekozen op basis van een “complexe mix van financiële, sociologische en demografische afwegingen”. In Vlaanderen resulteert dit vaak in aanzienlijke woon-werk-afstanden en ook in wat De Vos en collega’s (2012) ‘residentiële dissonantie’ noemen. Woonplaatskeuze hangt immers af van een combinatie van factoren die ten opzichte van elkaar worden afgewogen. In theorie wordt de woning gekozen die het meeste beantwoordt aan deze vereisten. Verschillende factoren beïnvloeden echter de mogelijkheden voor een huishouden om in

de ideale woonomgeving terecht te komen. Niet enkel beschikbaar inkomen, maar ook woon-werkafstand hebben een impact. Ook is het mogelijk dat de ideale woning niet beschikbaar is op de woningmarkt op het moment van de verhuis of een belangrijke levensgebeurtenis (bv. geboorte) zorgt ervoor dat de huidige woonst plots niet meer ideaal is. Verder kunnen binnen een huishouden voorkeuren verschillen, de dissonantie voor verschillende leden van een huishouden kan dus op persoonlijk niveau anders zijn.

Het momenteel lopende onderzoeksproject B-rel (Brussels Residential Environments and Life Perspectives) geeft aan dat ook woonlocatiekeuzeprocessen erg complex zijn en gemedieerd worden door perceptie in combinatie met socio-economische en culturele randvoorwaarden (Sansen en Ryckewaert 2020). Naast aspecten zoals betaalbaarheid en het bestaande aanbod, spelen ook kennis, voorgaande ervaringen, de sociale groep(en) waartoe we behoren en intrinsieke motivatie een rol bij de woningkeuze. Dit laatste aspect is vanuit gedragsoogpunt van groot belang. Naast het op zoek gaan naar een woning en woonomgeving die voldoen aan praktische eisen (bv. parkeerruimte, nabijheid van voorzieningen, …), is het ook belangrijk dat deze beantwoorden aan onze waarden (bv. veiligheid, privacy, status, nood aan prikkels, …). Hoe deze waarden ingevuld worden, zijn verschillend per persoon, maar ook per groep. We internaliseren immers waarden die dominant zijn binnen de groep waartoe we behoren (De Maeyer e.a. 2020). Soms is onze (woon)keuze niet compatibel met onze waarden (zogenaamde cognitieve dissonantie) en voelen we de noodzaak onze keuze te legitimeren. Dit doen we aan de hand van narratieven. Deze kunnen van buitenaf aangereikt worden. In het recent onderzoek naar compact wonen, werd onderzocht welke frames en verhalen hierin relevant kunnen zijn. Door het gewenste gedrag (in dit geval compact wonen) te framen binnen de waarden, thema's en concrete situatie van de doelgroep ("WTC-framing"), kan de kans op intrinsieke motivatie verhoogd worden. Belangrijk hierbij is dat de beleving van deze narratief realistisch is (De Maeyer e.a. 2020). In het kader van dit onderzoek wil dat zeggen dat het cruciaal is dat er een voldoende groot en betaalbaar aanbod van woningen in de nabijheid van voorzieningen moet zijn, voor de groepen die men met de opgebouwde narratieven wenst te bereiken.

1.3.3 Factoren die woonplaatskeuze beïnvloeden

Naast verplaatsingsgedrag is ook woonplaatskeuze complex en spelen heel wat factoren hierop in. Literatuur die hiermee verband houdt, werd besproken in het belevingsonderzoek Compact wonen (zie De Maeyer e.a. 2020), waar deze studie op verder bouwt. Ook voor een meer uitgebreide bespreking vanuit een gedragsinvalshoek, verwijzen we graag naar dat onderzoek. In wat volgt, worden enkele van deze factoren kort besproken en verder aangevuld met nieuwe inzichten.

1.3.3.1 Sociaaldemografische factoren

1.3.3.1.1 Gezinssamenstelling en inkomen

Een verhuis vindt vaak plaats wanneer de gezinssamenstelling wijzigt, zoals bijvoorbeeld het krijgen van kinderen. Bij vele (middenklasse)gezinnen in België en Nederland betekent dit een verhuis naar de stadsrand, die als kindvriendelijker wordt beschouwd. Het aandeel van singles en kinderloze huishoudens is dan weer groter in steden. Verhuizen naar de stadsrand is echter niet voor alle gezinnen betaalbaar (Karsten 2007; Meeus en De Decker 2015). Van Meeteren en collega's (2013) volgend: "De woningmarkt heeft in haar werking één fundamenteel organiserend principe en dat is dat als deze vrijgelaten wordt dat 'kapitaalkrachtige personen' wonen waar zij willen wonen en dat 'minder kapitaalkrachtigen' wonen op de plekken waar zij kunnen wonen"

1.3.3.1.2 Leeftijd

Sleutelmomenten in de levensfase, waarop vaak verhuisd wordt, gaan vaak hand in hand met leeftijd: afstuderen, beginnen werken, samenwonen of trouwen, kinderen krijgen, etc. Hiernaast zijn er

factoren in de stad aanwezig die eerder jongvolwassenen aantrekken, zoals bijvoorbeeld tewerkstelling of het bruisende stadsleven (De Bruyne en Iserbyt 2011). Senioren die beslissen om te verhuizen doen dit vaak omdat de woning en/of de woonomgeving niet langer aangepast is aan hun behoeften. Wat hen naast een aangepaste woning overtuigt om te verhuizen is vaak sociaal contact, ondersteuning aan huis, veiligheid en de nabijheid van (zorg)voorzieningen (De Witte e.a. 2012).

1.3.3.1.3 Migratieachtergrond

Nieuwkomers en vluchtelingen komen wegens hun wens om een nieuw netwerk uit te bouwen en werk te vinden eerst in de (groot)stad terecht. In verschillende steden zijn er aankomstwijken die deze aankomst en zoektocht faciliteren (Saeys, Vandevoordt, en Verschraegen 2018). Deze wijken versterken het netwerk dat vaak ondersteunt bij het zoeken van een nieuwe woning. Het onderzoek Wonen in Diversiteit (Heim-collectief, 2018) toonde aan dat de keuze van nieuwkomers en migranten echter vaak zeer beperkt is, zeker als ze niet beschikken tot een netwerk of een startkapitaal om een woning te kopen. Door lange wachtrijen voor sociale huurwoningen, lage budgetten en discriminatie op de huurmarkt zijn nieuwkomers en migranten vaak aangewezen tot woningen met vaak een (zeer) slechte kwaliteit.

1.3.3.2 Psychosociale factoren

1.3.3.2.1 Attitudes en percepties

Zoals reeds vermeld, hebben attitudes een impact op vervoerswijzekeuze via woonplaatskeuze. Personen met een voorkeur voor een bepaalde vervoersmodus zijn geneigd een woonplaats te kiezen waar ze deze vervoersmodus voor de meeste van hun verplaatsingen kunnen gebruiken (De Vos en Witlox 2016). Hierbij wordt aangenomen dat personen met bepaalde attitudes of voorkeuren met betrekking tot verplaatsingsgedrag ‘zichzelf selecteren’ door in bepaalde buurten te gaan wonen, waar dit gedrag gefaciliteerd wordt. Bijgevolg is het belangrijk bij onderzoek naar de invloed van de bebouwde omgeving op verplaatsingsgedrag belangrijk te controleren voor deze variabele (Bruns en Matthes 2019). Van de Coevering, Maat, en van Wee (2018) onderzochten in welke mate verschillende bevolkingsgroepen hun woonplaats en attitudes met betrekking tot hun woonplaats aanpassen in de tijd. Ze ondervonden dat men zowel woonplaats als attitudes aanpast over de tijd en dat deze processen verschillen per groep. Onder andere inkomen speelde een belangrijke rol. Personen met lagere inkomens hebben immers minder mogelijkheden om hun ontevredenheid met betrekking tot de woonomgeving aan te passen. Onderzoek van De Vos, Ettema, en Witlox (2018) bevestigt Van de Coevering, Maat en van Wee in de stelling dat residentiële dissonantie tijdelijk kan zijn, aangezien attitudes zich na verloop van tijd kunnen aanpassen ten voordele van de nieuwe woonplaats. Zij ondervonden dat dit afhangt van de mate van verstedelijking van de huidige en vorige woonplaats.

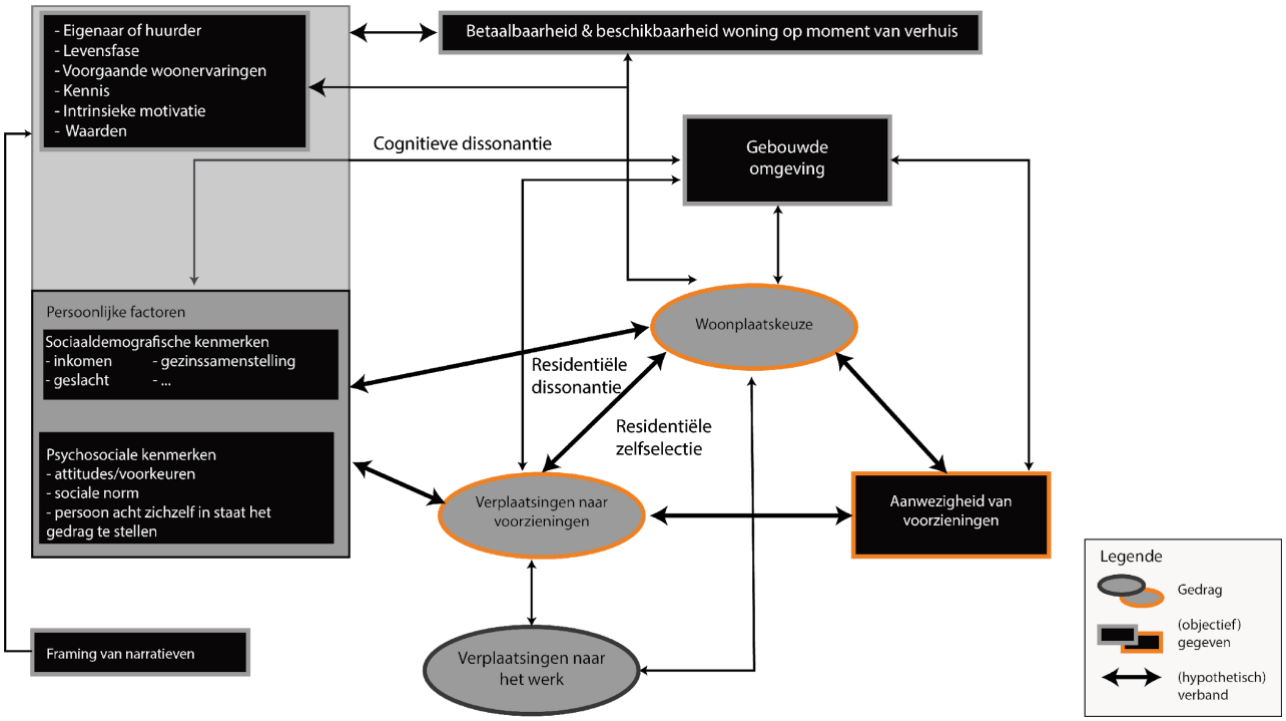
1.3.3.2.2 Sociale norm

Uit onderzoek van de Olde en collega's (2018) bleek dat gezinnen met kinderen die in de stad wonen vaak de nood voelen hun keuze te verantwoorden. Dit zou duiden op een bestaande norm die stelt dat “kinderen niet horen op te groeien in de stad”. Het beeld van ‘suburbia als ideale kinderruimte’ werd eerder in Vlaanderen vastgesteld, maar is zeker niet uniek voor Vlaanderen. Ook in Nederland bijvoorbeeld komt het voor dat ouders die in de stad wonen hun keuze moeten verdedigen.

1.3.3.3 Impact van de gebouwde omgeving

Het onderzoek van de Olde en collega's (2018) analyseerde woonvoorkeuren en verhuismotieven van jonge gezinnen in de Antwerpse stad en rand. Uit diepte-interviews bleek dat de nabijheid van voorzieningen zowel voor stad- als door randbewoners erg belangrijk was. Basisvoorzieningen zoals winkels werden echter door velen als vanzelfsprekend beschouwd, waardoor ze niet doorwogen bij de woonplaatskeuze. De nabijheid van parken en speeltuinen, daarentegen, speelden wel mee als

belangrijke pull-factor, terwijl de afwezigheid van groenvoorzieningen in de stad dan weer als push-factor kon zijn om de stad te verlaten. Ook de afwezigheid van een voldoende aanbod aan kinderopvang, scholen, jeugdbewegingen en sportverenigingen kan als pushfactor werken. Hier gaat het dan niet enkel om de beschikbare capaciteit, maar ook om de gepercipieerde kwaliteit van bijvoorbeeld onderwijs. Zo waren enkele respondenten van mening dat de aanwezigheid van leerlingen die de Nederlandse taal niet volledig machtig zijn, de kwaliteit van het onderwijs aantasten. De nabijheid van de school bleek in de stad belangrijker dan in de rand, wegens de grotere afhankelijkheid van de fiets en/of het openbaar vervoer. In de rand bleek de nabijheid van scholen en voorzieningen minder door te wegen, aangezien verplaatsingen er (met de wagen) gemakkelijker zijn.



Figuur 1.26 Schematische voorstelling: naast persoonlijke factoren spelen ook andere elementen mee bij een verhuisbeslissing en dus woonplaatskeuze

1.3.4 De Vlaamse woonmarkt

1.3.4.1 Woonwensen in Vlaanderen

Onderzoek na onderzoek toont aan dat de meeste Vlamingen eigenaar wensen te worden van een bij voorkeur vrijstaande eengezinswoning, in de rand of buiten de stad. In de discussienota "Van huisje-tuintje-beestje-auto naar de cappuccino stad? Vlaamse woonwensen in context" poogde De Decker (2017) De Decker (2017)woonwensen/-gedrag te vertalen naar bevolkingsgroepen. Wie wilt in de stad wonen, wie op het platteland, wie in een verkaveling of langs een steenweg? Eerst en vooral maakt hij het onderscheid tussen personen die kunnen kiezen en zij die dit niet kunnen. Hij stelt dat woningeigendom breed verspreid is onder verschillende sociale groepen (jong, oud, arbeider, ambtenaar, ..) en dat deze 'eigenaars' zich zowel in de stad, op het platteland, langs de steenwegen, maar vooral in de verkavelingen bevinden. Een overgrote meerderheid van hen geeft aan tevreden te zijn met hun woonplaats. Zij die niet kunnen kiezen, wonen ook verspreid, met enkele duidelijke concentraties in de steden, in de sociale huisvesting en in *pockets* van 19de-eeuwse en vroeg 20ste-eeuwse woningen. Verder dan deze eerder ruwe klassering komt De Decker niet, want, zo stelt hij "veel meer is eigenlijk niet geweten." Zo weten we bijvoorbeeld weinig over woonwensen van zij die

niet kunnen kiezen voor het huidige model, zoals bijvoorbeeld dak- en thuislozen of sociale huurders. Noch weten we iets over de (evolutie in) woonwensen van personen met een migratieachtergrond. We weten niet hoe de plaats waar men opgroeit de woonplaatskeuze beïnvloedt, noch hoe veranderingen tijdens het eigen leven (bv. afname mobiliteit) hier op inspelen. De maatschappij verandert, alsook hoe we naar de wereld kijken en keuzes maken. Een (woon)keuze in het verleden gemaakt kan vandaag niet langer voldoening geven.

1.3.4.2 Regionale woonmarkt

In Vlaanderen zijn de woonmarkten regionaal (Vandekerckhove e.a. 2013). Met woonmarkt worden gebieden bedoeld waarbinnen 50% (kleine woningmarkt) en 70% (grote woningmarkt) van de verhuisbewegingen plaatsvinden. Binnen dit gebied zoeken diverse groepen (gezinnen met kinderen, alleenstaanden, jongeren, oudere koppels, ...) die willen huren, bouwen of verhuizen naar een woonplaats. Deze woonmarkten zijn echter niet stabiel. Door de bevolkingstoename, vergrijzing en gezinsverdunning, samen met internationale migratie en de tendens om vaker te verhuizen, zal de woningmarkt er volgens Vandekerckhove en collega's in de toekomst wellicht anders gaan uitzien. De auteurs beklemtonen het groeiende belang van nabijheid van voorzieningen en werk bij de keuze van de woonlocatie. Ze stellen dan ook dat er een belangrijke rol is weggelegd voor dorpskernen en stedelijke centra. Het aanbod aan (betaalbare) woningen in stedelijke gebieden blijft echter te beperkt, wat suburbanisatie in de hand werkt. Bovendien is er een visie nodig is op te kleine woonkernen, die moeilijk bereikbaar zijn en niet langer de voldoende kritische massa hebben om basisvoorzieningen draaiende te houden.

1.3.5 Relaties tussen aanwezigheid van voorzieningen en woonplaatskeuze

Via het principe van residentiële zelfselectie heeft de aanwezigheid van voorzieningen een invloed op woonplaatskeuze. Wandelen, fietsen en verplaatsingen met het openbaar vervoer zijn immers significanter aanwezig in compacte woonwijken met een gemengd gebruik in vergelijking tot monofunctionele residentiële wijken met een lage densiteit (Mokhtarian en Cao 2008). De aanwezigheid of nabijheid van voorzieningen wilt echter niet zeggen dat men noodzakelijk gebruik zal maken van de dichtstbijzijnde voorziening. Dit heeft onderzoek naar 'excess commuting' of 'buitensporige pendel' aangetoond. In sommige regio's in Vlaanderen is men door de ruimtelijke mismatch tussen woon- en arbeidsmarkt voor werkgelegenheid en voorzieningen immers op lange-afstandsverplaatsingen aangewezen (Boussauw et al., 2012).

1.3.6 Data in Vlaanderen

In het algemeen bestaat er in Vlaanderen weinig data die iets zeggen over de attitude en kennis van Vlamingen t.a.v. ruimtelijke vraagstukken. De studie milieuverantwoorde consumptie (GfK 2017) en de Woonsurvey (Heylen & Vanderstraeten 2019) zijn voor zover bekend de enige onderzoeken die recent Vlamingen bevroegen m.b.t. ruimtelijke attitudes en voorkeuren. Data die effectief gesteld gedrag (in dit geval woonplaatskeuze) beschrijven, werd niet gevonden

1.3.6.1 Milieuverantwoorde consumptie

Het onderzoek milieuverantwoorde consumptie (GfK 2017) peilt naar attitudes en kennis met betrekking tot woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag.-De meeste Vlamingen (41% vs. 29%) gaven aan dat woon-werkverplaatsingen geen rol heeft gespeeld bij de woonplaatskeuze; bij wat in het

onderzoek “hogere sociale klasse 1-2” wordt genoemd, heeft de woon-werkverplaatsing bij 33% hier wel een rol gespeeld.

1.3.6.2 Woonsurvey

De Woonsurvey 2018 (Heylen en Vanderstraeten 2019)onderzocht onder andere traditionele woonwensen van de Vlaming in het kader van het transitietraject ‘Slim Wonen en Leven’ van de Vlaamse Visie2050. In deze visie worden compacte en gestapelde woonvormen, gelegen in stads- of dorpskernen, geformuleerd als streefdoel. De huidige meting kan beschouwd worden als een ‘nulmeting’ van de houding van Vlaamse huishoudens. De resultaten tonen enerzijds aan dat de woonwens van de Vlaming vandaag redelijk ver verwijderd staat van het toekomstbeeld van de Visie2050. Zo zou grote meerderheid (72%) het liefste in een open of halfopen woning wonen, één op drie verkiest wonen op het platteland. Anderzijds lijken heel wat huishoudens wel belang te hechten aan andere ambities in de visie en tonen ze bereidheid hun woongedrag aan te passen indien de omgeving zou veranderen (bv. meer voorzieningen in de buurt, veilige fiets- en wandelomgevingen, etc.). Heylen en Vanderstraeten (2019) stellen dat via woonlocatiekeuze beïnvloed zou kunnen worden via buurtkenmerken. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk voldoende groen en veilige verkeersinfrastructuur voor zachte weggebruikers te voorzien op stedelijke locaties.

CONCLUSIE

Dit literatuuronderzoek onderzocht de relatie tussen de ruimtelijke spreiding van voorzieningen, verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze. Vanuit een eenvoudige hypothese werd een schema ontwikkeld dat verschillende verbanden tussen deze drie en andere (persoonlijke en ruimtelijke) factoren tracht te beschrijven. Het resultaat is een complex schema dat enkele van deze verbanden weergeeft (zie Figuur 1.27). Dit schema heeft niet als doelstelling een volledig beeld te schetsen van de veel complexere realiteit, noch iets te zeggen over de sterkte of richting van de verschillende verbanden. Het dient voornamelijk als visueel hulpmiddel voor de lezer waarbij de stappen gezet doorheen deze literatuurstudie worden weergegeven. Hiernaast kan het gehanteerd worden als vertrekpunt voor toekomstig onderzoek dat de hypothesen kan testen op basis waarvan dit schema is opgebouwd.

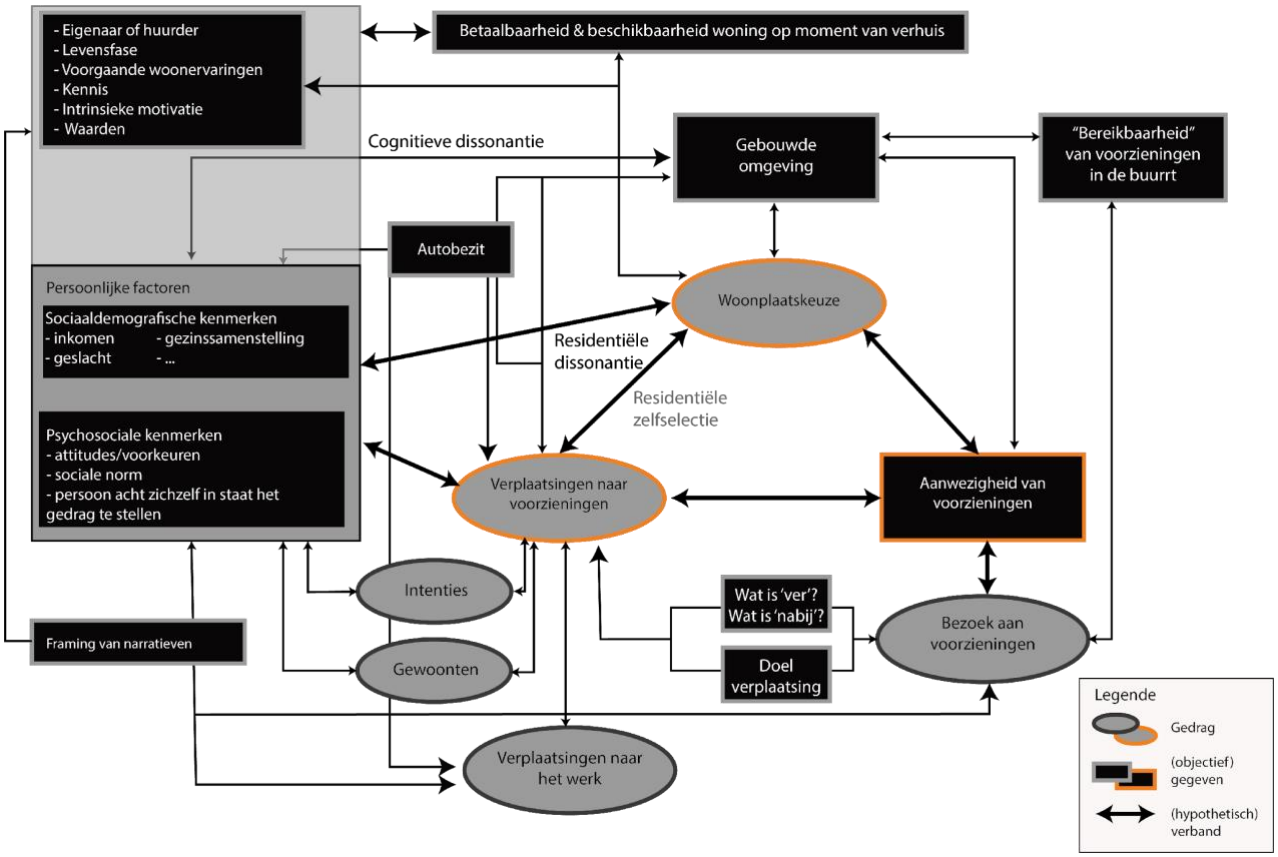
Een doelstelling van dit onderzoek is het begrijpen van het verplaatsingsgedrag naar voorzieningen en de woonplaatskeuze van een verscheidenheid aan profielen (een profiel kan begrepen worden als een groep van personen die verschillende persoonlijke eigenschappen gemeenschappelijk hebben), met als doel voor hen herkenbare ervaringen op te bouwen, die personen kunnen ondersteunen bij het maken van (meer) duurzame beslissingen met betrekking tot verplaatsingen en woonplaatskeuze. Uit de literatuurstudie is gebleken dat elk van deze beslissingen beïnvloed wordt door een verscheidenheid aan factoren: persoonlijke kenmerken, lokale omgevingskenmerken, en tijdsgebonden en ruimtelijke context. Wat we echter niet weten is welke factor wanneer het zwaarste doorweegt.

De ruimtelijke spreiding en nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen, verplaatsingsgedrag en woonplaats(keuze) staan met elkaar in verband. Er wordt vaak vanuit gegaan dat nabijheid van voorzieningen een grote rol speelt bij het verklaren van verplaatsingsgedrag. Dit dient echter genuanceerd te worden. De nabijheid van een voorziening leidt niet noodzakelijk tot het gebruik ervan. Welke voorziening men op een bepaald moment beslist te gebruiken, is het resultaat van een complex, moeilijk te voorspellen proces. 'Verplaatsingen naar voorzieningen' zijn *an sich* complex. Zo verschillen ze tussen voorzieningen onderling. Wat men als 'nabij' of 'ver' beschouwt, blijkt af te hangen van het type voorziening. Hiernaast worden sommige voorzieningen eerder met de wagen bezocht, terwijl voor anderen het aandeel duurzame transportmodi (voornamelijk te voet en met de fiets) groter is. Indien men in de stad woont, doet men wellicht in het algemeen minder verplaatsingen met de wagen, terwijl wonen buiten het stadscentrum auto-afhankelijkheid voor alle verplaatsingen lijkt te verhogen. Vervoerswijzekeuze en verplaatsingsgedrag hangt verder af van verschillende factoren, zoals geslacht, leeftijd, gezinssamenstelling, opleidingsniveau, enzovoort. Deze factoren kunnen iets zeggen over de waarschijnlijkheid waarmee iemand een bepaalde beslissing zal maken, zoals bijvoorbeeld de aankoop van een auto of een verplaatsing met de fiets. Ze ageren echter niet in een vacuüm, en welke beslissing iemand maakt zal verder afhangen van zijn of haar attitudes ten opzichte van een bepaalde gedraging, zijn of haar mogelijkheden om deze gedraging uit te voeren, hoe anderen in zijn of haar omgeving zich gedragen, enzovoort. Welke factor uiteindelijk zal doorwegen bij dit type beslissingen, hangt wellicht ook af van een complexe combinatie aan (contextuele) factoren en persoonlijke kenmerken van een persoon.

We vonden geen onderzoek of gegevens die bevestigen dat de aanwezigheid van voorzieningen op wandel- of fietsafstand doorweegt bij woonplaatskeuze. Ook woonplaatskeuzeprocessen zijn complex en hangen af van een verscheidenheid aan factoren. In tegenstelling tot verplaatsingen naar voorzieningen is dit een gedraging die veel minder frequent gesteld wordt (men verplaatst zich zo goed als dagelijks naar voorzieningen, terwijl men slechts enkele keren in de loop van het leven

verhuist). Men zal hier dus bewuster over nadenken en verschillende factoren ten aanzien van elkaar afwegen. Zo'n 2 op 3 Vlamingen geven aan dat de nabijheid van de voorzieningen in de buurt voor hen belangrijk is in een ideale woonomgeving. Men kan wonen nabij voorzieningen misschien wel belangrijk vinden, maar indien er op het moment van de verhuis geen (betaalbare) woning beschikbaar is die aan deze wens (en andere vereisten) voldoet, zal een huishouden in de praktijk wellicht een woning dienen te 'kiezen' in een buurt die niet aan deze gewenste eigenschap voldoet. Bij het maken van deze keuze zullen bepaalde factoren meer of minder (kunnen) doorwegen; welke factoren dit zijn zal wellicht ook verschillen tussen verschillende profielen.

Om op deze complexe vraagstellingen een antwoord te kunnen bieden, is de bestaande data in Vlaanderen voorlopig wellicht te beperkt. Zo ontdekten we dat er amper gegevens bestaan met betrekking tot bezoekersfrequenties naar (basis)voorzieningen. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag biedt heel wat inzichten, maar is niet voldoende gedetailleerd wat betreft gebruikte voorzieningen, noch wat betreft de frequentie van deze verplaatsingen. Hiernaast belicht de survey de belangrijke factor 'context' niet, iets wat bijvoorbeeld het tijdsbestedingsonderzoek wel doet. Verder zijn heel wat factoren niet beschikbaar – of mogen deze niet gedeeld worden – op (voldoende) kleine ruimtelijke schaal. Hieruit volgt dat heel wat ruimtelijke vraagstukken voorlopig onbeantwoord zullen blijven. Ook het verzamelen van data met betrekking tot kennis en perceptie van de bevolking over ruimtelijke vraagstukken staat nog in zijn kinderschoenen. Vervolgonderzoek dat rekening houdt met – en evoluties in kaart brengt van – bestaande tendensen, zal noodzakelijk zijn om de gegevens verzameld in dit onderzoek bij te sturen om de toekomstige relevantie ervan te garanderen. De volgende fase van dit onderzoek neemt deze beschouwingen mee en tracht op kwalitatieve wijze een inzicht te verwerven in de 'hiërarchie van parameters': welke (persoonlijke of ruimtelijke) factor weegt wanneer en bij wie door bij het maken van een beslissing of keuze (het stellen van een gedrag).



Figuur 1.27 Schematische voorstelling: het verband tussen woonplaatskeuze, verplaatsingen naar voorzieningen en aanwezigheid van voorzieningen wordt door heel wat factoren direct of indirect beïnvloed

2 BELEVINGSONDERZOEK

INLEIDING

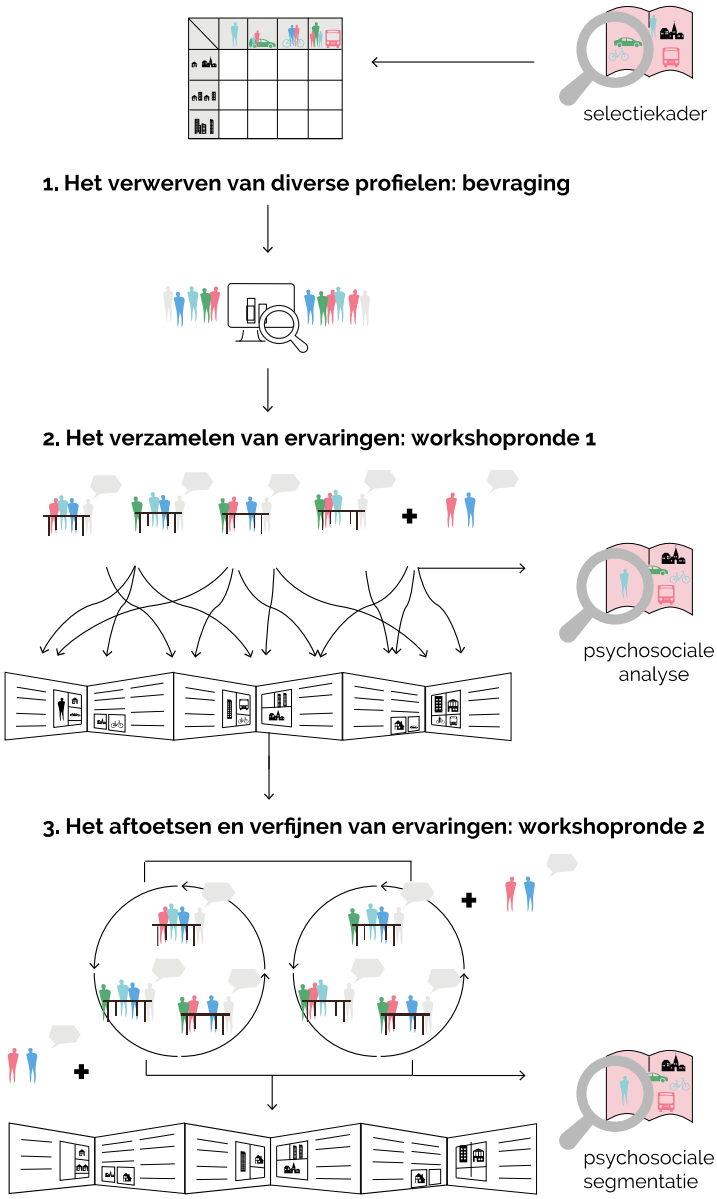
Deze fase van het onderzoek neemt de beschouwingen uit het literatuuronderzoek mee en start vanuit het hypothetisch schema dat de relatie tussen de aanwezigheid van voorzieningen, verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze alsook andere factoren beschrijft (zie Figuur 1.27). Het belevingsonderzoek wil aanvullend nuance brengen in de beschikbare literatuur en data door deze aan te vullen met gedragsinzichten van Vlaamse respondenten.

Dit kwalitatief onderzoek tracht een veelheid aan ervaringen naar boven te halen door middel van spontane gesprekken met een verscheidenheid aan personen, die voldoende de diversiteit in Vlaanderen vertegenwoordigen. Op deze manier trachten we inzicht te verwerven in hoe verschillende personen keuzes maken in de woonplaats en hun verplaatsingen naar voorzieningen, van dorpsbewoner tot stedeling (en alles daartussen). Er wordt al langer beklemtoond, ondermeer door Ronis en collega's (1989), dat mensen geen rationele wezens zijn die continu over hun gedrag nadenken. Zo is uit gedragsonderzoek de laatste jaren duidelijk geworden dat mensen het merendeel van hun gedragskeuzes onbewust maken, meer dan 80% zelfs menen sommige onderzoekers. Het literatuuronderzoek trachtte de complexiteit aan factoren die het gedrag beïnvloeden te vatten door een opdeling te maken in autobezit, sociaal-demografische en psychosociale factoren. De invloed die psychosociale factoren uitoefenen kunnen doordacht zijn en een resultaat van percepties, sociale waarden en normen, persoonlijke attitudes en voorkeuren; ze kunnen ook niet doordacht zijn en het resultaat zijn van gewoonten (zie ook Van Acker, Van Wee, en Witlox 2010). Met het belevingsonderzoek wordt vooral getracht om de psychosociale factoren bij de participanten te herkennen en te linken.

Er wordt ook inzicht verworven in hoe verschillende hefbomen bij bepaalde profielen kunnen ingezet worden om meer duurzame woonplaats- of verplaatsingskeuzes te stimuleren conform de doelstellingen van het BRV. Een profiel kan doorgaans begrepen worden als een groep van personen die verschillende persoonlijke eigenschappen (bijvoorbeeld gezinssituatie) gemeenschappelijk hebben. In deze gedragsstudie leggen we de focus echter op de psychosociale factoren die een groep gemeenschappelijk hebben en die zich laten leiden door soortgelijke motivatoren. Omdat positieve beleving een belangrijke hefboom is voor toekomstig gedrag worden de achterliggende motivaties inzake verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze als basis genomen. Sociale, emotionele en culturele motivatoren kunnen iemands keuze immers uiteindelijk bepalen of belemmeren. Er dient wel bijzondere aandacht te gaan naar de verschillende levensfasen en breukmomenten in de levensloop van een profiel. Ervaring leert immers dat personen 'heen en weer' kunnen bewegen: wensen en behoeften zijn vaak een momentopname en iemand kan doorheen de tijd of naargelang de context veranderende behoeften hebben. Zo kan een persoon bij gezinsuitbreiding meer keuzes maken vanuit een efficiënt ingestelde houding, terwijl voordien duurzaamheid misschien eerder een doorslaggevende motivatie was. Louter inzetten op gedragsverandering volgens een sociaal-demografische opdeling volstaat dan niet. Er wordt bijgevolg ook een uitgebreidere ordening (ook wel 'segmentatie' genoemd) gemaakt op basis van gelijkaardige psychosociale factoren.

Dit belevingsonderzoek is als volgt opgebouwd. In het eerste onderdeel beschrijven we de werving van diverse profielen via een online bevraging. Door de periode van dit onderzoek, najaar 2020, heeft de coronapandemie uiteraard invloed gehad, zowel in de organisatie als bij de inhoudelijke

gesprekken. In het tweede onderdeel wordt de eerste workshopronde toegelicht, zowel de aanpak, het draaiboek en (een deel van) de resultaten. Met de workshop wordt gepeild naar de factor voorzieningen bij woonplaatskeuze in relatie tot andere doorslaggevende factoren (zoals betaalbaarheid). Daarnaast wordt getracht om inzicht te krijgen in de meest frequent gebruikte voorzieningen en de verplaatsingen daarnaartoe. Hiermee wordt een veelheid aan verschillende ervaringen verzameld om vervolgens het literatuuronderzoek te kunnen aanscherpen met betrekking tot factoren dat het gedrag beïnvloeden. Om een eerste inzicht te krijgen in de verscheidenheid aan geïnterviewde profielen wordt een psychosociale analyse gemaakt om tot een hypothetische segmentatie te komen. Hierbij wordt de nadruk gelegd op de verschillende motivaties. In het vierde onderdeel wordt de tweede workshopronde toegelicht, zowel de aanpak, het draaiboek en (een deel van) de resultaten. Hierbij worden de hypotheses afgetoetst en verfijnd en wordt verder ingegaan op de bereidheid tot acties gerelateerd aan de doelstellingen van het BRV. Tenslotte wordt de hypothetische segmentatie bijgesteld en worden de resultaten van beide workshops verwerkt. In het volgende hoofdstuk worden ze verder geanalyseerd en wordt overgegaan tot de handvaten voor gedragsverandering.



Figuur 2.1 Stappenplan methodiek belevingsonderzoek

2.1 HET WERVEN VAN DIVERSE PROFIELEN: BEVRAGING

Om het belevingsonderzoek aan te vatten is er nood aan een diversiteit of verscheidenheid aan profielen die verschillende gedragingen vertonen wat betreft verplaatsingen en woonplaatskeuze in relatie tot voorzieningen. De online bevraging beoogt daarom in de eerste plaats de selectie van een 40 à 50 diverse participanten. Hierbij is het belangrijk om vooraf selectiecriteria te benoemen van waaruit een goede diversiteit kan worden bepaald. De verschillende criteria (o.a. gender, gezinssituatie, woonplaats, autobezit, enzovoort) zijn te raadplegen in bijlagen. Bij de vragenlijsten is ervoor gekozen om te antwoorden vanuit het eigen perspectief en niet op basis van het gezin. De externe partner die de bevraging lanceerde, maakte daarnaast ook duidelijk dat om een garantie van een 40 à 50 participanten te hebben volgens de juiste diversiteit, een 1000-tal respondenten moeten worden bevraagd. Uiteindelijk vulden 1259 respondenten de bevraging in, waarvan 433 aangaven interesse te hebben in het deelnemen aan een groepsinterview. 47 personen werden uiteindelijk geselecteerd. Dit bood eveneens de gelegenheid om kwantitatieve informatie op te halen die verder onderzoek rond verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze in relatie tot voorzieningen mogelijk kan maken. Deze data kunnen mogelijks ook meer inzicht geven op een aantal openstaande vragen zoals bezoekersfrequenties naar (basis)voorzieningen. De kwantitatieve data werden echter niet verder verwerkt in het belevingsonderzoek, aangezien de opzet een kwalitatief onderzoek is.

2.2 HET VERZAMELEN VAN ERVARINGEN: WORKSHOPRONDE 1

2.2.1 Aanpak

Omwille van de aangekondigde 2de golf eind september 2020 en beperkingen door Covid-19 werd het format van deze workshopronde bijgesteld tot een online format. Vervolgens organiseerden we een try-out tijdens het dagelijks bestuur van 29 september 2020 die de workshopformat verder moest scherpstellen. Dit gebeurde via Teams Meeting en de online-whiteboard omgeving van 'Miro'. Dit laatste is een eenvoudig programma dat een digitale omgeving aanbiedt waarin gezamenlijk gewerkt kan worden met o.a. post-its. Op voorhand werd steeds een handleiding en oefenbord bezorgd. De groepsinterviews via Teams verliepen in het algemeen vlot en leverden geen noemenswaardige problemen op. Uiteindelijk werden in de eerste workshopronde 25 personen geïnterviewd, in groepen van een 3-tal personen (en een moderator). Hierbij werd doorgaans getracht een zo heterogeen mogelijke groep samen te stellen naar leeftijd, gender, woonplaats, al dan niet beschikkend over een (eigen) auto enzovoort. Hiervoor werden de antwoorden van de bevraging gebruikt. Een paar keer werd hiervan ook afgeweken door juist personen in een gelijkaardige situatie (zoals gezinnen met/zonder kinderen) in eenzelfde groep samen te brengen met het oog op het verkrijgen van specifieke inzichten. Een online workshop impliceert dat de deelnemers thuis moeten beschikken over een internetaansluiting. In Vlaanderen is de toegang tot internet hoog met 91% van de gezinnen die thuis over een internetverbinding beschikken (Statbel, 2019). Drie van de participanten voor wie online-deelname en/of deelname in groep geen evidentie bleek, hebben we ook apart via telefoon gesproken.

2.2.2 Draaiboek workshop

De workshop startte telkens met een kennismaking zodat de deelnemers (en moderator) elkaar wat konden leren kennen en er een gemoedelijke sfeer ontstond. Dit zorgde ervoor dat ze zich veiliger voelde om hun gedachten en inzichten te delen. Daarna werd de opdracht kort gekaderd alsook de online-aanpak van het groepsinterview. Het interview nam telkens twee uur in beslag. De eerste

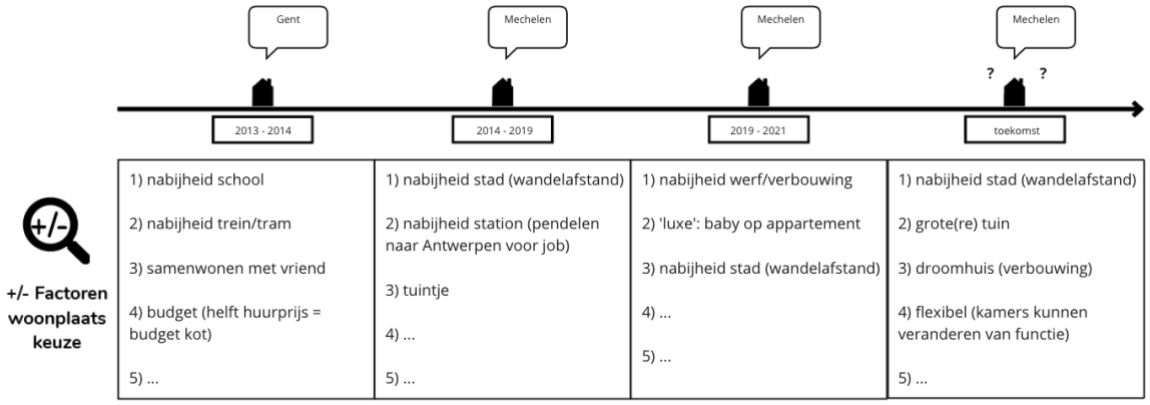
oefening diende als opwarming en nam 25 minuten in beslag, vervolgens 40 minuten voor de tweede oefening en 45 minuten voor de derde oefening. Met de eerste oefening werd inzicht verworven over de doorslaggevende factoren bij de woonplaatskeuzes van personen doorheen hun levensloop en of de nabijheid van voorzieningen daar een invloed op hebben. Met de tweede oefening werden voor iedere participant de frequent gebruikte voorzieningen in kaart gebracht. Na een korte pauze liet de derde oefening tenslotte toe die voorzieningen in een tijdskader te plaatsen en te koppelen aan verplaatsingsgedrag. Zo kregen we meer inzicht in de achterliggende motieven die hun gedrag verklaren. De participanten kregen telkens apart de tijd om een oefening voor te bereiden alvorens deze in groep werd overlopen. Het groepsgesprek hielp om meer inzicht te krijgen in de kloof tussen theoretisch en reëel gedrag. Zo kregen de deelnemers ook de kans om op elkaar te reageren (vb. “Daar herken ik me ook in”, “Daarvoor zou ik zelf de auto niet gebruiken”, …) en gingen ze soms ook aan ‘zelfreflectie’ doen (vb. “Ik weet dat het beschamend is”, …). De participanten kregen na het groepsgesprek ook de kans om aanpassingen te doen indien ze eventuele nieuwe inzichten hadden verworven.

Hieronder worden ter illustratie telkens een aantal ingevulde workshopcanvassen getoond. Alle canvassen zijn te raadplegen op A4-formaat in de bijlagen.

Figuur 2.2 Voorbeeld workshopronde 1

2.2.2.1 Oefening 1: woonplaatskeuze in relatie tot voorzieningen

In oefening 1 werd de participanten gevraagd om de belangrijkste woonplaatsen in hun levensloop op te geven vanuit het perspectief van hun (veranderende) gezinssituatie. Daarbij werd gepeild naar de belangrijkste factoren die de keuze voor een bepaalde woonplaats bepaalden en naar de rangschikking tussen deze factoren. Belangrijk om te weten was of de factoren die de keuze voor een bepaalde woonplaats bepaalden, wijzigen doorheen de levensloop en hoe deze in verband staan met bepaalde levensgebeurtenissen en veranderingen in gezinssituaties, woonlocaties en bepaalde voorzieningen. In de vierde kolom werd de deelnemers gevraagd naar de factoren die zouden meespelen indien men nu opnieuw zou moeten verhuizen.



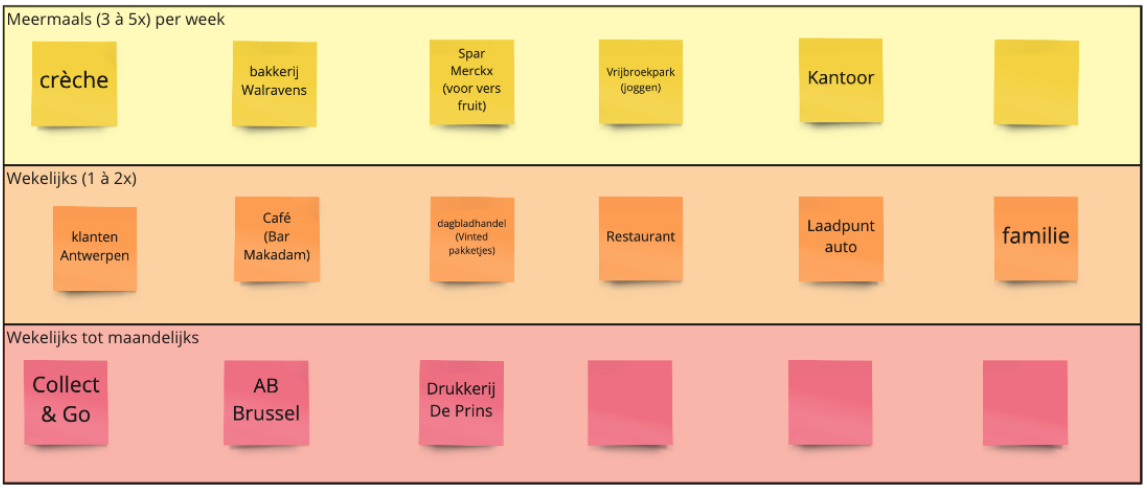
Figuur 2.3 Voorbeeld workshopronde 1: oefening 1

Nadien werden de verschillende resultaten in groep overlopen. De moderator vroeg daarbij door:

- Waarom is nabijheid van voorzieningen wel/niet belangrijk (indien opgeschreven)?
- (Indien nabijheid van voorzieningen vrij belangrijk wordt geacht) U vindt nabijheid van voorzieningen dus vrij belangrijk. Betekent dit dat u altijd kiest of zal kiezen voor de meest nabije voorzieningen? Indien nee: Waarom was nabijheid van voorzieningen dan toch zo belangrijk in uw woonplaatskeuze?
- Waarom zijn sommige factoren belangrijker of minder belangrijk dan nabijheid van voorzieningen?
- Heeft de woonplaats waar je bent opgegroeid als kind een invloed gehad op je latere keuzes van woonplaats?
- Afhankelijk van de factoren die de deelnemers vermeldden, haalde de moderator eventueel aanvullend nog enkele extra factoren aan als: verwachtingspatronen (zoals de mening van anderen, vb. “Kinderen groeien niet in de stad op”), betaalbaarheid, nabijheid van groen, nabijheid van scholen, nabijheid station, nabijheid van vrienden en familie, identiteit, ervaringen, …
- …

2.2.2.2 Oefening 2: frequent gebruikte voorzieningen

In oefening 2 werd de participanten gevraagd met welke frequentie verschillende soorten voorzieningen in een doorsnee maand bezocht worden, vanuit het eigen perspectief (en niet vanuit hun gezinssituatie). De moderator kaderde bij aanvang van de oefening kort het begrip ‘frequent gebruikte voorzieningen’. De deelnemers werd gevraagd op de post-its minstens 10 voorzieningen te schrijven die ze in een doorsnee maand het meest gebruiken: van meermaals per week (geel) over wekelijks (oranje) tot maandelijks (rood). Ook ‘werk/studie’ en ‘station’ mocht op de post-its aangebracht worden aangezien deze een belangrijke invloed hebben op het verplaatsingsgedrag. Bovenaan schreven ze het type voorziening (vb. ‘supermarkt’) en onderaan konden ze meer specifiek zijn (vb. ‘goedkope supermarkt’, ‘Delhaize’, ‘Aldi’, …). Belangrijk om weten was in hoeverre de bezoekfrequenties aan de verschillende categorieën voorzieningen varieerden naargelang de specifieke deelnemer en diens specifieke situatie.



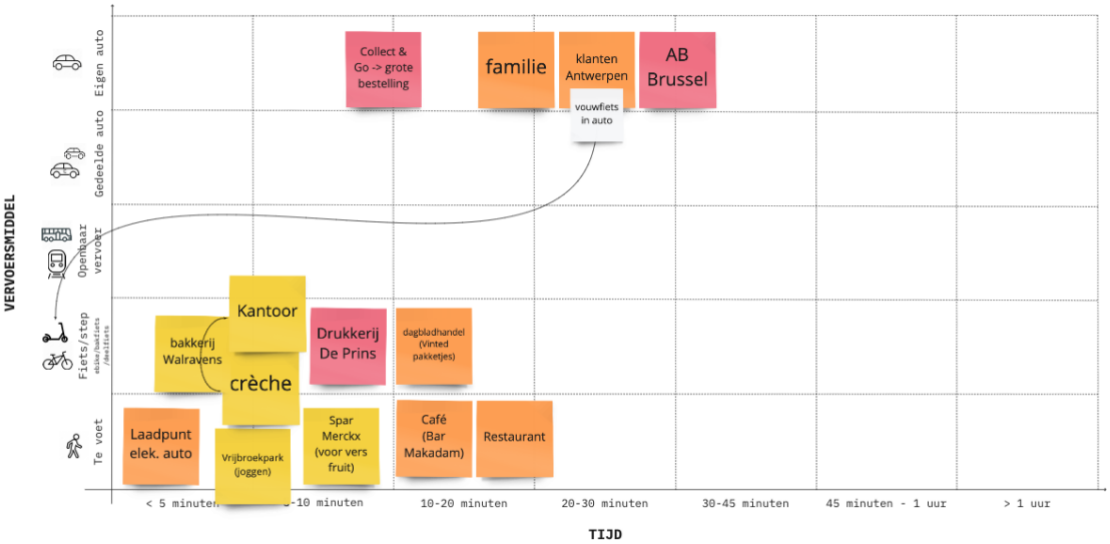
Figuur 2.4 Voorbeeld workshopronde 1: oefening 2

Nadien werden de verschillende resultaten in groep overlopen. De moderator vroeg tijdens het groepsgesprek door om de keuze voor specifieke voorzieningen te achterhalen:

- Waarom kozen ze voor een specifieke voorziening (vb. bakker Walravens) en niet voor een andere? Was het hun eerste keuze?
    - Bij een antwoord als 'er is geen alternatief' werd doorgevraagd: hadden ze dat zelf onderzocht? Was hen dat verteld? Daarbij werd wel benadrukt dat er geen 'verkeerde' motiveringen bestonden. Ook "omdat het daar lekker ruikt" bijvoorbeeld werd als een valabele motivering beschouwd.
- Waarom bleven ze er gaan?
- Welke voorzieningen zouden ze wel/niet kunnen missen en waarom (vb. "Ik weet alles liggen in de Colruyt en ken daar het personeel")? Wat vonden ze moeilijk vervangbaar of waar vonden ze wel snel iets voor in de plaats?
- Voor welke verplaatsingen gingen ze verder?
- Bij deze oefening werd ook doorgevraagd naar nieuw gedrag dat ontstaan is omwille van corona (vb. thuiswerken doet patronen wijzigen, bepaalde frequent gebruikte voorzieningen die verdwijnen, …)?
- …

2.2.2.3 Oefening 3: verplaatsingen naar voorzieningen

De participanten versleepten vervolgens hun post-its van de voorgaande oefening naar een matrix met 2 assen: 'tijd' en 'vervoersmiddel'. De participant plaatste de post-it in het vakje met het vervoersmiddel dat men (vanuit de woonplaats) het vaakst gebruikt om naar de desbetreffende voorziening te gaan én de tijdsduur van de verplaatsing (enkel heenreis). Vervolgens werd gevraagd om koppelingen te maken door pijlen te tekenen tussen de voorzieningen die vaak in sequens bezocht worden (vb. langs de supermarkt op weg naar het werk). De post-its met 'werk/studie' en 'station' speelden hierbij vaak een belangrijke rol. De moderator benadrukte ook dat de oefening vooral benaderd moest worden vanuit het 'pre-corona-tijdperk', tenzij er noemenswaardige (en mogelijks blijvende) verschillen merkbaar zijn in hun verplaatsingsgedrag naar voorzieningen.



Figuur 2.5 Voorbeeld workshopronde 1: oefening 3

Nadien werden de verschillende resultaten in groep overlopen. De moderator registreerde uitschieters en lette aandachtig op of er zich clusters in de verplaatsingen aftekenden om zo de deelnemers te helpen bij de reflectie. Daarbij vroeg de moderator dieper door, zonder beoordelend te klinken:

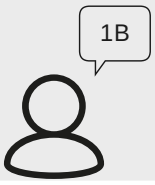
- Zou je een andere keuze gemaakt hebben indien het slecht weer/donker (onveiligheidsgevoel) was, week/weekend, ...?
- Rijd je zelf of ben je iemand die meerijdt?
- Zijn er afstanden die je met de auto doet maar die je eigenlijk ook met een ander vervoersmiddel zou kunnen doen?
- Zijn er zaken die recent (omwille van covid-19) veranderd zijn?
- Zijn er voorzieningen die je frequent bezoekt maar eigenlijk veraf gelegen zijn?
- Gebruik je van elk type voorziening meestal de dichtstbijzijnde? (bv. supermarkt) Of ga je eerder naar een andere die verder gelegen is?
    - ⇨ Als dit het geval was voor één of meerdere categorieën voorzieningen werd voor elk van categorieën gevraagd waarom de deelnemer niet naar de dichtstbijzijnde ging. Het was uiteraard de bedoeling dat de deelnemer hier zelf redenen naar voren bracht. Gebeurde dit echter niet, kon de moderator terugvallen op volgende vragen:
    - <u>Supermarkt</u>: Waarom ga je meestal naar die bepaalde supermarkt en niet naar de dichtstbijzijnde?
        - Omdat je deze vaak bezoekt als koppelverplaatsing?
        - Omdat die voordelig is?
        - Omdat je vindt dat die bij je past?
        - Omdat de winkel aangenamer is of het personeel vriendelijker?
        - Omdat je iemand kent die er werkt?
        - ...

2.2.3 Resultaten

De samenstelling van workshopronde 1 bestaat uit:

- 5/25 personen zonder eigen auto en 20/25 personen met een (gezins-)auto;
- 11/25 vrouwen en 14/25 mannen;
- 4/25 scholieren/studenten die nog inwonen bij de ouders en/of op kot zitten (waarvan één persoon minderjarig);
- 7/25 jongvolwassenen;
- 6/25 gezinnen (met kinderen);
- 2/25 medioren;
- 6/25 senioren.

Gezien de omvang van de resultaten van het belevingsonderzoek wordt hieronder slechts het resultaat samengevat van drie diverse participanten: persoon 1B uit groepsinterview 1, persoon 5B uit groepsinterview 5 en persoon 11 (apart interview). Om de veelheid aan ervaringen en de verwerking ervan te begrijpen, raden we echter aan om de volledige resultaten door te nemen. Alle samenvattingen en canvassen zijn te raadplegen op A4-formaat in bijlagen (zie bijlage 2).



- Man
- Jongvolwassene, student
- 24 jaar
- Vrijstaande (huur)woning, in Zuidschote
- Samenwonend met ouders en op kot in Leuven
- Gezinsauto (2)

Woonplaatskeuze:

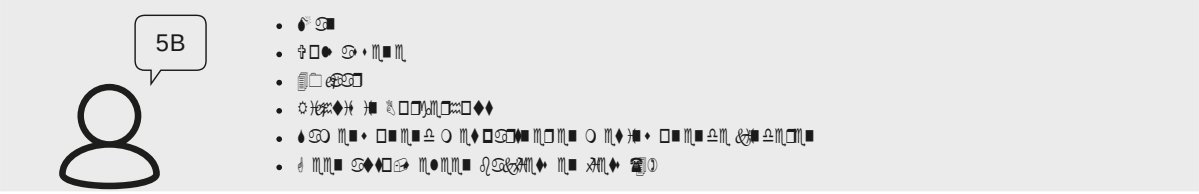
- Enerzijds wonend bij ouders in een landelijke gemeente met weinig en moeilijk bereikbare voorzieningen: "Nadeel is dat we een kwartier moeten rijden naar de dichtstbijzijnde supermarkt. In de toekomst wil ik dat liever niet." En anderzijds op kot in een stad met veel voorzieningen.
- Beide hebben een invloed op de 'ideale' woonwens: een rustige woonomgeving (met ruim huis, tuin en parking) maar toch gemakkelijk bereikbaar en nabij een stad met werk en voorzieningen: "Gemakkelijk bereikbaar is belangrijk, want als je in stadscentrum zou gaan wonen krijg je bijvoorbeeld te maken met een circulatieplan of met voetgangerszones, wat je woning minder toegankelijk maakt." De woning moet bovendien ook nog 'betaalbaar' zijn.

Frequent gebruikte voorzieningen:

- Bezoekt zo goed als geen fysieke winkels maar bestelt veel online: "Ik weet eigenlijk niet wanneer ik laatst naar een kledingwinkel ben geweest. Wellicht om een kostuum te kopen, want dat vond ik toch belangrijk om nog voor naar de winkel te gaan. Er komt hier iedere dag wel een pakketje toe, dus dat toont wel hoe vaak ik die online-voorzieningen gebruik. Ik noem het zo omdat het een vervanging is van kledingwinkels."
- Het aanbod van producten (gericht op studenten, vb. studentenrestaurant) speelt een rol: "Als ik geen zin heb om te koken ga ik naar de Carrefour want daar hebben ze specifieke schotels die je kan opwarmen, al is het aanbod beperkt. In de Spar hebben ze ook zaken die door een traiteur worden gemaakt zoals vol-au-vent, wat je in de Carrefour dan weer niet hebt."
- Daarnaast is ook de betaalbaarheid een belangrijke factor bij de keuze voor bepaalde voorzieningen: "Ik ga voornamelijk kiezen voor het goedkoopste. Je bent student en je moet nog net iets meer letten op je centen en dan telt elke euro. Ik ga ook altijd shoppen bij online-winkels die gratis verzenden aanbieden. Bij bol.com heb ik een Select abonnement en dan bestel ik soms voor 3€. Ik weet dat het niet goed is voor het milieu maar het is wel gemakkelijk en je moet je huis niet uit."

Verplaatsing naar voorzieningen:

- De verplaatsing naar voorzieningen gebeurt vrij ad hoc: ”Ik ga meestal ook maar een half uur voor ik ga eten boodschappen doen, dus ik ga niet op voorhand in het begin van de week inkopen doen.”
- Daarnaast speelt vooral ook ‘gemakzucht’ een belangrijke rol. “De ‘grote Delhaize’ en de Carrefour aan de Naamse Poort zijn maar een kilometer hiervandaan maar dat is te voet toch wat te ver. Dus daarom ga ik voor mijn gemak naar de ‘kleine Carrefour’ of de Spar naast mijn kot. In mijn vriendenkring is dat ook normaal. Ik denk dat wij als jongeren allemaal een beetje voor ons gemak kiezen.”
- Om die reden wordt vaak ook gekozen voor leveringen aan huis: “Time is money. Je betaalt dan misschien wel 5 euro voor het klaar zetten en de transportkosten, maar in feite win je die wel terug omdat je meer tijd hebt voor andere dingen.”
- Het pendelen naar het kot en het afspreken met vrienden (in centraal gelegen stad) gebeurt vooral met het openbaar vervoer. In Leuven zelf wordt vooral veel te voet gedaan en thuis wordt voor veel zaken de auto gebruikt: "De meeste dingen in Leuven doe ik te voet, niet met de fiets. Dan moet je je fiets niet telkens wegbergen en is er geen kans dat die gestolen wordt of dat je die niet meer terugvindt. Als ik thuis iets wil gaan drinken met vrienden moet ik de auto nemen. Er rijden hier geen bussen."



Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van het stadscentrum met voorzieningen was een doorslaggevende factor bij de keuze van de woonplaats, ook omdat hij zelf opgegroeid is in de stad. Andere belangrijke factoren waren de betaalbaarheid en de nabijheid van OV. In een volgende levensfase zou hij eventueel de keuze maken voor een rustigere woonplaats met tuin en in de natuur.

Frequent gebruikte voorzieningen:

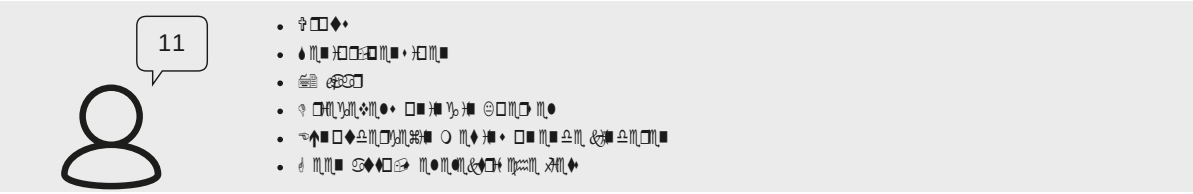
- Hij gaat eén keer per week naar de supermarkt voor grote boodschappen en gaat dan bewust naar Lidl op Slachthuislaan omdat dat het makkelijkste is met de bakfiets door de beschikbaarheid van een breed fietspad en een veilige opbergplaats en omwille van de verkeersveiligheid. Hij gaat ook zeer regelmatig op restaurant en café, want is daarmee opgegroeid. Naargelang het winter of zomer is, kiest hij voor een andere bestemming (vb. Mombassa dichtbij /Dageraadplaats verder).

Verplaatsing naar voorzieningen:

- “Ik doe alles met de fiets. Ik heb wel een rijbewijs maar daar heb ik nog nooit gebruik van gemaakt, zodat ik zelfs niet weet of ik nog met een auto kan rijden. Wij zijn zoals ze zeggen een echte ‘Borgerhoutse bakfietsfamilie’. Ik fiets echt enorm graag. Voor mij is dat pure ontspanning. Dat is een levensstijl, die we ook doortrekken in het dagdagelijkse leven.” Ook voor lange afstanden gebruikt hij de fiets, bijvoorbeeld om familie en vrienden te bezoeken en dan aansluitend te overnachten, wat soms spontaan beslist wordt.
- Hij bezit een elektrische bakfiets met vooraan twee wielen, wat veiliger is. Deze kan 100 kg dragen en daar gaat het gezin mee naar de supermarkt. “Het is de beste aankoop die we al gedaan hebben. Als je geen auto hebt, wat toch niet niets is, zou ik niet weten hoe je het anders moet doen.”
- Het gezin gebruikt soms eens Cambio, doet soms aan carpoolen of neemt het OV. “In de winter komen de schoonouders ons halen, want die wonen ver maar daar rekenen ze ons dan

wel op af. Ze zeggen: “Koop nu toch eens een auto!” Maar ik zie niet waarom: alles is hier dichtbij. Je kan hier in de stad met een auto niet parkeren en het kost veel geld.”

- Hij maakt vaak koppelingen. Zo wordt bijvoorbeeld de regeling wie wanneer de zoon van de crèche gaat halen beslist naargelang de (flex)uren van het werk. Hij bezoekt regelmatig ook het zwembad, ’s morgens onderweg naar het werk. Naar en van het werk passeert hij ook bij een kleine supermarkt.



Woonplaatskeuze:

- Het krijgen van kinderen en ontmoeten van partner (en diens bakkerij > goede locatie) waren doorslaggevende factoren voor het kiezen van een andere woonplaats, eerder dan waar ze is opgegroeid. De nabijheid van familie alsook betaalbaarheid waren nog belangrijke factoren. Wou meer rustiger gaan wonen want ze miste het dorpse waar iedereen elkaar kent.

Frequent gebruikte voorzieningen:

- Gaat naar Delhaize uit gewoonte want dat was vroeger de enige winkel dus ze is er blijven gaan omdat ze ondertussen het personeel kent en zich er thuis voelt. Ze gaat elke dag te voet (ze spreidt dus bewust haar boodschappen, vb. enkel om water) om een sociale babbel te hebben. Soms vraagt ze kinderen om iets met de auto te halen maar ze trekt liever haar plan.
- Soms naar Lidl omwille van promoties. Vindt het brood van de supermarkt lekkerder maar gaat toch naar de bakker om een lokale handelaar die ze kent te steunen. Boeken worden online besteld en dan gaat ze die afhalen in het volgende dorp met de bus zodat ze ineens ook een koffietje kan gaan drinken en een sociale babbel heeft in plaats van het thuis te laten leveren.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Woont dichtbij (50m) het centrum dus doet alles te voet. De fiets wordt als gevaarlijk ervaren alsook de auto (geen rijbewijs) en een bakfiets vindt ze voor oude mensen. Voor voorzieningen die niet in het dorp te vinden zijn (vb. bib, markt) wordt de bus genomen naar het volgende, grotere dorp. Soms ook eens naar Hasselt met OV voor een uitstapje en ook meermaals per week moet ze naar ziekenhuis in Leuven waar ze 2,5 uur naar onderweg is.
- Door een hond te hebben heeft ze ook een doel om te gaan wandelen (niet fijn zonder doel) en kan ze ook weer een sociale babbel doen.

2.3 AANSCHERPEN VAN FACTOREN DIE GEDRAG BEÏNVLOEDEN EN PSYCHOSOCIALE ANALYSE

Op basis van de resultaten van de eerste workshopronde kunnen de factoren beschreven in het literatuuronderzoek verder worden aangescherpt. Om ook een eerste inzicht te krijgen in de verscheidenheid aan profielen wordt getracht om de participanten te ordenen. Hiervoor wordt vertrokken van bestaande segmentaties op basis van psychosociale factoren:

- Zo segmenteert het rapport Milieuverantwoorde Consumptie (Departement Omgeving, 2017) de Vlaamse bevolking op basis van hun kennis, attitudes en het vertonen van milieuvriendelijke consumptiegedrag. Dit resulteert in 5 milieuverantwoorde consumptie-

profielen: ‘Vastberaden Consumenten’, ‘Realistische consumenten’, ‘Overtuigde consumenten’, ‘Onverschillige Consumenten’ en ‘Onwetende Consumenten’.

- Zo segmenteert Rogers met zijn theorie ‘Diffusion of innovations’ (1962) personen op basis van hoe ze omgaan met innovatie en de mate waarin ze een product of nieuw idee accepteren. Dit resulteert in vijf verschillende groepen (in vijf stadia): *Innovators, Early Adopters, Early Majority, Late Majority* en *Laggards*.
- Zo segmenteert Anable (2005) personen op basis van hun mobiliteitsgedrag en attitudes ten op zichte van bepaalde vervoersmodi. Dit resulteert in 8 mobiliteitsprofielen: *Active Aspirers, Car-free Choosers, Car Contemplators, Devoted Drivers, Image Improvers, Malcontent Motorists, Practical Travelers* en *Public Transport Dependents*.

Deze segmentaties zijn echter niet voldoende toepasbaar aangezien ze vanuit andere invalshoeken (zoals mobiliteit en consumptie) vertrekken dan deze gedragsstudie. In deze studie wordt de focus gelegd op motivatie. Vanuit de interviews konden we 6 verschillende hoofdmotivaties herkennen:

- Behoudsgezindheid
- Efficiëntie
- Kostprijs
- Beleving
- Conformisme
- Duurzaamheid

In de volgende workshopronde willen we nagaan in hoeverre andere participanten zich ook herkennen in één of meerdere van deze motivaties bij het maken van keuzes en welke invloed deze hebben op gedragsverandering. De tweede workshopronde dient dus om de hypotheses verder af te toetsen en te verfijnen.

2.4 HET AFTOETSEN EN VERFIJNEN VAN ERVARINGEN: WORKSHOPRONDE 2

2.4.1 Aanpak

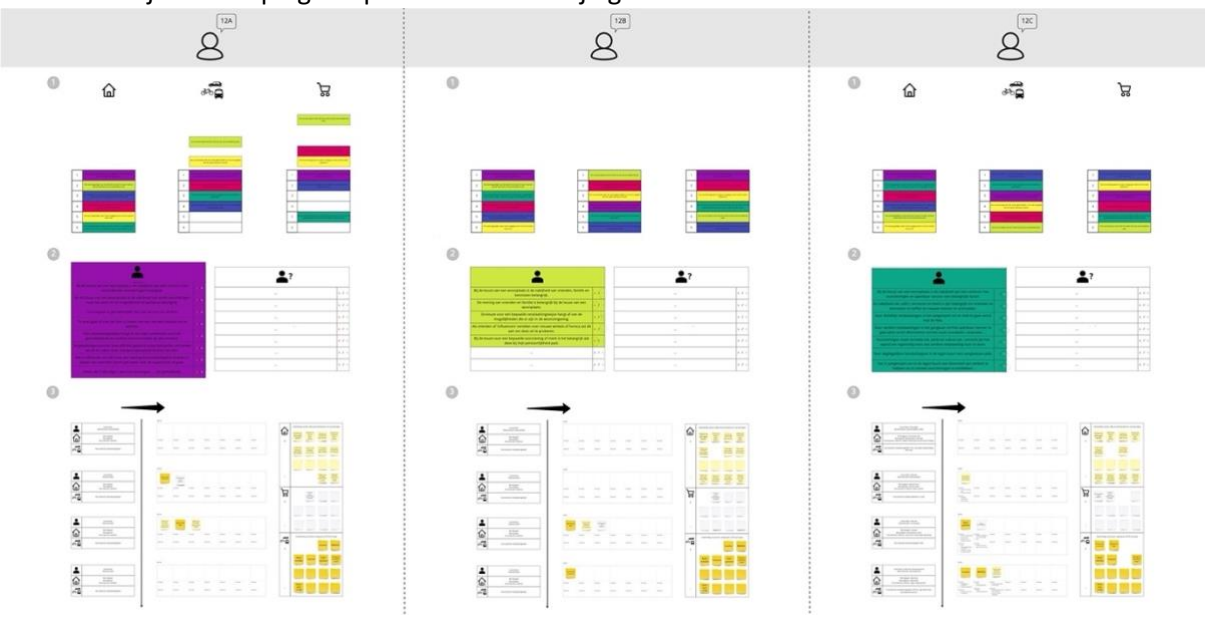
Uiteindelijk werden in de tweede workshopronde via Teams 22 personen geïnterviewd, voornamelijk nieuwe personen maar ook 6 personen werden een tweede keer geïnterviewd. Dit gebeurde weer in groepen van een 3-tal personen (+moderator). Hierbij werd opnieuw getracht om telkens een zo divers mogelijke groep samen te stellen naar leeftijd, geslacht, woonplaats, al dan niet beschikking hebben van (eigen) auto enz. Er werd wel meer gefocust op tot nu toe onderbelichte profielen. Zo hadden we in de vorige ronde reeds voldoende personen die zich reeds vrij duurzaam gedragen en wilden we meer inzicht krijgen in minder duurzaam gedrag. Ook werd extra moeite gedaan om personen in kansarmoede en met migratie-achtergrond te bereiken. De personen die we een tweede keer in groep bevraagden, selecteerden we omdat ze weinig terughoudend waren in hun gedrag en reeds veel enthousiasme toonden in de eerste ronde. Zo kwamen we tot 2 groepsinterviews waarbij we sneller konden schakelen op basis van reeds gekende info en daarbij iets dieper konden ingaan op hun gedrag.

2.4.2 Draaiboek workshop

Het interview nam opnieuw twee uur in beslag, waarbij de eerste oefening 30 minuten, vervolgens 30 minuten voor de tweede oefening en 50 minuten voor de derde oefening. Met de eerste oefening

werd inzicht verworven over de doorslaggevende factoren bij de woonplaatskeuzes van personen maar ook de keuze voor bepaalde vervoerswijzen en voorzieningen. Met de tweede oefening werd dieper ingegaan op de eerste oefening door iedere participant te confronteren met de achterliggende motivaties die (al dan niet) terugkwamen bij het maken van hun verschillende keuzes. Na een korte pauze liet de derde oefening tenslotte toe om hen ook te confronteren met hun keuzes in relatie tot de doelstelling van het BRV en welke acties zij zelf haalbaar achten om duurzamere keuzes te maken. De participanten kregen opnieuw telkens apart de tijd om een oefening voor te bereiden alvorens deze in groep werd overlopen.

Hieronder worden ter illustratie telkens een aantal ingevulde workshop canvassen getoond. Alle canvassen zijn te raadplegen op A4-formaat in bijlagen.

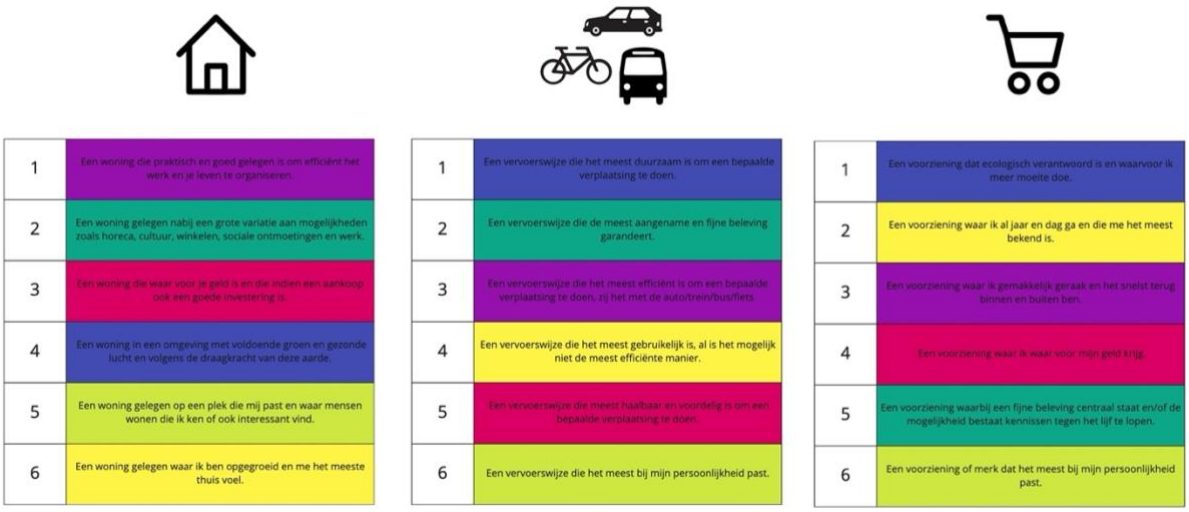


Figuur 2.6 Voorbeeld workshopronde 2

2.4.2.1 Oefening 1: stellingen

In oefening 1 werd de participanten gevraagd om de doorslaggevendste factoren bij het kiezen van een woonplaats, vervoerswijze en voorzieningen snel te rangschikken. Dit gebeurde aan de hand van stellingen met telkens een verschillende kleur. Bij woonplaatskeuze zijn de stellingen bijvoorbeeld:

- Een woning die waar voor je geld is en die - indien een aankoop - ook een goede investering is. (rood – kostprijs)
- Een woning gelegen op een plek die me past en waar mensen wonen die ik ken of ook interessant vind. (lichtgroen – conformisme)
- Een woning die praktisch en goed gelegen is om efficiënt het werk en je leven te organiseren. (paars – efficiëntie)
- Een woning in een omgeving met voldoende groen en gezonde lucht en volgens de draagkracht van deze aarde. (blauw – duurzaamheid)
- Een woning gelegen nabij een grote variatie aan mogelijkheden zoals horeca, cultuur, winkelen, sociale ontmoetingen en werk. (donkergroen – beleving)
- Een woning gelegen waar ik ben opgegroeid en ik me het meeste thuisvoel. (geel – behoudsgezindheid)



1	Een woning die praktisch en goed gelegen is om efficiënt het werk en je leven te organiseren.
2	Een woning gelegen nabij een grote variatie aan mogelijkheden zoals horeca, cultuur, winkelen, sociale ontmoetingen en werk.
3	Een woning die waar voor je geld is en die indien een aankoop ook een goede investering is.
4	Een woning in een omgeving met voldoende groen en gezonde lucht en volgens de draagkracht van deze aarde.
5	Een woning gelegen op een plek die mij past en waar mensen wonen die ik ken of ook interessant vind.
6	Een woning gelegen waar ik ben opgegroeid en me het meeste thuis voel.

1	Een vervoerswijze die het meest duurzaam is om een bepaalde verplaatsing te doen.
2	Een vervoerswijze die de meest aangename en fijne beleving garandeert.
3	Een vervoerswijze die het meest efficiënt is om een bepaalde verplaatsing te doen, zij het met de auto/trein/bus/fiets.
4	Een vervoerswijze die het meest gebruikelijk is, al is het mogelijk niet de meest efficiënte manier.
5	Een vervoerswijze die meest haalbaar en voordelig is om een bepaalde verplaatsing te doen.
6	Een vervoerswijze die het meest bij mijn persoonlijkheid past.

1	Een voorziening dat ecologisch verantwoord is en waarvoor ik meer moeite doe.
2	Een voorziening waar ik al jaar en dag ga en die me het meest bekend is.
3	Een voorziening waar ik gemakkelijk geraak en het snelst terug binnen en buiten ben.
4	Een voorziening waar ik waar voor mijn geld krijg.
5	Een voorziening waarbij een fijne beleving centraal staat en/of de mogelijkheid bestaat kennissen tegen het lijf te lopen.
6	Een voorziening of merk dat het meest bij mijn persoonlijkheid past.

Figuur 2.7 Voorbeeld workshopronde 2: oefening 1

De stellingen dienden vooral om nadien het groepsgesprek op gang te krijgen en de factoren die het meest van toepassing waren voor hen ook uitgebreider toe te lichten. Achteraf werd ook duidelijk dat de kleurencodes wezen op verschillende achterliggende intrinsieke, extrinsieke en/of sociale motivaties bij het maken van keuzes in woonplaats en verplaatsing naar voorzieningen.

2.4.2.2 Confrontatie met één of meerdere motivaties

In oefening 2 werden de participanten geconfronteerd met bepaalde profielen die aan de hand van de stellingen (eerste oefening) naar boven kwamen. Ze kregen één of meerdere fiches met uitgebreidere stellingen toegewezen, die mogelijks het meest van toepassing waren op hen. Voor ongeveer de helft van de personen leek er toch één profiel meer naar boven te komen en voor de andere helft was er twijfel tussen twee van deze profielen. Een klein deel herkende zich in 3 tot meer profielen. De stellingen waarin ze zichzelf herkenden konden ze omcirkelen. Nadien konden de participanten ook toelichten of ze de fiche en stellingen van toepassing vonden op zichzelf en of ze zichzelf misschien eerder herkenden in de fiche van een andere participant. De moderator vroeg hierbij ook door of ze verschillen opmerkten in bepaalde levensfases.

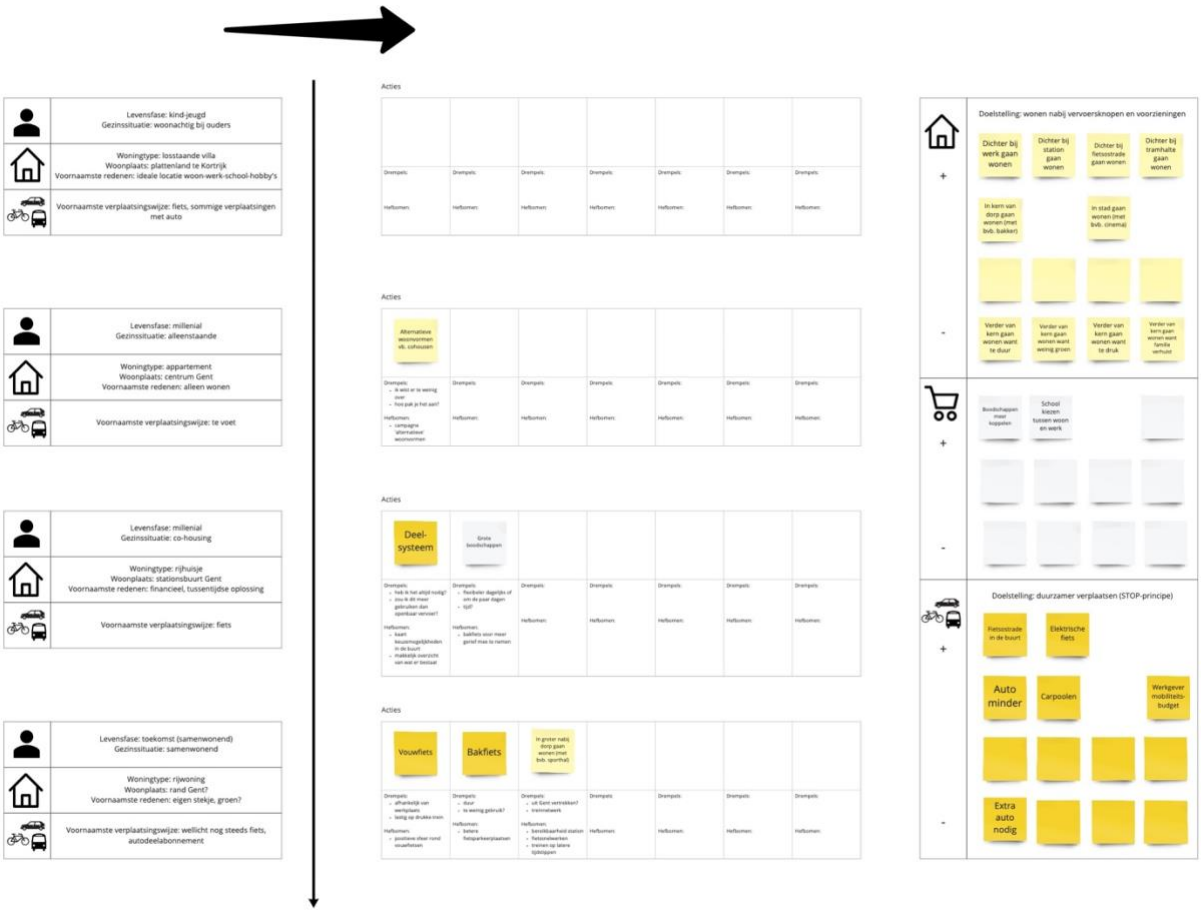
Bij de keuze van een woonplaats is de nabijheid van een centrum met verschillende voorzieningen belangrijk.	x / v
Bij de keuze van een woonplaats is de nabijheid van snelle verbindingen naar het werk en de mogelijkheid tot parkeren belangrijk.	x / v
Te voet gaan is gemakkelijker dan het nemen van de fiets.	x / v
Te voet gaan of met de fiets is ineens ook een win-win situatie om te sporten.	x / v
Een verplaatsingswijze hangt af van (een combinatie van) het gemakkelijkste en snelste vervoersmiddel op dat moment.	x / v
Verplaatsingen worden best efficiënt gepland zodat tijdsverlies vermeden wordt en zaken (bvb. inkopen) gekoppeld kunnen worden.	x / v
Het is efficiënter om één keer per week grote boodschappen te doen in plaats van meerdere keren per week naar de supermarkt te gaan.	x / v
Zaken als 'Collect&go', aan huis leveringen, ... zijn gemakkelijk.	x / v

...	x / v
...	x / v
...	x / v
...	x / v
...	x / v
...	x / v
...	x / v

Figuur 2.8 Voorbeeld workshopronde 2: oefening 2

2.4.2.3 Confrontatie met doelstellingen BRV

In oefening 3 werden de participanten tot slot geconfronteerd met de doelstellingen van het BRV. Hierbij werden de doelstellingen op een laagdrempelige manier getoond aan de hand van dit filmpje. Die doelstellingen werden vertaald in acties die de deelnemers konden ondernemen om tot deze doelstellingen te komen, verdeeld onder de categorieën van woonplaatskeuze, voorzieningen en vervoerswijze (vb. carpoolen). Deze lijst was niet limitatief en kon door de deelnemers worden aangevuld. De deelnemers kozen de acties uit die ze reeds hadden ondernomen en diegene die ze het meest haalbaar achtten om nog uit te voeren. De deelnemers waren vrij om de huidige, gepasseerde maar ook toekomstige levensfase en woonsituaties te benoemen. Vervolgens werd gezocht naar drempels en hefbomen bij deze acties. Bij personen wiens gedrag dicht aanleunde bij de doelstellingen van het BRV werd gevraagd wat de valkuilen zijn die hun duurzaam gedrag mogelijk kunnen doen kantelen. Zo kregen we inzicht in de drempels en hefbomen die voor de verschillende profielen van toepassing zijn.



Figuur 2.9 Figuur 2.8 Voorbeeld workshopronde 2: oefening 3

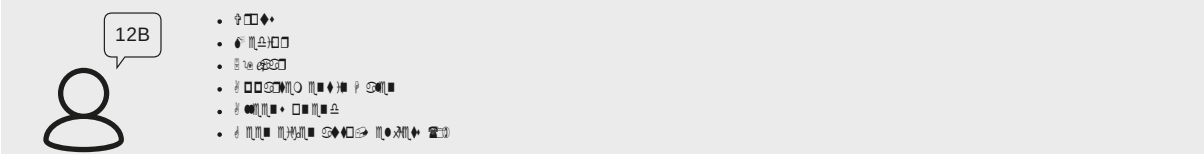
2.4.3 Resultaten

De samenstelling van workshopronde 2 bestond uit:

- 11/22 personen zonder eigen auto en 11/22 personen met een (gezins-)auto;
- 8/22 vrouwen en 14/22 mannen;
- 9/22 jongvolwassenen;
- 6/22 gezinnen (met kinderen);

- 3/22 medioren;
- 4/22 senioren.

Gezien de omvang van de resultaten van het belevingsonderzoek wordt hieronder slechts het resultaat samengevat van drie diverse participanten: persoon 12B uit groepsinterview 12, persoon 13 (apart interview) en persoon 16C uit groepsinterview 16. Om de veelheid aan ervaringen en de verwerking ervan te begrijpen, raden we echter aan om de volledige resultaten door te nemen. Alle samenvattingen en canvassen zijn te raadplegen op A4-formaat in bijlagen (zie bijlage 3).



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: het praktische komt met verre voorsprong op de eerste plaats. Als alleenstaande is de nabijheid van een sociaal netwerk belangrijk om op terug te kunnen vallen: “Maar ik kies wel voor mezelf. Dus hun mening is niet belangrijk bij keuze.” Ook de nabijheid van voorzieningen is belangrijk want zij heeft geen auto. Het investeringsaspect en de aanwezigheid van groen spelen in mindere mate mee. “Waar ik ben opgegroeid mag zelfs op de 100ste plaats komen, ze bakken overal brood. Ik ben zelf niet uit de streek, maar ondertussen woon ik hier wel al 25 jaar en voel ik me thuis.”
- Frequent bezochte voorzieningen: keuze voor winkels in de buurt (vermits zij geen auto heeft), waar zij snel binnen en buiten kan. Daarnaast is betaalbaarheid een belangrijke factor: “Ik ben een Aldiwinkeltype, dus let wel op de kleintjes.”, “Ik neem een briefje mee dus zal niet iets kopen om te kopen.”, “Ik vind het ook aangenaam dat ik weet waar alles staat: dat is gewoon handig.”, ”Als vrienden plekken aanraden ben ik wel geneigd om daar ook eens te gaan. Ik ben sowieso geneigd om nieuwe dingen uit te proberen.” Het is leuk als je iemand tegenkomt in de winkel, maar het speelt niet mee in de keuze, evenmin als duurzaamheid (“De huidige generatie is hier, denk ik, meer mee bezig. Wij zijn zo niet opgegroeid.”). Ik koop ook niet merkgebonden (al heb ik wel zekere voorkeuren). Online aankopen doet zij heel zelden: “Ik ben een online analfabeet.”
- Verplaatsing naar voorzieningen: zij heeft bewust geen auto. Ze rijdt niet graag met de auto, want ze voelt zich er beklemd in, aangezien ze 30 jaar buschauffeur is geweest en gewoon is van hoog te zitten en breed te manoeuvreren. Te voet of per fiets en met het OV past meer bij haar persoonlijkheid: “De bus is voor mij een levensstijl, is zo natuurlijk als ’s morgens een boterham met kaas eten.”, “Ik ben geen autofan. Ik denk zelfs dat als er een auto voor de deur zou staan ik er te voet aan voorbij zou gaan.” Ook het haalbare is hierbij belangrijk: het OV voor verdere verplaatsingen (vb. naar de kust) en met de fiets of te voet voor korte verplaatsingen. “Met duurzaamheid ben ik totaal niet mee bezig. Dat gaat aan mij voorbij.”

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Gezin: tijdens huwelijk samenwonend in huis van partner in Gebet. Ze had altijd graag op een appartement gewoond, maar haar man zag dit niet zitten, want hij wou buiten kunnen en in een dorp wonen. Ze hadden samen één wagen, maar zij reed er enkel mee als het niet anders kon.
- Medior: na weduwe te zijn geworden, koos ze voor een appartement: ze stond er alleen voor, wou overal dichtbij wonen en een huis was te groot, …

13

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: “Ik ben nogal milieu-minded, maar geen ‘freak’. Ik kan enorm genieten van een woning waar wat ruimte rond is, in het groen gezeten kan worden, waar rust is, … En waar ik de mogelijkheid heb om zaken zoals regenwateropvang zelf te organiseren.” Dus dit komt op de eerste plaats. “Vanuit duurzaamheid is het beter om op kleine bewoonde zones in de stad te wonen, maar ik gruw van de stad. Niet in de stad willen wonen heeft vooral te maken met gezondheid - ik zou bijvoorbeeld ook niet naast een fabriek of een autostrade gaan wonen – het rustgevoel en de ruimte.” Hij heeft gezocht om landelijk te wonen (maar niet ‘den boerenbuiten’), maar dat is moeilijk en dus is het de stadsrand geworden. Want hij heeft de stad ook nodig voor nabije voorzieningen en werk (en ook het sociaal netwerk bevindt zich daar). Maar in de stadsrand is ook nog veel groen. Bovendien merkt hij op: “Ik heb ook nood aan een stuk veiligheidsgevoel en wil leven en werken op een plek waar ik ben opgegroeid binnen een sociaal netwerk.”, “Mijn laatste zorg is de investeringswaarde van een woning, da’s gewoon mooi meegenomen.”
- Frequent bezochte voorzieningen: “Winkelen is een bittere noodzaak. Dat kan niet snel en efficiënt genoeg gebeuren. Hoe gekender, hoe sneller het daar afgehandeld kan worden”. Hij maakt wel geen gebruik van Collect & Go, want “spontaan kopen” en vrijheid vindt hij belangrijk. “Ik ga niet in het centrum van de stad winkelen als er ook één aan de stadsrand is die makkelijker bereikbaar en waar je geen files en parkeerproblemen hebt.” Ook het aanbod is belangrijk, met name aandacht voor bioproducten, alsook de policy van de winkel m.b.t. verpakking (vb. Colruyt) en daarnaast ook het gezondheidsaspect, zaken die voor hem samenhangen: “Ik denk wel dat het aanbod al beduidend moet verschillen (qua bioproducten) om me er echt verder voor te verplaatsen.”
- Verplaatsing naar voorzieningen: efficiëntie is een belangrijk criterium bij de keuze, want hij heeft geen zin in pendelen. Vanuit de woning was het bijvoorbeeld niet haalbaar om het OV te nemen naar het werk, vanwege te lage frequentie en de onaangepastheid aan ploegwerk: “Ik heb het uit principe eens geprobeerd, maar toen had ik een uur en een kwartier nodig om 6km te doen.” Hij ging meestal met de wagen (7km via ring) naar het werk, vanwege de avondvergaderingen, al zou het met de fiets wel sneller gegaan zijn, want dan kan je dwars door de stad. Nu gebeuren zijn verplaatsingen meestal met de fiets of te voet, want hij heeft meer tijd. De wagen benut hij voor verdere afstanden (bijvoorbeeld voor Chimey, want dat is niet haalbaar met het OV > wel carpoolen). Indien het om een uitstap gaat die uitgaat van een vereniging wordt principieel het OV genomen. “Voor afstanden lager dan 5 km zou het gebruik van de auto verboden moeten worden.” Hij heeft ook een elektrische fiets aangeschaft, vooral omwille van het gezondheidsaspect. Het weer speelt geen rol.

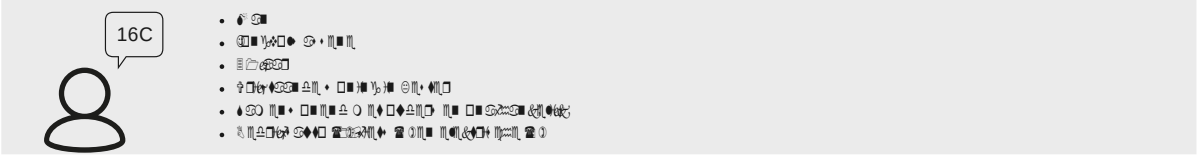
Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: opgegroeid in vrijstaande woning met tuin in de stadsrand van Roeselare. Hij ging altijd met de fiets. Daarna is hij op kot gegaan naar Oostende, waarnaar hij de trein nam. Thuis gebruikte hij vooral de fiets, want de wagen van zijn ouders mocht niet gebruikt worden. Daarna is hij terug thuis gaan wonen, want dat was efficiënt en betaalbaar, en is hij beginnen werken. Toen heeft hij een eigen wagen gekocht.
  - Drempels: het OV beschouwt hij als niet haalbaar, omdat je dan niet terug geraakt. Hij kent het autodelensysteem en staat er in theorie voor open, maar twijfelt aan de praktische haalbaarheid ervan in zijn buurt, vanwege de uiteenlopende werktijden en verplaatsingsmodi: “Als ik nu goesting heb om iets te doen kan ik dat doen, omdat ik van

niemand afhankelijk ben. Bij autodelen moet je meer rekening houden met anderen. Dat is mogelijk, maar dat zou een stuk aanpassing van mijn manier van leven en plannen vragen.”, “Apps als Blablacar roepen bij mij wat weerstand op (zo met vreemde mensen meerijden), maar ook omdat ik het nog niet gedaan heb, want liften vond ik vroeger wel leuk.”

  - Hefbomen: als er destijds fietsostrades waren geweest, dan zou hij meer met de fiets naar het werk gegaan zijn (want efficiëntiewinst). Meer aanbod aan alternatieve manieren.

- Medior: hij bouwde een eigen vrijstaande woning aan de andere kant binnen de stadsrand (omwille van de bouwgrond). De wagen werd zijn belangrijkste verplaatsingsmodus, want hij beschikte over een salariswagen: “Ik heb het eerst principieel laten liggen, want het is ecologisch niet correct en ik vond ook dat we als werknemer de tankkosten zelf zouden moeten betalen. Ik ben geen voorstander van bedrijfswagens, maar als je dan het kostenplaatje ziet, dan is het dom om dat te laten liggen.”, Hij moest presentabel zijn en nam dus enkel bij goed weer en als tijd had de fiets. Vanaf zijn pensionering is hij wel meer de fiets gaan nemen. “Had ik geen bedrijfswagen gehad, dan had ik waarschijnlijk een aantal verplaatsingen niet met de wagen gedaan, maar eerder te voet of met de fiets.”, “Je hebt hoe dan ook wel een wagen nodig, want je kan bepaalde zaken niet met het OV doen. Ik kan me mijn leven niet inbeelden zonder wagen.”
  - Drempels: de kost van de trein ligt te hoog (> hij vindt het wel leuk om te doen) en de mangelende stiptheid, het weer
  - Hefbomen: een alternatief fiscaal voordeel dan de bedrijfswagen (vb. mobiliteitsbudget, fietsvergoeding), minder faciliteiten (vb. parkeerplaatsen) voor autogebruik, elektrische fiets (> niet langer excuus om auto toch te gebruiken en ook goed voor gezondheid), hond (> verplichting om mee buiten te gaan), een gratis abonnement voor gepensioneerden of in ruil voor de auto, de kostprijs van de auto (> daardoor eerder laten staan)



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: de contacten in de buurt zijn belangrijk, maar ook het landelijke aspect. Hij is actief in de politiek en dus wilt hij graag in de gemeente blijven wonen waar hij is opgegroeid (streekgebonden). Leerbeek is een dorp gelegen tussen twee grotere steden (met steenwegen) met niet zo’n grote, maar levendige kern, waar iedereen elkaar kent. Ook de prijs speelt mee, want hij heeft de woning alleen gekocht.
- Frequent bezochte voorzieningen: kijkt vooral naar prijs/kwaliteit: “Ben wel iemand die zich amuseert met de promoties van winkels op te zoeken en ik vind het niet erg om verder te rijden om een betere prijs te krijgen.”, “Ik ga ook meestal naar dezelfde supermarkten waar ik het ken en tevreden ben. Hier in het dorp de korte keten steunen vind ik ook wel fijn: appelen kopen van de boomgaard in de buurt en de lokale winkels steunen.” Anderzijds bezoekt hij soms een nieuwe winkel om nieuwe dingen te ontdekken: “Ik ga soms eerst fysiek naar de winkel en kijk dan nadien of het online goedkoper is (vb. op bol.com). Bij grotere aankopen zoals een koelkast zie ik het product liever in het echt, om te kunnen vergelijken en de ‘look and feel’ te ervaren, want op de foto op internet lijkt het soms anders dan in het echt, bijvoorbeeld de kleur. Ik zie wel graag of het iets is dat bij me past. Ergens voelt het wel dubbel dat je dan zaken moet terugsturen bijvoorbeeld als je schoenen in twee maten hebt besteld.”

- Verplaatsing naar voorzieningen: vooral efficiëntie en haalbaarheid spelen een belangrijke rol. Veel kleine winkels zijn verdwenen en baanwinkels zijn in de plaats gekomen, waarvoor de auto nodig is (op 5km).

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene:
    - Drempels: hij kreeg via werk een abonnement voor de bus, maar het traject per bus is omslachtig om in Brussel te geraken en dus wordt het abonnement zelden gebruikt. de ligging van de toekomstige woning zal voor verbetering, want hij koos bewust om dichter bij de stelplaats te wonen. "De app van De Lijn 'realtime' stemt vaak niet overeen met de praktijk, waardoor je de bus mist. Er is maar één bus in het uur, dus als ik een aansluiting mis, dan moet ik wachten en dat is daar niet aangenaam. In de zomer ben ik wel meer op het gemak en zal ik sneller de bus nemen, want dan is het niet erg om te wachten en rustig een boekje te lezen. Comfort en efficiëntie gaan dan soms samen. Helaas zijn de bussen vaak niet proper en moet je rechtstaan.", "We mogen de combinatie maken bus+metro/trein, maar de trein mag je niet combineren met de metro, terwijl het nog 10km is naar het station. Er is daar weinig parkeermogelijkheid en de parking is betalend. Als ik tijd heb en nog iets wil nalezen 's ochtends, dan neem ik wel bus+metro, maar de aansluiting bus+metro is vaak niet goed. Meestal maak ik dus de combinatie auto+metro omdat het een makkelijkere optie is en er dan ook een grote parking is.", "Als er nog minder bussen komen op platteland, zou ik terug vaker de auto nemen." Via werk heeft hij ook een Cambiokaart voor huisbezoeken, maar de wagen moet steeds teruggezet worden. Het zou handiger zijn en veel tijd en kilometers sparen, moest hij de wagen bij de woning kunnen parkeren om de dag nadien opnieuw te gebruiken om naar het werk gaan. Nog een 'gap' voor de plattelandsgebruiker: Het wordt nog te weinig gestimuleerd om van de auto op het OV over te stappen. 'Louche' carpoolparkings, die veelal veel betalend zijn, stimuleren de overstap alvast niet. Bij autostrades in Amerika heb je aparte stroken waar je mag rijden als carpooler, misschien dat dit ook interessant is voor Vlaanderen.
    - Hefbomen: een abonnement trein+metro zou beter zijn. "Ik ben er ook over aan het nadenken om met de (elektrische) fiets naar Brussel te gaan. Dat is rustgevend, goed voor de conditie en eigenlijk ben ik dan maar iets langer onderweg. Er zijn wel drempels: het is duur, niet fijn bij slecht weer en niet altijd evident met een laptop op de rug. Bovendien zijn er geen douches op het werk en is de infrastructuur in Brussel niet altijd veilig." Een fietsvergoeding via het werk zou een hefboom zijn, alsook de nabijheid van een fietsostrade, want momenteel is dat nog een missing link. Het zou ook goed zijn als er dan oplaadpunten en infrastructuur om de banden op te pompen zijn. Bij een elektrische fiets zou hij wel schrik hebben voor diefstal aan het station. Een veilige fietsenstalling kan dus een hefboom zijn om met de fiets i.p.v. de auto naar het station te gaan. Een vouwfiets zou hij niet overwegen vanwege 'het gesleur'.

2.5 OPMAAK PSYCHOSOCIALE SEGMENTATIE

Op basis van de tweede workshopronde werd de hypothetische segmentatie herbekeken en verder uitgewerkt. Na gesprekken te hebben gevoerd met experts Fran Bambust en Boudewijn Butger komen we uiteindelijk uit op 8 motivaties die we in het volgende hoofdstuk verder hebben uitgewerkt:

- Gewoonte
- Behoudsgezindheid

- Efficiëntie
- Kostprijs
- Beleving
- Conformisme
- Duurzaamheid
- Gezondheid

Om deze verder uit te werken hebben we ons gebaseerd op een aantal criteria voor segmentatie die voortkomen uit het boek 'Werken met profielen en persona's' (Butger e.a., 2018):

- Onderscheidend: de groepen verschillen duidelijk van elkaar, maar zijn 'intern' homogeen. Anders gezegd: de personen moeten binnen een groep sterk op elkaar lijken, terwijl ze duidelijk verschillen van de personen buiten de groep;
- Omvang en importantie: de omvang van een groep is groot genoeg én van voldoende importantie om te rechtvaardigen dat je er specifiek op focust. Oftewel: het aantal personen binnen een groep is groot genoeg, maar ook is het een groep waarvan je het gevoel hebt dat er écht waarde uit te halen is;
- Identificeerbaar en vindbaar: je moet de personen in deze groep in je data kunnen herkennen;
- Stabiel: de omvang en importantie van een groep en de uitgangspunten daarbij kunnen niet op korte termijn veranderen, maar zijn voor een langere periode stabiel.

CONCLUSIE

Dit belevingsonderzoek nam de beschouwingen uit het literatuuronderzoek mee en brengt nuance in de beschikbare literatuur en data door deze aan te vullen met gedragsinzichten van Vlaamse respondenten. Zo vond het literatuuronderzoek geen gegevens die bevestigen dat de aanwezigheid van voorzieningen op wandel- of fietsafstand doorweegt bij de woonplaatskeuze van de Vlamingen, maar kon het belevingsonderzoek wel aangeven dat de aanwezigheid van voorzieningen bij verschillende personen in zekere mate toch een doorslaggevende factor was en dat dit voornamelijk bij personen die bewust stedelijk gaan wonen sterker dan gemiddeld bepalend was. Voor we in het volgende hoofdstuk dit belevingsonderzoek verder analyseren en herleiden tot handvaten kunnen we aan de hand van deze data toch al enkele antwoorden geven op vraagstellingen uit het eerste hoofdstuk.

Een eerste vaststelling gaat in op de hiërarchie tussen factoren die doorslaggevend zijn bij woonplaatskeuze. Vanuit de eerste oefening van de eerste ronde van het belevingsonderzoek blijkt er niet perse één factor te zijn die er met kop en schouders uitsteekt. Wel kunnen we de belangrijkste doorslaggevende factoren hier benoemen. Betaalbaarheid is vast en zeker een belangrijke en dominante factor. Tijdens het belevingsonderzoek werd duidelijk dat deze ook afhankelijk is van de levensfase. Voor jongvolwassen en jonge gezinnen die een eerste woning (of grond) kopen stuurt betaalbaarheid wel de locatie waar men uiteindelijk koopt. In het geval van huren blijkt dit minder bepalend. Ook de 'groene en rustige omgeving' als onderdeel van het 'typische Vlaamse woonideaal' komt sterk naar voren en dat geldt over alle generaties heen. Een volgende vaak aangegeven factor is de bereikbaarheid van de woonplaats. Daarbij spelen drie belangrijke subfactoren. Ten eerste is de nabijheid van een centrum en dus (onrechtstreeks ook) de aanwezigheid van voorzieningen van belang. Daarbij merken we op dat ook diegenen die aangegeven hebben 'groen en rustig' te willen wonen, vaak toch ook nabij een dorp/stad met de nodige voorzieningen willen wonen. Ten tweede is ook de nabijheid en/of snelle bereikbaarheid van het werk (vb. woonplaats nabij station, autostrade, ...) ook voor velen sterk bepalend. Ten derde speelt ook de nabijheid en/of snelle bereikbaarheid van familie en vrienden een belangrijke rol. Tot slot heeft een nieuwe partner of gezinssituatie voor velen een verhuis tot gevolg, weg van de plaats waar men is opgegroeid of voordien leefde.

Een tweede conclusie omvat een overzicht van de voorzieningen die frequent gebruikt worden. Onderstaand overzicht dat voortkomt uit de tweede oefening van de eerste workshopronde uit het belevingsonderzoek geeft voorzichtig een indicatie van de voorzieningen die Vlamingen frequent gebruiken. Het gaat hier over de resultaten van 25 verschillende participanten, waarbij sommigen een bepaalde voorziening meermaals aanhalen te gebruiken (3 à 5 keer per week – 1 à 2 keer per week – 1x per week / 1x per maand). Voor een volledig beeld te hebben raden we aan de canvassen in bijlagen te raadplegen.

Type voorziening	**3 à 5 x / week**	**1 à 2 x / week**	**1 x/week – 1 x/ maand**

Supermarkt (Delhaize, Aldi, …)	15	12	8
Winkels (kleding, kruidvat,…)	2	1	5
Bakker	6	7	1
Onderwijs	5	1	/
Kinderopvang	1	1	/
Horeca	2	14	15
Online - voorzieningen*	2	/	1
Station	4	3	1
Werk- of klantenbezoek	13	5	1
sport	7	11	4
Park/ natuur	5	7	6
Vrienden/ familie	4	5	
Hobby's	2	2	1
Cultuur	1	1	7
Postpunt	1	3	6
Ziekenhuis	1	/	/
Apotheker	/	1	1
Logopedist	/	/	1
Bibliotheek	/	4	2
Markt	/	3	3
Tankstation/laadpunt auto	/	2	5
Cinema	/	1	2
Uitstap (citytrip/zee)	/	1	5
Frituur	/	/	4
Kapper	/	/	4
Doe-het-zelf	/	/	2
Tuincentrum	/	/	2
Fietsenwinkel	/	/	1
Containerpark	/	/	1
Welness	/	/	1

3 HANDVATEN VOOR GEDRAGSVERANDERING

INLEIDING

In dit hoofdstuk bouwen we verder op de factoren die verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze beïnvloeden (in relatie tot voorzieningen) en vullen we deze aan met inzichten vanuit het belevingsonderzoek. In het literatuuronderzoek werden beide gedragingen apart besproken maar in dit hoofdstuk laten we beide terug samenkomen om de nadruk te leggen op het onderlinge verband, wat uiteindelijk de onderzoeksvraag is van dit onderzoek. Hierbij is het wel niet onbelangrijk om in herinnering te brengen dat dagelijkse verplaatsingspatronen vaak verklaard worden aan de hand van persoonlijke hiërarchische beslissingspatronen en dat het voor dagelijkse activiteiten en verplaatsingen daarbij veelal gaat om kortetermijnbeslissingen, terwijl deze rond woon- en werklocatie veeleer als middellangetermijnbeslissingen gekarakteriseerd kunnen worden.

<u>Gedragsverandering bij verschillende segmenten</u>
Boudewijn Butger (2018) stelt dat middelen effectiever kunnen ingezet worden door meer zicht te hebben op welke middelen in welk segment voor het meeste effect kunnen zorgen en meetbaar maken of dat effect ook daadwerkelijk wordt bereikt. Waar het bij een sociaal-demografische segmentatie duidelijk is tot welke personen men zich moet richten om gedragswijzigingen mogelijk te maken (bijvoorbeeld jongvolwassenen) is dit vanuit psychosociaal oogpunt veel moeilijker. Maar louter inzetten op gedragsverandering volgens een sociaal-demografische segmentatie zou niet volstaan om de complexiteit van keuzes te omvatten. Een uitgebreide segmentatie op basis van psychosociale factoren maakt dat ook kan ingezet worden op gedragsverandering bij personen op basis van hun (al dan niet onbewust) achterliggende motivatie (intrinsieke, extrinsieke en sociale) die meespeelt bij het maken van keuzes met betrekking tot woonplaats en verplaatsingen naar frequent gebruikte voorzieningen.

<u>Levensloop met breukmomenten als aanleiding voor nieuw consistent gedrag</u>
Gedrag is doorgaans consistent. Breukmomenten kunnen ervoor zorgen dat nieuw gedrag zich gaat stellen. Plots is dat kind daar en je hebt zowel meer woonruimte nodig als ook aangepaste vervoerswijzen. Of je bent plots alleenstaand en het huis en/of de wagen die je deelde zijn niet meer de jouwe of kan je alleen niet meer betalen. In het belevingsonderzoek Compact wonen (zie De Maeyer e.a. 2020) wordt ingegaan op 4 voorname breukmomenten die aanleiding geven tot het kiezen van een nieuwe woning, vaak in relatie tot een specifieke doelgroep:

- Op zoek naar zelfstandigheid (jongvolwassene, alleenstaande)
- Op zoek naar ruimte voor de kinderen (jong gezin)
- Op zoek naar gemeenschap en vrije tijd (medior)
- Op zoek naar veiligheid, zorg en toegankelijkheid (senior)

Minder ingrijpend zijn vaak breukmomenten die aanleiding kunnen geven tot een wijziging in het verplaatsingsgedrag. Een nieuwe job of kinderen die zelfstandiger worden vormen vaak aanleidingen die het gedrag hier kunnen beïnvloeden. Breukmomenten zijn ideaal om te komen tot nieuw consistent gedrag. Om die beslissingen te sturen richting gewenst gedrag kan worden ingezet op gedragsinzichten. Door valkuilen, drempels en hefbomen uit het belevingsonderzoek te koppelen aan bepaalde segmentaties, kan het 7E-model van Fran Bambust een hulpmiddel vormen.

<u>Motivatie en frame bridging</u>

In deze studie praten we vooral over het inspelen op de motivationele elementen die een gedrag sturen. We zien hierin zowel:

- Intrinsieke motivatie: ik doe iets omdat ik me daarmee vereenzelvig.
- Extrinsieke motivatie: ik doe iets omdat het me helpt met mijn resources; tijd (efficiëntie) of draagkracht (geld, fysieke middelen, …) waardoor ik meer ruimte overhoud voor mijn eigen doelen.
- Sociale motivatie: ik doe iets omdat ik me met een groep vereenzelvig en er wil bij horen. De waardenhiërarchie van de groep kan in se misschien afwijken van de mijne, maar ik geef graag toe aan de sociale druk omdat het erbij horen wel hoog in mijn verlanglijstje staat.

Maatregelen die hierop inspelen zitten doorgaans in de 'Priming-fase' van het 7E-model (zie verder): ze helpen personen zich te herkennen in de vraag, en zich ermee te aligneren: jawel, dit past bij mij. Door maatregelen op deze motivaties te laten inspelen kan het raamwerk waardoor personen naar de wereld kijken bijgestuurd worden om zo nieuw consistent gedrag te kunnen stellen. Dit wordt ook wel *frame bridging* genoemd.

<u>Nudges</u>

Bij indringende vragen als het zoeken van een huis of het bepalen van een levenswijze zijn deze maatregelen inderdaad bijzonder belangrijk, maar ook dan oefenen begeleidende omstandigheden een grote invloed uit. Die begeleidende omstandigheden die tot geen van de bovenstaande motivaties te herleiden zijn, bleken uit gedragswetenschappelijke studies van de voorbije decennia belangrijker dan vooraf ingeschat. De overheid zet ook alsmaar vaker in op het mechanisme van *nudging*, of ook wel *nudges* genoemd (Hendrik Slabbinck, 2017).

Deze inzichten komen er doorgaans op neer dat veel mensen, zelfs in belangrijke keuzes, helemaal niet toekomen aan het toetsen van de dilemma's of de mogelijkheden aan hun waardenhiërarchieën omdat het doorgronden van alle effecten van keuzes nu eenmaal veel energie en tijd vergt. Het vraagt al om een vorm van 'meta-intrinsieke motivatie' om daar voorrang aan te geven. Liever laten we ons toch leiden door de weg van de minste weerstand. *Nudges* zijn onder te verdelen in ingrepen die:

- Een pauze veroorzaken in het gewoontegedrag van de gebruiker, zodat ze wel tot een meer doordachte keuze komen.
- De weerstand van een persoon vermijden zodat ze makkelijker de door ons vooropgestelde keuze kunnen maken dan de ongewenste keuze.

Deze ingrepen staan niet dwars op de motivationele maatregelen, maar helpen ze. Het helpt om zowel het ene als het andere pakket aan ingrepen aan te spreken.

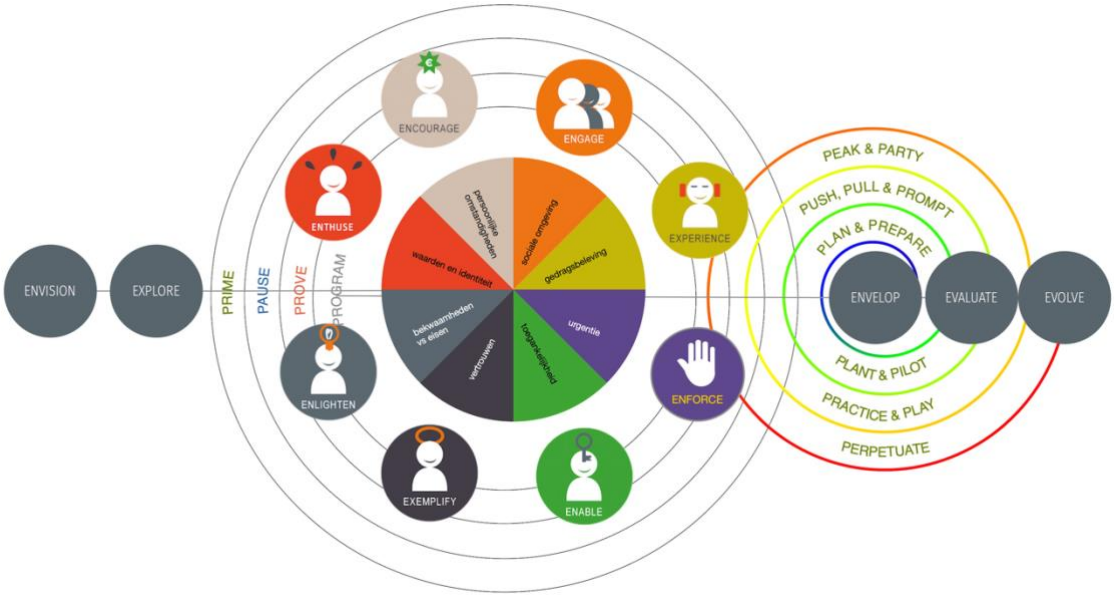
<u>Het 7E/12E-model voor gedragsverandering</u>

Het 7E-model is genoemd naar de 7 klassen van hefbomen die het model naar voor schuift bij gedragssturing[25]. Deze klassen zijn een uitbreiding van het 4E-model van DEFRA (Department for Environment, Food and Rural Affairs, 2008). Het model heeft zijn succes al bewezen bij verandering van gedrag dat mensen frequent of dagelijks stellen. Maar ook bij de vorige gedragsstudie rond Compact wonen (wat geen dagelijks gedrag is) werd het model toegepast. De zeven E's kun je groeperen als drie motivatie-E's (motivationele maatregelen) zijnde *Enthuse, Encourage* en *Engage*;

[25] Het 7E-model voegde er ook een achtste E aan toe: Enforce of Afdwingen. Deze E werd in de eerste publicaties over het 7E-model echter bewust apart gehouden omdat het verplichten van een gedrag strikt genomen geen "beïnvloeding" betreft. Doorgaans legt een democatische samenleving gewenste gedragingen pas met grote terughoudendheid op aan de bevolking.

drie ondersteunings-E's (nudgende maatregelen) zijnde *Enable, Exemplify* en *Enlighten* en een centrale belevings-E: *Experience*.

In het uitgebreide 12E-model (2019) bevinden er zich rondom het 7E-model de 4 'P-stadia': *Prime, Pause, Prove en Program*. Deze stappen zetten het langdurige proces van gedragsverandering om in een *roadmap*. Het volledige model toepassen zou ons in deze studie te ver leiden maar we zien het wel als een leidraad om kansen te detecteren voor gedragsverandering binnen de uitkomsten van deze studie. De *roadmap* kan een interessante vervolgoefening zijn voornamelijk dan gericht op het gedrag van woonplaatskeuze en verplaatsing afzonderlijk en niet enkel in relatie tot voorzieningen.



Figuur 3.1 7E/12E-model voor gedragsverandering (versie 2019)

EXPERIENCE of beleving staat centraal in het model. Als je wil dat mensen hun gedragspatronen bijsturen, een nieuw gedragspatroon aanleren of aanstekelijk over een gesteld gedrag gaan vertellen, moet dat gedrag een waardevolle beleving opleveren.

Eens je weet hoe waardevol het te stellen gedrag kan zijn, kun je er anderen voor enthousiasmeren (door de verwachte beleving van het gedrag te verbinden met de verwachtingen en wensen van de doelgroep. ENTHUSE staat dan ook voor intrinsieke motivatie: dit wil ik, zo ben ik, dit kan ik. ENCOURAGE is haar bekende tegenpool, de extrinsieke motivatie: je doet dingen omwille van een gedragsvreemde beloning. Ik doe mijn auto weg omdat er een subsidie tegenover staat. De valkuil is hierbij echter dat het de intrinsieke motivatie zal ondergraven naarmate de beloning verder staat van de eigenschappen van het gewenste gedrag. Het 7E-model pleit er dan ook voor om deze maatregel spaarzaam in te zetten, en zoveel mogelijk te beperken tot ingrepen in de PAUSE-fase. ENGAGE staat dan weer voor sociale motivatie: ik richt mijn gedrag op dat van anderen. Als mijn vrienden en kennissen allemaal de stad uit trekken, moet ik sterk in mijn schoenen staan om te kiezen voor die compacte woning in de stad. Mensen zijn groepswezens en kijken bewust of onbewust naar het gedrag dat hun peers stellen om hun eigen gedrag aan te passen.

Zeker binnen het huidige 'Nudge-denken' wordt veel aandacht geschonken aan het toegankelijker maken van het gewenste gedrag: ENABLE. Je wil dat het gewenste gedrag makkelijker

gesteld kan worden dan het ongewenste gedrag, en verlaagt dus zoveel mogelijk drempels bij de ene om ze bij andere op te trekken. De doelgroep wordt best aangesproken op het moment dat het gewenste gedrag gesteld kan worden, om het aanpasbaar te maken voor verschillende subdoelgroepen en snelle steun beschikbaar te stellen. Voorzie een *panic button*. ENLIGHTEN lijkt wel een afgeleide of een specifieke toepassing: het gaat om de informatie die je de doelgroep aanreikt om het gewenste gedrag te stellen. Wat is goed en wat niet? EXEMPLIFY is als woord dan weer een voorbeeld van hoe het niet moet. Het gaat hierbij om het gedrag van de afzender: hoe betrouwbaar en navolgbaar ben je als afzender. Doe je het zelf wel? Wanneer je van mensen een bepaald gedrag vraagt, maar in je beleid er niet naar handelt, straffen ze jouw inconsequentie en incongruentie genadeloos af.

Deze 7 E's die hefbomen vormen kunnen gelinkt worden aan onderstaand 'klavertje acht model' van 8 drempels. De kleuren zijn gelinkt aan de kleuren van het 7E-model. Daarnaast is er een extra drempel: 'regels', die niet aan een hefboom gelinkt wordt.

Figuur 3.2 Drempels horende bij 12E-model

<u>Gedragsverandering in het licht van het BRV</u>

Tijdens de tweede workshopronde hebben we gepeild naar de haalbaarheid van acties binnen het BRV met betrekking tot woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag al dan niet in relatie tot voorzieningen. Concreet ging het om acties gekoppeld aan meer duurzame mobiliteit, betere organisatie van de verplaatsingen, de keuze van meer nabije voorzieningen tot het verhuizen naar plaatsen met meer voorzieningen. Deze werden gekoppeld aan de verschillende levensfases van de deelnemers en we peilden naar drempels en hefbomen gekoppeld aan deze acties. In wat volgt lichten we de inzichten vanuit het belevingsonderzoek toe en illustreren we dit ook telkens aan de hand van enkele quotes uit de resultaten van het belevingsonderzoek. We gaan per segment (autobezit, sociaal-demografische en psychosociale factoren) in op de valkuilen, drempels en hefbomen die ervaren worden door uiteenlopende profielen. We leggen hierbij telkens de link naar het 7E-model.

3.1 SEGMENTATIE OP BASIS VAN AUTOBEZIT

3.1.1 Autolozen/autovrijen

In '1.2.3.1 Autobezit' van het literatuuronderzoek wordt de invloed van autobezit op het verplaatsingsgedrag reeds besproken. Immers, zij die geen auto bezitten (of ter beschikking hebben, in het geval van autodelen) zullen deze ook minder vaak gebruiken om verplaatsingen te maken. Deze groep bestaat uit opvallend veel jongvolwassenen (maar zeker niet uitsluitend). Zoals in de literatuurstudie wordt aangegeven bevindt de groep zich vooral in (rand)stedelijke gebieden, al zijn er ook personen zonder auto in landelijke gebieden. In de interviews wordt duidelijk bevestigd dat er een verband bestaat tussen autobezit en woonplaatskeuze. Bij sommigen is het een bewuste keuze en bij anderen eerder onbewust, doordat een woonplaats met allerhande alternatieven en voorzieningen de auto simpelweg overbodig maakt: *"Ik ben geboren op het platteland waar er niets was en ik altijd met de auto moest, wat absurd is. Ik wist dus dat ik ergens wou gaan wonen in een grootstad, waar de auto niet nodig is." (15D), "Ik zit niet graag in auto's. Doordat waar ik woon alles dichtbij is heb ik dat ook niet nodig." (12C)*
Voor sommigen is de keuze echter ongewild, door toedoen van de sociaal-economische situatie waarin iemand zich bevindt. Kortom, het is met name de 'intentionele dimensie' die het onderscheid uitmaakt tussen 'autoloos' en 'autovrij'. Een stereotiep voorbeeld: autoloos is de gedepriveerde in landelijk gebied die zonder auto moeilijk bij de noodzakelijke voorzieningen geraakt. Autovrij is de jonge, hoogopgeleide alleenstaande die een eigen wagen eerder als een last dan opportuniteit aanziet.

De verplaatsingen naar frequent gebruikte voorzieningen worden veelal te voet, met de (deel)fiets/step of met de bus/tram gedaan (veelal combimobiliteit), aangezien alles 'nabij' is. Bij sommige gezinnen weet de (elektrische) bakfiets de auto zelfs volledig te vervangen: *"Wij zijn zoals ze zeggen een echte 'Borgerhoutse bakfietsfamilie'. Het is de beste aankoop die we al gedaan hebben. Als je geen auto hebt, wat toch niet niets is, zou ik niet weten hoe je het anders moet doen." (5B)*
Voor langere afstanden gebruikt deze groep veeleer de trein of soms een deelauto (bijvoorbeeld voor 'grote' boodschappen, groenpolen, …). Velen hebben dan ook een abonnement bij platformen als 'Cambio', 'Poppy', 'Dégage', 'Blablacar', enzovoort (of zouden het overwegen): *"Cambio is praktisch, heeft een divers aanbod en is ook voordeliger (vb. geen verzekeringskosten) dan een eigen wagen te kopen. Je koopt geen wagen, maar een dienst." (14B), "Cambio werkt voor mij het beste en kent een transparant systeem. Je kunt je camionette kiezen voor daguitstappen om de natuur in te gaan of naar zee, maar ook voor concerten. Ik ben ook te weinig thuis om continu een auto voor de deur te laten staan" (2A), …*

Er zijn echter wel drempels die ervaren worden om gebruik te maken van deze deelsystemen. Veelal heeft het te maken met onduidelijke informatie omtrent de verschillende soorten deelsystemen (bijvoorbeeld met abonnementskosten of niet, reserveren op voorhand of niet, …) en de keuzemogelijkheden in de buurt: *"Het zou goed zijn als er ook een elektrische wagen wordt aangeboden op onze Cambiostandplaats. Er is bovendien nog een streng beleid over de afstand dat je mag afleggen met een elektrische wagen en je moet op voorhand ingeven hoeveel kilometer je zal rijden en dit schrikt af." (16A), "Het systeem van Poppy zou uitgebreid moeten worden zodat je je auto voor de deur kan zetten en niet gebonden bent aan een zone. Een Cambio moet je steeds terugbrengen naar dezelfde plek. Met Poppy zou ik mijn autokilometers kunnen beperken omdat éénrichtingverkeer mogelijk is, bijvoorbeeld met de tram naar de cinema en in het terugkomen 's avonds (als er geen tram meer rijdt) de Poppy gebruiken." (16A), …*

Valkuil is wel dat de deelauto uit gewoonte steeds meer gebruikt zal worden om zich te verplaatsen naar voorzieningen: *"Ik twijfel om een abonnement voor autodelen te nemen, zeker nu met corona want veel natuurgebieden zijn niet zo bereikbaar en mijn vriendin woont in een gehucht. Maar ik heb wel schrik dat ik dan meer de auto zou gebruiken uit gemak, terwijl dat minder duurzaam is." (12C)*
Ook bij een gezinsuitbreiding bestaat de valkuil dat de deelauto gemakkelijkheidshalve vaker gebruikt zal worden of een eigen auto zal aangeschaft worden: *"Het vervoeren van spullen zoals de buggy maakt dat wel eens sneller de auto zal genomen worden dan toen we nog geen kinderen hadden." (3A)*

Het segment van autolozen/autovrijen toont zich al vrij duurzaam ten opzichte van de doelstellingen van het BRV. Voor een overheid komt het er vooral op aan om in te zetten op 'nudgende' maatregelen en dan specifiek op ENLIGHTEN, bijvoorbeeld door de informatie omtrent verschillende deelsystemen toegankelijker te maken.

3.1.2 Autobezitters

Deze groep bevindt zich vooral in randstedelijke en landelijke gebieden, al zijn er ook personen met een auto in stedelijke gebieden. In de interviews werd meermaals aangehaald dat voorzieningen in kleine dorpen verdwijnen uit de kern, waardoor de auto moet genomen worden naar baanwinkels. Zeker wanneer voorzieningen niet 'nabij' zijn wordt de afhankelijkheid van de auto groter om het gezins- en werkleven efficiënt te kunnen plannen: *"Je hebt hoe dan ook wel een wagen nodig want je kan bepaalde zaken niet met het openbaar vervoer doen. Ik kan me mijn leven niet inbeelden zonder wagen." (13), "De dichtstbijzijnde winkel is op 3,5 km dus ik doe mijn boodschappen voornamelijk in één keer met de auto." (1A)*

Veelal wordt de auto voorzien (en grotendeels betaald) voor en of door het werk. De bedrijfswagen (en bijhorende tankkaart) heeft dan ook een niet te onderschatten impact op hun verplaatsingsgedrag, zo komt uit de interviews sterk naar voren. Meerdere participanten wijzen erop dat het verplaatsingen faciliteert die anders niet of via een andere vervoersmodus gemaakt zouden worden: *"Als ik geen bedrijfswagen had gekregen, dan was ik daar nooit gaan werken want het ligt erg afgelegen. Ik kies vaak de auto, omdat ik niet moet nadenken hoeveel het me kost en ik ben ook gemakzuchtig. Maar moest de auto me geld kosten, dan zou ik daar wel over nadenken en misschien alternatieven bekijken." (8A), "Ik heb ook een auto en tankkaart van het werk, maar heb maar één tankplaats in Oostkamp nabij het kantoor waar ik naartoe kan om te tanken." (3C), "Als je een bedrijfswagen hebt ben je meer geneigd om je auto te gebruiken - en zeker met die tankkaart." (8B), "Ik heb het aanbod van een bedrijfswagen eerst principieel laten liggen, want ik vond het ecologisch niet correct en ik vond ook dat we als werknemer het benzineverbruik zelf zouden moeten betalen. Ik ben geen voorstander van bedrijfswagens, maar als je dan het kostenplaatje ziet, is het dom om dat te laten liggen. Had ik geen bedrijfswagen gehad, dan had ik waarschijnlijk een aantal verplaatsingen niet met de wagen gedaan, maar eerder te voet/fiets." (13), …*

Het bezit van een auto en de gewoonte die te gebruiken leiden er vaak toe dat die voor allerhande verplaatsingen naar voorzieningen gebruikt wordt. Valkuil is dat sommigen ook voor nabije voorzieningen, die in principe meestal gemakkelijk te voet/met de fiets gedaan kunnen worden, de auto gaan gebruiken. Men is zich hiervan meestal wel erg bewust: *"Ik woon op 7km van mijn werk, ik zou met de fiets kunnen gaan, maar ik doe dat niet. Ik ga elke dag met de auto." (8B), "Het stoort me ook niet per se om de auto te nemen, we zijn dat zodanig gewoon. Soms schaam ik me er ook wel voor. Van oei, nu hebben we weer de auto genomen om naar de stad te gaan." (3C), "Tot mijn schaamte moet ik toegeven dat ik heel veel verplaatsingen met de auto doe." (4B), "Ik mag het eigenlijk niet*

zeggen, want mijn werk is maar 2 km van mijn huis. Val niet van uw stoel, maar daarvoor pak ik de auto." (5B)

Bij personen die een auto bezitten en in stedelijk gebied wonen ligt het autogebruik meestal lager. Al heeft dit ook te maken met de woonomgeving dat het autogebruik bemoeilijkt: *"Als ik een parkeerplaats voor mijn deur heb dan wil ik mijn auto niet meer verplaatsen (dus ga ik eerder te voet of met de fiets). Ik heb eindelijk een parkeerplaats en als ik dan wegrijd, ga ik weer een halfuur moeten rondrijden om een parkeerplaats te vinden." (8C), "Wij wonen zo dicht bij alles dat we onze auto al even ver zouden moeten parkeren als we ergens naartoe gaan dan dat we hem gewoon laten staan." (3A), "Parking zoeken in het centrum is mijn grootste stresspunt. Ik zou nog liever met iemand meerijden of met de trein gaan, ondanks mijn haat voor het openbaar vervoer." (8A)*
Deze factoren kunnen echter ook een valkuil vormen om een verhuis uit het stadscentrum te overwegen of er naartoe te ontmoedigen: *"Grootste nadeel van in de stad te wonen is dat als je vrienden uitnodigt ze verplicht worden om te betalen om te parkeren. Bij een nieuwe partner zou ik eventueel wel overwegen om landelijk te wonen omdat je dan een eigen parking voor de deur hebt en het goedkoper is." (8A), "Gemakkelijk bereikbaar is belangrijk, want als je in stadscentrum zou gaan wonen krijg je bijvoorbeeld te maken met een circulatieplan of met voetgangerszones, wat je woning minder toegankelijk maakt." (1B)*

Er zijn verschillende drempels die aangehaald worden waarom liever de (eigen) auto gebruikt wordt. Autobezit wordt vaak ook nog gekoppeld aan status en identiteit, al is dit zeker niet altijd het geval: *"Ik vind het 'not done' om twee auto's te hebben binnen ons gezin." (14A).* Veelal heeft het te maken met 'gemakzucht', 'gewoonte', 'vrijheid', … of omdat de auto 'er toch staat': *"Ik woon immers boven op een berg en om boven te geraken is het zwoegen en zweten en daar zie ik tegenop. Ik heb me wel eens ingeschreven op 'metdefietsnaarhetwerk.be' en ben dan een periode met de fiets naar het werk gegaan om aan mijn conditie te werken. Dat heb ik anderhalf jaar volgehouden, maar ik moet vaak spullen meenemen en heb dan de auto wel nodig en dat wordt ook snel terug een gewoonte." (5A), "Als mijn vriend geen auto zou hebben, zou ik alles met het openbaar vervoer doen. Het is gewoon omdat die auto daar toch staat." (4B)*
Vaak wordt het openbaar vervoer als onhaalbaar alternatief ervaren (te lage frequentie, geen ritten op vroege uren, slechte overstapmogelijkheden, vertragingen, …): *"Ik heb uit principe eens geprobeerd om de bus naar het werk te nemen maar dan had ik een uur en een kwartier nodig om 6 km te doen." (13), "Als het aantal bussen op platteland verder afneemt, zou ik terug vaker de auto nemen." (16C)*
Bovendien is er op bepaalde plekken nog geen uitgebreid of adequaat aanbod van alternatieve vervoersmodi zoals autodelen (of zijn die nog weinig gekend): *"Ik stel vast dat we in landelijke omgevingen – zoals die waar ik woon - een beetje achterop hinken met het aanbod van Cambio, deelsteps, deelfietsen, ... Dat is hier in de verste verte nog niet te zien. (2B)", "Via het werk heb ik een Cambiokaart voor huisbezoeken maar daarbij moet de auto steeds op dezelfde staanplaats bij het werk teruggezet worden. Het zou handiger zijn en tijd/kilometers besparen moest ik de deelauto nadien ook mee naar huis kunnen nemen om de dag nadien terug met naar het werk gaan. Dit is nog een 'gap' voor de plattelandsgebruiker." (16C), "Ik ken het autodeelsysteem en sta er in theorie voor open, maar ik twijfel aan de praktische haalbaarheid ervan in mijn buurt want iedereen heeft verschillende werktijden. Als ik nu goesting heb om iets te doen kan ik dat doen omdat ik van niemand afhankelijk ben. Bij autodelen moet je meer rekening houden met anderen. Dat is mogelijk maar zou een stuk aanpassing van mijn manier van leven en plannen vragen. Apps als Blablacar roepen bij mij dan weer wat weerstand op (zo met vreemde mensen meerijden), maar ook omdat ik het nog niet gedaan heb (want liften vond ik vroeger wel leuk)." (13)*

In de eerste plaats komt het er dus op aan om autobezit te ontmoedigen en vervolgens pas het autogebruik. Sommige firma's hebben al een omslag gemaakt en zijn gaan inzetten op elektrische auto's en/of alternatieven voor de bedrijfswagen en voorzien ook op het werk de nodige faciliteiten (vb. douches). Het blijken alvast voor bepaalde participanten hefbomen te zijn om autobezit- en gebruik achterwege te laten. Al is het wel interessant om vast te stellen hoe de noodzaak om de elektrische wagen regelmatig op te laden soms een constituerende rol gaat spelen in het verplaatsingsgedrag en de keuze voor en combinatie van vervoersmodi: *"Ik heb via het werk voor een treinabonnement met leasing plooifiets (en onderhoudsservice) gekozen in plaats van bedrijfswagen, omdat dit sneller was gezien de meeste klanten nabij stations zaten. Recent wel voor een elektrische bedrijfswagen gekozen gezien ik vaak 's avonds naar events moet waar ik ook spullen nodig heb. De combinatie van wagen en vouwfiets in de koffer doe ik wel vaak om naar klanten te rijden. Dan parkeer ik waar ik kan opladen en doe daarna nog een stuk met de fiets." (3A), "Het mobiliteitsbudget heeft een doorslaggevende rol gespeeld in keuze voor de trein. Het geeft ook de tijd om het werk achter zich te laten en tot rust te komen want geen concentratie nodig om op het verkeer te letten." (17C), …*
De abonnementen die aangeboden worden door de werkgever blijken echter nog niet altijd even goed afgestemd op de wensen en behoeften van de gebruiker: *"Via het werk heb ik ook een abonnement voor de bus maar dit is te omslachtig om in Brussel te geraken dus gebruik ik het zelden. Er is namelijk geen rechtstreekse verbinding. Dus moet ik eerst een bus nemen naar de stelplaats en van daar de bus naar Brussel. We mogen de combinatie bus+metro of trein maken, maar de trein mag je niet combineren met de metro terwijl het nog 10km is naar het station. De aansluiting van de bus op de metro is vaak ook niet goed. Meestal maak ik dus de combinatie auto+metro omdat het een makkelijkere optie is en er daar ook een grote parking is die niet betalend is."*

Het inzetten op alternatieve manieren om naar het werk te gaan maakt dat het misschien minder een gewoonte zal worden om de auto ook naar andere (nabije) voorzieningen te nemen. Zo kunnen fietsostrades een snelle verbinding vormen om naar het werk te gaan en een alternatief bieden voor de auto/trein. Maar ook algemeen het inzetten op meer fietsinfrastructuur en veiligheid (vb. voldoende brede fietspaden en veilige fietsenstalling voor elektrische/bakfietsen/steps, …) verlaagt de drempel om de fiets te gebruiken: *"Ik ben erover aan het nadenken om met de elektrische fiets naar het werk te gaan. Het is rustgevend, goed voor de conditie en eigenlijk ben ik er maar iets langer mee onderweg. Drempels zijn wel dat het duur is, onaangenaam bij slecht weer, niet evident met een laptop op de rug, er geen douches op het werk zijn en de infrastructuur niet altijd veilig is in Brussel. Een fietsvergoeding via het werk zou hierbij een hefboom kunnen zijn alsook de nabijheid van een fietsostrade want momenteel is dat nog een missing link. Het zou ook goed zijn als hier vb. oplaadpunten en infrastructuur is om de banden op te pompen. Bij een elektrische fiets zou ik wel de schrik hebben dat deze in het station gepikt zou worden. Een veilige fietsenstalling kan dus een hefboom zijn om met fiets i.p.v. de auto naar het station te gaan. Een vouwfiets zou ik niet overwegen omwille van 'het gesleur'." (16C)*

De mate van autogebruik houdt duidelijk verband met het ter beschikking hebben ervan. Zo wordt autogebruik vaak een gewoonte. Om de doelstellingen van het BRV verder na te komen kan bij dit segment het autobezit en -gebruik verder ontmoedigd worden wanneer alternatieven verder aanmoedigd worden (ENCOURAGE), de omgeving het gebruik van alternatieven vergemakkelijkt (ENABLE), er voldoende alternatieven zijn voor ieder wat wils (ENTHUSE) en er gerichte informatie over te verschaffen is (ENLIGHTEN). Volgens het principe van residentiële zelfselectie zal in het algemeen een verlaagd autobezit er automatisch toe leiden dat mensen vaker zullen kiezen voor wonen nabij voorzieningen.

3.2 SEGMENTATIE OP BASIS VAN SOCIAAL-DEMOGRAFISCHE FACTOREN

In het literatuuronderzoek worden reeds verschillende sociaal-demografische factoren besproken die een invloed hebben op het verplaatsingsgedrag en de woonplaatskeuze. Zo worden de factoren gender, gezinssamenstelling, leeftijd, inkomen, opleidingsniveau en werksituatie reeds uitgebreid toegelicht. Vanuit het belevingsonderzoek komen hierbij geen tegenstrijdige en/of compleet nieuwe inzichten naar boven, maar wel hebben we diepgaander kunnen ingaan op de verschillende levensfases. Sleutelmomenten in de levensloop gaan vaak hand in hand met leeftijd: afstuderen, beginnen werken, samenwonen of trouwen, kinderen krijgen, enzovoort. Vaak verandert daarbij ook de gezinssituatie, wat doorgaans ook behoorlijke implicaties inhoudt voor het verplaatsingsgedrag. De flexibiliteit in de woonkeuze bij een veranderde context die voortkomt uit een nieuwe levensfase is in Vlaanderen eerder gering. Mede doordat het bezit van een eigen woning ingeburgerd is en velen zich aan een plek hechten, biedt een overgang naar een nieuwe levensfase minder kansen voor veranderingen in woonkeuze en verplaatsingsgedrag: *"Ikzelf ben huurder en beschouw dat als een voordeel want naargelang mijn behoefte wijzigt kan ik ergens anders iets gaan huren. Bijvoorbeeld de wens om in de toekomst naar de kust te verhuizen en dan is de stap als huurder misschien gemakkelijker dan als eigenaar." (18B)*

3.2.1 Scholieren/studenten

Uit het belevingsonderzoek komt duidelijk naar voren hoe een waaier aan aspecten die deel uitmaken van het leven in de stad (vb. horeca) een sterke aantrekkingskracht uitoefenen op studenten: *"Ik heb voor Leuven gekozen omdat het echt een studentenstad is en er veel vrienden naar daar gingen." (3B)* Bij deze groep is betaalbaarheid vaak wel een belangrijk criterium bij de keuze van voorzieningen (vb. Sportkot, studentenrestaurant, …), al weegt dit niet altijd even consequent door. Zo wordt soms bijvoorbeeld naar een duurdere supermarkt gegaan omwille van het aanbod aan specifieke producten (vb. voorbereide maaltijden). Meer in het algemeen lijken online-voorzieningen bij deze leeftijdsgroep ook goed ingeburgerd te zijn.

Bij de verplaatsingen naar voorzieningen lijkt 'gemakzucht' vooral mee te spelen: *"De 'grote Delhaize' en de Carrefour aan de Naamse Poort zijn maar een kilometer hiervandaan maar dat is te voet toch wat te ver. Dus daarom ga ik voor mijn gemak naar de 'kleine Carrefour' of de Spar naast mijn kot. In mijn vriendenkring is dat ook normaal. Ik denk dat wij als jongeren allemaal een beetje voor ons gemak kiezen." (1B)* Meestal wordt dan ook liever te voet (eerder dan met de fiets) gegaan: *"De meeste dingen in Leuven doe ik te voet, niet met de fiets. Dan moet je je fiets niet telkens wegbergen en is er geen kans dat die gestolen wordt of dat je die niet meer terugvindt." (1B)* Verplaatsingen naar voorzieningen gebeuren veelal ad hoc en last-minute. Eerder zelden worden er bijvoorbeeld boodschappenlijstjes op voorhand gemaakt: *"Ik ga meestal ook maar een half uur voor ik ga eten boodschappen doen, dus ik ga niet op voorhand in het begin van de week inkopen doen." (1B)*
Voor bepaalde voorzieningen (vb. concerten), maar ook het afspreken met vrienden (in een centraal gelegen stad) worden verdere afstanden afgelegd, veelal met de trein. De trein wordt ook gebruikt voor het verkeer tussen de ouderlijke woonst en de studentenstad, al neemt men sporadisch hiervoor ook de auto: *"Ik ga meermaals per week van kot naar huis en terug, meestal met de trein, maar soms rijd ik met vrienden mee of ga ik zelf met de auto gezien ik aan het leren rijden ben en het zo ook gemakkelijker is om gerief mee te nemen." (3B)*

Toch blijkt de beleving van wonen en leven in de stad bij deze groep minder eenduidig dan soms geopperd wordt. Wonen en leven in de stad lijkt bij sommigen veeleer als een overgangs- of tussenfase in het woontraject beschouwd te worden. Een ambivalente attitude en duale gedragspatronen treft men in het bijzonder aan bij diegenen die opgroeiden in een landelijke omgeving (met weinig nabije voorzieningen) en op kot zijn gegaan in een stad (met veel nabije voorzieningen). Deze situatie houdt zowel drempels als hefbomen in voor een duurzaam verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze. In het weekend (thuis) blijken de drempels voor een duurzaam verplaatsingsgedrag hoger en gebruiken zij vaker de auto, zeker als de afstanden naar voorzieningen thuis groter zijn: *"Als ik thuis iets wil gaan drinken met vrienden moet ik de auto nemen. Er rijden hier geen bussen." (1B), "Ik heb een dubbelleven, één thuis en één op kot." (3B)*
Een valkuil, zo niet in deze dan in een volgende fase, is dat ze vaak vasthouden aan het dominante Vlaamse woonverhaal, waarmee ze opgroeiden. Hun ideaal van wonen blijft dat van de open of halfopen bebouwing in een rustige en groene omgeving aan de rand van een dorp met basisvoorzieningen. De woonervaring uit de jeugd blijft dus een belangrijk ijkpunt. Met deze in het achterhoofd oppert men bijvoorbeeld bezwaren tegen de verkeerssituatie in het stadscentrum: *"Gemakkelijk bereikbaar is belangrijk, want als je in stadscentrum zou gaan wonen krijg je bijvoorbeeld te maken met een circulatieplan of met voetgangerszones, wat je woning minder toegankelijk maakt." (1B)* Een ander minpunt dat aangehaald wordt, is de betaalbaarheid van een woning in het centrum.
Jongeren die wel opgegroeid zijn in een stad hebben vaker de neiging om er te blijven, al kijken ze voor een toekomstige woonplaats weleens naar het randstedelijke gebied. Hoewel ze zich niet per se aangetrokken voelen door het platteland, ervaren sommige participanten de drukte van de stad wel als hinderlijk: *"Ik zou niet graag op het platteland gaan wonen later." (7A), "Bij de eigen keuze van een woonplaats zou de nabijheid van werk, openbaar vervoer, vrienden (om te cohousen) en het centrum een belangrijke factor zijn. Niet perse in het centrum van de stad, misschien iets meer erbuiten want het is hier altijd wel druk." (7B)*

Door op kot te zitten, proefden deze jongeren van de voordelen en de voorzieningen, waarmee een stadscentrum op deze leeftijdsgroep een aantrekkingskracht uitoefent. (De Bruyne en Iserbyt 2011) Het appelleren aan deze ervaring (EXPERIENCE) vormt een belangrijke potentiële hefboom in dit segment. Daarnaast is er ook een rol weggelegd voor sociale motivatie. Voor deze leeftijdsgroep doet de mening van vrienden ertoe bij het maken van keuzes, ook als het gaat over de manier van verplaatsen, bijvoorbeeld door af te spreken om samen naar school te fietsen of te pendelen met het openbaar vervoer. Dit komt ook naar voren in de attitude tegenover autogebruik: *"Als ik later meer landelijk ga wonen zou ik wel zoveel mogelijk met de fiets proberen te doen, maar ik vind het niet zo erg om met de auto te gaan. Het enige nadeel is wel dat het nogal vervuilend is en daar let ik op." (3B)*
Al is dit niet noodzakelijk het enige motief: *"Ik probeer zo weinig mogelijk de auto te gebruiken. Deels bewust vanuit duurzaamheid maar ook omdat ik nog thuis woon bij ouders en ze hebben niet graag dat ik hem gebruik. Dus ben gewoon om alles met de fiets, te voet of met OV te doen. Vind dat ook wel gemakkelijk." (7B)*

3.2.2 Jongvolwassenen

Zoals blijkt uit het literatuuronderzoek en de reeds gemaakte analyse van autobezit verschilt het verplaatsingsgedrag van jongvolwassenen naargelang er sprake is van een stedelijke of landelijke context. Jongvolwassenen hebben algemeen gesproken een actief en dynamisch verplaatsingspatroon en maken gebruik van verschillende soorten voorzieningen (horeca, koffiebars, restaurants, musea, sport- en welnesscentra, cultuur, muziek, cinema, …). Jongvolwassenen in het stedelijk gebied kunnen hiervoor doorgaans dicht bij huis terecht, vaak zelfs te voet of met de fiets. Al

tonen ze zich ook bereid om voor bijvoorbeeld een concert verdere afstanden af te leggen. Hetzelfde geldt voor bezoeken aan vrienden en familie. Voor langere afstanden benutten ze vaker dan medioren een (deel)auto of het openbaar vervoer.

Eigen aan deze levensfase is dat vele leden van deze leeftijdsgroep een arbeidsloopbaan aanvangen en voor een aanzienlijk gedeelte onder hen impliceert dat pendelen. Waar sommige jongvolwassenen het woon-werkverkeer combineren met het doen van boodschappen, kiezen andere ervoor om in het weekend 'grote boodschappen' te doen. Voor sommigen wordt dan ook beroep gedaan op een (deel)auto: *"Soms heb ik er in de week na het werk niet zo'n zin in, zeker bij slecht weer. Anderzijds is het op zaterdag soms te druk. Dus het hangt af van week tot week wanneer ik naar de winkel ga." (16A)* Voor zij die belang hechten aan flexibiliteit, is een systeem als Collect&go minder aantrekkelijk. Foodboxen als 'Hellofresh' bieden dan uitkomst. Kinderloze jongvolwassenen hebben nog niet af te rekenen met uitgaven voor opgroeiende kinderen, waardoor men een deel van het loon vrijer kan besteden. Voor een aantal participanten biedt dit meer ruimte om bijvoorbeeld ecologische en duurzame (bio)producten te kopen, comfortabele treinplaatsen, enzovoort: *"We zijn ons bewust dat bio meer kost, maar dat is het ons waard. Binnen het biologische aanbod kies ik wel voor het goedkoopste." (16A), "Bij de verplaatsing naar voorzieningen is betaalbaarheid belangrijk maar ook beleving, in de zin van comfort. Zo heb ik bijvoorbeeld wel een meerprijs over voor een eersteklas treinticket." (14B)*

Er werd eerder al op gewezen dat leven en wonen in de stad op vele jongeren en jongvolwassenen een aantrekkingskracht uitoefent, ook omdat men bepaalde manieren van leven eerder daar dan in landelijk gebied aantreft: *"Ik woon graag in een gemengde buurt waar geen enkele etniciteit overheerst en die een echte mix biedt, dus leuk qua leefbaarheid en gezelligheid." (2A)* Sommige participanten keerden daartoe bewust het verleden de rug toe: *"Ik ben grootgebracht in een klein dorp buiten Antwerpen en die dorpsgemeenschap was voor mij heel verstikkend. Ik hou van het echte stadsleven." (2A), "Ik ben opgegroeid in Massenhoven waardoor ik voor de middelbare school steeds de bus naar de stad moest nemen, wat als kind als een sociaal nadeel aanvoelde tegenover kinderen uit de stad die na school wel konden blijven." (12A), …*

3.2.3 Volwassenen

3.2.3.1 Volwassenen zonder kinderen

In de literatuurstudie wordt aangegeven dat het aandeel van singles en kinderloze huishoudens groter is in steden. Uit de interviews lijkt hun verplaatsingsgedrag naar voorzieningen meestal dynamischer en ook flexibeler te zijn: *"Ik heb geen vooropgestelde planning. Ik zal niet zeggen dat het chaotisch is, maar ik zie wel hoe het loopt. Ik heb ook geen kinderen en dus is het niet zo belangrijk als ik het uitstel tot morgen. Wij kunnen doen wat we willen." (3C)* De afwezigheid in vele gevallen van kinderen en soms ook een partner laat in het bijzonder jongvolwassenen toe flexibeler met werkaanbiedingen om te gaan. Zo kan een eventuele verhuis in functie van het werk of een duurzamer verplaatsingsgedrag overwogen worden: *"De eerste die een job vond, die won. In ons geval was het mijn vrouw en dus zijn we van West-Vlaanderen naar Antwerpen verhuisd. Ik heb daar in de buurt dan naar een job gezocht." (15A)*

Een geïnterviewde die zich in een 'LAT-relatie' met haar partner bevindt, merkte op dat het verplaatsingspatroon er anders uitziet naargelang de partner er al dan niet is: *"In mijn dagdagelijkse leven als ik alleen ben, leef ik echt als een single en dan doe ik het merendeel van mijn boodschappen*

met de fiets en fietszakken en dan ga ik gemakkelijk 5 à 6 keer per week. Maar mijn partner is gewoon om 'grote aankopen' te doen. Dus als ik samen met hem ben, wordt het dan ook eerder éénmaal in de twee weken de auto volladen. Als ik alleen ben zou ik maar 1 keer om de 6 weken grotere aankopen doen, voor bijvoorbeeld toiletpapier voor de Airbnb." (2A)

3.2.3.2 Volwassenen met kinderen

Het verplaatsingsgedrag van gezinnen met kinderen lijkt dan weer overwegend meer gestructureerd te zijn: *"Het is een kwestie van efficiënt om te gaan met tijd. Ik zie bijvoorbeeld het zoeken naar parkeerplaats als tijdverlies dat ik beter zou kunnen gebruiken om tijd met de kinderen te kunnen doorbrengen." (14A).* Al is dat zeker niet bij alle gezinnen het geval. Zo gaf een geïnterviewde met een nieuw samengesteld gezin aan dat niet altijd alles goed op voorhand gepland kan worden: *"Er is hier altijd een goed gevulde ijskast, maar soms moeten we last-minute nog extra gaan bijhalen omdat er dan toch onverwachts nog een vriendje mee aan tafel schuift, een van de kinderen toch bij de andere ouder blijft, enzovoort." (5A)* Vaak worden 'grote boodschappen' in één keer gedaan en wordt hiervoor naar winkels gegaan die inzetten op een aanbod met 'bulkproducten' en zo ook inspelen op kostprijs. Sommigen maken voor het gemak ook gebruik van zaken als Collect&go, terwijl anderen dan weer een fysieke winkel prefereren. Veelal worden ook gekoppelde verplaatsingen gemaakt, bijvoorbeeld door op weg naar het werk ook de kinderen af te zetten op school. Hierbij is meestal een regeling tussen de ouders wie wanneer de kinderen van school gaat halen, gekoppeld aan de (flex)uren van het werk. Zeker indien er (g)één auto is voor het gezin: *"Meestal gaat mijn vrouw onze zoon ophalen omdat ik vastzit aan de uren van de trein. Ik ga altijd met de fiets naar het station want mijn vrouw heeft de auto nodig om naar het werk te gaan." (1C)* Bij de keuze voor bepaalde voorzieningen wordt ook rekening gehouden met de kinderen, bijvoorbeeld of er andere leeftijdsgenoten zijn. Soms is het 'an sich' ook een sociaal gegeven zodat kan bijgepraat worden met ouders van andere kinderen.

In deze groep valt zeker een verschil op te merken tussen gezinnen die (rand)stedelijk of landelijk wonen. In het literatuuronderzoek wordt aangehaald dat in de hoofden van vele Vlamingen een huis met tuin in de suburbane rand de ideale woonplek blijft. Ook in het belevingsonderzoek zien we dit ideaalbeeld zeker naar boven komen: *"We hadden bij ons appartement wel een gezamenlijke tuin, maar een tuin voor jezelf is toch plezanter om bijvoorbeeld bezoek te ontvangen. De sfeer hier in de verkaveling is aangenaam, iedereen hangt nauw samen." (1C)* Andere factoren die genoemd worden zijn: de nabijheid van familie die eventueel ook de kinderen opvangt, de betaalbaarheid van de woning en de bereikbaarheid van het werk. Uit het literatuuronderzoek blijkt dat kinderen in landelijk gebied ook vaker naar en van school vervoerd worden.
Wonen buiten het stadscentrum begrenst de actieradius van verplaatsingen naar voorzieningen te voet of met de fiets: *"Bij ons vorige appartement moesten we de fiets nemen om naar het centrum te gaan en we merkten dat dit zeker in de winter een drempel was." (3A)* Maar daartegenover plaatsen de participanten ook een aantal voordelen van het leven aan de stadsrand, zowel op het vlak van leefbaarheid als van mobiliteit: *"Door aan de rand van Brugge te gaan wonen hadden we maar nood aan één auto. We hebben ook in het centrum gewoond, maar dan stonden we tijdens de spits in de file. Nu is de verbinding vlot (1 km van autostrade) en doen we zeker 10 minuten wint per rit. Enerzijds wonen we dichtbij de stad met alle voorzieningen maar anderzijds ook dicht genoeg bij het platteland om te ontspannen in de natuur en naar de lokale boer te gaan." (2C)*
Daarbij blijkt ook dat de prioriteiten met betrekking tot de woonplaats doorheen de tijd verschuivingen kunnen doormaken: *"Duurzaamheid en de nabijheid van groen zijn over de jaren heen belangrijker geworden. Ik ben sowieso geen uitgaanstype en op dit ogenblik zeker meer bezig met gezin, gezondheid en levensplezier dan 10 jaar geleden, toen nabijheid van het centrum met*

voorzieningen en sociale aspect belangrijker waren." (12A), "Luchtkwaliteit zou nu wel meer een rol spelen bij de keuze van een woonplaats. Ik zou nu bijvoorbeeld niet in de nabijheid van een autostrade gaan wonen." (14A), … Van de Coevering, Maat, en van Wee (2018) ondervonden al dat men zowel woonplaats als attitudes aanpast over de tijd en dat deze processen verschillen per groep.

Een verhuis vindt vaak plaats wanneer de gezinssamenstelling wijzigt, door bijvoorbeeld het krijgen van kinderen. Zoals al aangegeven blijkt dat dit voor vele (middenklasse)gezinnen in Vlaanderen een verhuis naar de stadsrand of het buitengebied betekent, die als 'kindvriendelijker' worden beschouwd. Een geïnterviewde vat de drempels die gezinnen met kinderen vaak opwerpen tegen leven in de stad als volgt samen: *"Het appartement werd te klein met een extra kind op komst en Brussel is ook niet zo evident met kinderen. Je hebt er weinig rust en speelgelegenheden. Bovendien spelen er grootstedelijke aspecten zoals criminaliteit en dergelijke, maar toch vooral het probleem van betaalbaarheid. Anders waren we misschien wel gebleven. Bovendien zijn ook veel vrienden van ons weggetrokken, wat onbewust ook wel meegespeeld kan hebben. Een kleinere stad als Ninove blijkt ook echt wel gemakkelijker, want je moet niet in de file staan, de kinderen kunnen nu bijvoorbeeld alleen naar de bakker, …" (14A).* Daarnaast benadrukte ze ook dat het aanbod van winkels in een stadscentrum meestal niet is aangepast aan gezinnen: *"Er zijn enkel kleine supermarkten in het stadscentrum met een minder uitgebreid en duurder aanbod dat meer gericht is op toeristen en singles. Daarom maken we gebruik van de cambio en verplaatsen we ons naar de rand om grote boodschappen te doen." (14A)*
Op die manier creëert gezinsuitbreiding een valkuil voor een groep personen die tot dan toe een veeleer duurzaam verplaatsingsgedrag hadden aangehouden: *"Hoe verder je woont hoe meer tijd je verliest, dus het is altijd kiezen tussen tijd/afstand en geld: 'Op den buiten' zit je veilig, rustig en gezond, maar daar zit je ver van alles. In de stad is alles dichtbij en moeten kinderen niet met de auto gebracht worden naar school, maar de prijzen zijn er hoog." (12A)*

Sommigen halen *cohousing* (bijvoorbeeld Wooncoop Gent) en andere springplankprojecten als hefboom naar voren om wonen in het stadscentrum voor o.a. jonge, (grote) gezinnen betaalbaarder te maken. Naast de bekommernis om privacy worden hieromtrent wel enkele drempels aangehaald, zoals het gebrek aan informatie en aan een platform, het ontbreken van een vertrouwenwekkend wettelijk kader, enzovoort: *"We hebben cohousen overwogen, maar zijn niet zeker of dit met kinderen zou werken en het houdt ook financiële en sociale risico's in." (15C)* Meer en goed onderhouden groen- en speelruimtes in de stad blijken in ieder geval aan te zetten om er te blijven wonen.

Voor gezinnen met kinderen zien we vele drempels die wonen nabij plaatsen van voorzieningen moeilijk maken; ondermeer betaalbaarheid, toegankelijkheid, mobiliteit, en een gezinsvriendelijk omgeving zorgen er vaak voor dat perifere locaties die voorkeur krijgen. Om gezinnen duurzaam te binden aan locaties met voldoende voorzieningen zoals steden en dorpskernen zal er moeten ingezet worden op het gezinsvriendelijke inrichten (ENABLE), betaalbaar maken (ENCOURAGE) van deze plekken. Zo kan dit ook meer de sociale norm worden (ENGAGE) een evidente keuze, daar waar dit vandaag vaak nog niet zo gezien wordt.

3.2.4 Medior

De drempels om een meer duurzame woonplaatskeuze te maken lijken voor de participanten uit deze leeftijdscategorie doorgaans meer gewicht in de schaal te leggen dan de hefbomen: *"Ik zou zeker niet per se willen verhuizen. Een oude boom verplant men niet zo gemakkelijk. Als ik dan toch zou verhuizen, zou het zijn om wat kleiner te wonen, maar dan wel in dezelfde buurt." (4B)*

Het betreft een generatie die opgegroeid is met een 'mindset' die algemeen gesproken nog sterk auto-georiënteerd was, wat nog altijd het verplaatsingsgedrag van een aantal participanten kleurt: *"Als ik in mijn jeugd meer was opgevoed om de fiets te gebruiken was dit meer een levensgewoonte geworden. In mijn jeugd wou je op je achttiende zo snel mogelijk een auto om wat mee rond te rijden." (17B), "Ik ben niet zo bezig met duurzaamheid. Ik vermoed dat de huidige generatie hier meer mee bezig is, maar wij zijn zo niet opgegroeid." (12B)*

Bij personen in deze levensfase bestaat er, zo blijkt uit de interviews, in de overgang naar de levensfase van senior wel een zekere openheid om een verhuis te overwegen. Zo lijken er mogelijkheden te bestaan om personen ertoe te bewegen om te verhuizen naar de dorpskern. Het gaat hier om personen van wie de kinderen uit huis zijn en de woning te groot is geworden, maar die wel in de omgeving willen blijven wonen, waardoor een verhuis naar stedelijk gebied in feite uitgesloten is: *"Ik zou niet rap in een stadscentrum gaan wonen. Dus zou ik in de buurt willen blijven wonen."(8B)* Daarnaast geven een aantal geïnterviewden aan eerder naar de kust of het buitenland te willen verhuizen om de rust op te zoeken. Toegankelijkheid en omkaderende faciliteiten worden dan belangrijke factoren in de woning- en woonplaatskeuze.

3.2.5 Senior

De verschillen in verplaatsingsgedrag tussen de verschillende participanten blijken voor deze levensfase erg groot: sommige senioren komen nauwelijks nog buiten, terwijl andere nog behoorlijk actief zijn. Dit heeft ook sterk te maken met de woonomgeving. Een groot deel van deze groep woont in een landelijke omgeving. Algemeen gesproken voelen zij zich goed op de plek waar ze wonen: *"Ik word nog steeds aangetrokken door de stad waar ik ben opgegroeid, maar ik zou er niet willen wonen, vooral omwille van de drukte. In het vredige Aalter gebeurt er nooit iets negatiefs. Het bevalt me hier zeer. Ik woon 'in the middle of nowhere': hier is niks." (2B).*
Sommigen ervaren hierbij toch beperkingen en kiezen eerder voor de rand of kern van het dorp: *"Ik woon in een kerkdorp van Heusden-Zolder, vooral omwille van het contact met andere mensen en sociale ontmoetingen." (16B), "Nu ik gepensioneerd ben, weegt bereikbaarheid minder door, dus ben ik aan de rand van de gemeente gaan wonen, want daar is het rustiger. Hoe meer je in een centrum van een stad rondloopt, hoe meer woningen je ziet, waarvan je je afvraagt hoe daar mensen kunnen wonen. Aan de rand is het toch wel aangenamer. Het is 'the best of both worlds'." (18B), "Ik heb gezocht om landelijk te wonen, weliswaar niet 'de boerenbuiten', maar dat blijkt toch moeilijk. Je hebt de stad wel nodig omwille van alle voorzieningen." (13), …*

Vooral in landelijk gebied is het voor een aanzienlijk aantal senioren veeleer pover gesteld met de nabijheid van voorzieningen wat de afhankelijkheid van de auto vergroot. De duurzaamheid van het verplaatsingsgedrag lijkt bij de participanten minder mee te spelen, eerder een 'nice to have'. Door sommigen wordt boodschappen doen alvast ook als een soort uitstapje gezien waar men in deze levensfase de tijd voor kan nemen: *"Een routine van ons is, gezien we allebei gepensioneerd zijn, om meermaals per week een 'toertje' met de wagen te doen naar verschillende supermarkten."* Boodschappen mogen dan veelal bij dezelfde winkels gedaan worden, opvallend is dat men de prijzen zal vergelijken, via reclamefolders, maar soms ook online. De afwegingen die men zo maakt, spelen een belangrijke rol bij de keuze voor voorzieningen en verplaatsingen.

Er was ook een participant die de beweging richting compact wonen in het stadscentrum heeft gemaakt. Hierbij speelde de factor gezinssituatie een doorslaggevende rol: *"Vanwege de komst van de kinderen kozen we voor een woning met tuin, maar later, toen die uit huis gingen, werd de tuin juist*

een reden om te verhuizen naar een appartement, omdat zo het onderhoud wegviel." (4A) Hiermee wordt wellicht een hefboom aangegeven om een verhuis naar een meer compacte woonvorm aan te moedigen. Ook ingrijpende gebeurtenissen, zoals het overlijden van de partner, zetten personen eventueel tot verhuizen aan: *"Nadat ik weduwe werd, heb ik gekozen voor een appartement, want je staat er dan alleen voor. Ik wou overal dichtbij wonen en een huis is ook te groot." (12B), "De kinderen zijn net het huis uit, maar we zijn van plan om hier te blijven wonen zolang we met twee zijn, want we wonen hier graag. Moest ik alleenstaand worden, dan zou ik wel verhuizen naar het centrum van een stad." (15A)*

Meer dan de woonplaatskeuze is het verplaatsingsgedrag van de participanten uit deze leeftijdsgroep aan veranderingen onderhevig. Men doet bijvoorbeeld één auto weg, omdat die nog slechts weinig gebruikt wordt (en wel geld kost): *"In de toekomst zouden we wel een auto weg doen (vanuit financiële overwegingen, maar ook omwille van de ecologische dimensie) en het liefste de andere auto vervangen door een elektrische." (15A)* Beweegredenen als zorg om de eigen gezondheid en besparen op de uitgaven zetten aan om vaker de fiets te nemen: *"Voor het werk gebruikte ik vroeger de trein en voor persoonlijke verplaatsingen de auto, maar vanaf mijn pensioen is dat veranderd. Niet vanuit een ecologisch motief, maar eerder vanuit het financiële en ook het gezondheidsaspect van de fiets." (18B)* Ook andere zaken kunnen een hefboom zijn om minstens een auto weg te doen, zoals de actie om een nummerplaat in te ruilen voor een gratis busabonnement, die door meerdere personen werd aangehaald als een lovenswaardig initiatief. Andere voorbeelden zijn OV-korting voor gepensioneerden en 'Colivery' om grote boodschappen, waarvoor de overgebleven auto nog het vaakst gebruikt wordt, aan huis te leveren, zodat de overige, kleinere boodschappen te voet gedaan kunnen worden, eventueel met een caddy. Duidelijk gegeerd zijn ook elektrische fietsen die comfort, zorg om de gezondheid en snelheid combineren en zo aan aantal drempels opheffen die er tot de gewone fiets bestaan. Wel leeft er een zekere terughoudendheid uit twijfels over de veiligheid (risico op vallen of aanrijdingen, snelheid fout inschatten) of vanuit de perceptie dat het iets voor 'oude mensen' betreft. Ook de kostprijs, de batterij en het risico op diefstal doen sommige senioren nog aarzelen. Aanvullend op de elektrische fiets die men voor korte of middellange afstanden inzet, maken de geïnterviewde senioren vaker dan de bijvoorbeeld de medioren gebruik van het openbaar vervoer.

Elke generatie heeft zijn gewoonten en die zijn moeilijk te doorbreken. Jongeren groeien vandaag op binnen een ander kader wat wonen en verplaatsen betreft dan hetgene waarmee hun ouders opgroeiden. Gewoontes zijn sneller aangeleerd dan dat ze worden afgeleerd. Door de huidige ingesteldheid van de jongere generaties is het belangrijk om hen binnen dit kader te houden. Vandaag zien we vaak nog het omgekeerde gebeuren. Bedrijfswagens (ENCOURAGE) blijven duidelijk gewoontes aanwakkeren die moeilijk omkeerbaar zijn, maar ook de kwaliteit aan evenwaardige alternatieven voor autogebruik en het centraal wonen nabij voorzieningen ontbreken vaak (ENABLE, ENCOURAGE). Voor oudere generaties kan extra ingezet worden op extra motivaties om gewoontes te kunnen doorbreken. Door alternatieven op maat uit te denken (ENTHUSE), hen te inspireren en informeren (ENLIGHTEN), hen sociaal te motiveren (ENGAGE) en te laten ontdekken en beleven (EXPERIENCE).

3.3 SEGMENTATIE OP BASIS VAN PSYCHOSOCIALE FACTOREN

In het literatuuronderzoek worden reeds verschillende psychosociale factoren besproken die een invloed hebben op het verplaatsingsgedrag en de woonplaatskeuze, zoals attitudes. Een verscheidenheid van attitudes is aanwezig bij verschillende sociaal-demografische groepen in de

samenleving. Anable (2005) en van Wee (2009) maakten duidelijk dat persoonlijke overtuigingen, bijvoorbeeld inzake milieu, een impact hebben op de keuze voor duurzamere verplaatsingsmodi. Personen met een voorkeur voor een bepaalde vervoersmodus zijn bovendien geneigd een woonplaats te kiezen waar ze deze vervoersmodus voor de meeste van hun verplaatsingen kunnen gebruiken (De Vos en Witlox 2016). Dit sluit aan bij het concept van de zogenaamde 'residentiële zelfselectie' (Van Acker en collega's), dat stelt dat huishoudens hun woonplaats kiezen op basis van hun attitudes en voorkeuren met betrekking tot verplaatsingen. De resultaten van het belevingsonderzoek lijken dit alvast te beamen maar tonen ook aan dat de realiteit op het terrein weerbarstiger is. Attitude leidt niet noodzakelijk tot gedrag. Zo zijn er bijvoorbeeld allerhande drempels die een persoon bemoeilijken of verhinderen om het door hem gewenste gedrag ook effectief te stellen. De perceptie over wat personen als 'nabij' en 'ver' ervaren speelt bijvoorbeeld mee in de afstand die men bereid is af te leggen met een bepaalde modus: *"Met een elektrische fiets zou ik de afstand (35km) te ver vinden, zeker bij slecht weer en als je spullen moet meenemen." (8A), "Hangt er ook vanaf wat ver is, want voor sommigen is 40 km niet ver maar ik pak daar simpelweg mijn auto voor. Je moet het ook graag doen."* Opvallend is ook dat een geïnterviewde met migratieachtergrond een heel andere perceptie had over afstand en tijd: *"Distance for work doesn't matter that much, because going there is an adventure and is relaxing. In Irak I had to take the car because my work was an 1,5h drive. I didn't redo my driver's license in Belgium because everything is closeby here, especially in comparison to Irak. Maybe in the future if we want to take a vacation a car would be practical." (20)*

Ook de sociale norm kan een invloed hebben op de woonplaatskeuze en het verplaatsingsgedrag. Uit onderzoek van Olde en collega's (2018) blijkt bijvoorbeeld dat gezinnen met kinderen die in de stad wonen vaak de nood voelen hun keuze te verantwoorden. Dit zou duiden op een bestaande norm die stelt dat "kinderen niet horen op te groeien in de stad". Ook in de interviews kwam dit naar boven: *"In de winter komen de schoonouders ons halen, want die wonen ver maar daar rekenen ze ons dan wel op af. Ze zeggen: "Koop nu toch eens een auto!" Maar ik zie niet in waarom: alles is hier dichtbij. Je kan hier in de stad met een auto niet parkeren en het kost veel geld." (5B)* Interessant om te herhalen is nog dat Riggs (2017) verschillende soorten beloningen vergeleek – financiële beloningen, een cadeau en een verwijzing naar een sociale norm – en ondervond dat het sociale 'elleboogstootje' effectiever was om gedragsverandering te bekomen dan de andere incentives.

In de komende paragrafen focussen we ons verder op een segmentatie op basis van psychosociale factoren om inzicht te verwerven in hoe verschillende hefbomen, bij bepaalde profielen die zich laten leiden door soortgelijke motivatoren, kunnen ingezet worden om meer duurzame woonplaats- of verplaatsingskeuzes te stimuleren conform de doelstellingen van het BRV. Belangrijk om op te merken is dat personen niet in één bepaald 'hokje' geduwd kunnen worden. Tijdens de interviews was duidelijk dat personen zich meestal in één of twee (en in sommige gevallen meer) motivatiegedreven profielen konden herkennen. Daarenboven kan een persoon een heel ander gedrag stellen bij de keuze van een woonplaats (wat een veel ingrijpendere beslissing is) dan bij de verplaatsing naar voorzieningen. De ervaring leert ook dat personen 'heen en weer' kunnen bewegen: wensen en behoeften zijn vaak een momentopname, en iemand kan door de tijd of in context veranderende behoeften hebben. Zo wordt iemand bij het krijgen van kinderen misschien meer richting extrinsieke motivatie zoals kostprijs en efficiënte 'geduwd'. Hieronder zullen we segmenten beschrijven die zijn onderverdeeld in 7 verschillende vormen van intrinsieke, extrinsieke en sociale motivatie. Om te beginnen beschrijven we ook een segment onder het label van 'non-motivatie'. Het gaat hier namelijk om personen die leven op basis van aangeleerde gewoontes en die vandaag nog niet voldoende geprikkeld worden om hun gedrag positief bij te stellen. Zij behoren in principe nog niet tot een segmentatie op basis van motivatie. Dit maakt hen ook een belangrijke groep om op te focussen.

3.3.1 Gewoonte als non-motivatie

Om te beginnen is het belangrijk om een groep te erkennen die voorlopig nog niet gemotiveerd is. Deze groep kan op termijn zijn weg vinden binnen andere motivaties maar laat zich niet snel overtuigen. Deze personen lijken een onverschillige of veeleer neutrale houding te hebben tegenover milieuproblematiek. Deze houding vinden we ook terug bij de 'Onverschillige consumenten' en 'Onwetende consumenten' maar ook bij de *Late adopters* van Rogers. Volgens Ravaisson zit een gewoonte zodanig 'ingebakken' in onze cellen dat het zo goed als een tweede natuur wordt. Het is niet onmogelijk gewoontes om te keren, maar dit proces is traag en soms zelfs pijnlijk. Geïnspireerd door de theorieën van Dewey gaan de onderzoekers ervan uit dat gewoonten in reisgedrag wellicht eerder zullen wijzigen indien de gewenste gedragswijziging vergezeld wordt door en gekaderd wordt in een systemische verandering, bijvoorbeeld de wijziging van het huidige op de auto gerichte systeem - technologieën, infrastructuur, regelgeving, culturele voorkeuren, etc. - naar een systeem dat gedomineerd wordt door collectief en/of actief transport. Hiernaast is het belangrijk dat alternatieve gewoonten beschikbaar zijn. Idealiter zijn deze gedragingen eerder in de levensloop gesteld en kunnen deze capaciteiten opnieuw geactiveerd worden.

Omdat deze groep moeilijk bij de sturen valt kan ook de juiste opvoeding en informatie op jonge leeftijd hun gedrag voor lange termijn in een duurzame richting duwen. Het past binnen het pakket aan drempels die zich kenmerken door een eigen verankering binnen de persoonlijkheid: "zo ben ik nu eenmaal" – dit gaat verder dan een 'status quo bias' en breidt zich vaak uit tot diezelfde 'consistentie-bias' die we ook aanspreken bij een ENTHUSE-hefboom. Wanneer een levensfase verandert (breukmoment), wordt die oude consistentiebias verbroken, wat als gevolg heeft dat op dat moment ook veranderingen in het zelfbeeld kunnen worden doorgevoerd. De persoon in kwestie wordt immers gedwongen zichzelf te herdefiniëren. Daarbij zal de nood aan een nieuwe consistentie – een persoonlijke 'mythe' die alle elementen verbindt – weer opspelen waardoor het belangrijk wordt om verbindende *frames* aan te bieden die een eenheid vormen.

3.3.2 Motivatie

3.3.2.1 Intrinsieke motivatie

3.3.2.1.1 Behoudsgezindheid

Bij deze groep speelt de woonomgeving waar de persoon is opgegroeid veelal een doorslaggevende rol bij de keuze van een woonplaats. De woning is liefst gelegen nabij vrienden en/of familie, in een rustige woonomgeving waar men zich geborgen voelt. Deze personen hechten belang aan tradities en conventies waar ze ingebed zitten en zien deze vaak ook als een onderdeel van hun identiteit. Dit gedrag stelt zich veelal ook bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij meestal de meest gekende vervoerswijze, verweven met hun identiteit wordt gebruikt, al is het mogelijk niet de meest efficiënte manier. Deze personen zijn vaak 'autominded', al komen we ze evengoed tegen op het openbaar vervoer: *"Ik heb bewust geen auto want rijd er niet graag mee omdat ik me er beklemd in voel. Ik ben 30 jaar buschauffeur geweest dus ben het gewoon van hoog te zitten en breed te manoeuvreren. De bus is voor mij een levensstijl, is zo natuurlijk als 's morgens een boterham met kaas eten." (12B), "Het stoort me niet om de auto te nemen, we zijn dat zodanig gewoon. We kunnen ook OV nemen maar dat vind ik niet leuk. Ik weet niet juist waarom, ik ga graag weg wanneer ik wil en hou van mijn vrijheid.", …* Deze personen gaan liefst naar reeds gekende voorzieningen waarvan men tevreden is: *"Ik voel me prettig in winkels die ik ken en waar ik automatisch ook de indeling ken. Eenzelfde winkel kan er in een andere gemeente bijvoorbeeld toch anders uitzien waardoor ik een lichte paniek voel." (18B)* Een verandering in hun vast voorzieningen-apparaat zal hen frustreren maar dat kan ook gaan over het verdwijnen van parkeerruimte of een buslijn.

Omdat deze personen nogal vaak weerstand tonen t.o.v. wat ze kunnen verliezen is het belangrijk te kaderen (ENLIGHTEN) wat ze ook verliezen binnen het niet aangaan van de doelstellingen van het BRV. De hefbomen bij woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag worden dus best zowel binnen het 'Nudge-terrein' als binnen de motivatie gezocht: we willen namelijk een disruptie teweegbrengen binnen de identiteit van deze doelgroep en daar meteen een alternatief, consistent verhaal bij naar voor schuiven. Een voorbeeld hiervan is het onmogelijk maken om met de wagen tot aan de schoolpoort te rijden (ENFORCE) waarbij je personen vertelt dat ze dit uiteraard wel goed zullen vinden omdat ze net om de veiligheid van hun kinderen bekommerd zijn (ENTHUSE). Een ander voorbeeld is om hen mee te nemen in het verhaal van het sparen van open ruimte of het tegengaan van biodiversiteitsverlies. Iemand die gehecht is aan een parkeerplaats kan dat evengoed zijn aan een boom of fluitende vogels.

3.3.2.1.2 Duurzaamheid

Deze groep maakt zich zorgen over de gevolgen van hun gedrag en in vele alledaagse handelingen maken ze kritische keuzes ten voordele van het milieu door het nemen van verantwoorde keuzes op vlak van mobiliteit, type (online-)voorzieningen maar ook woonplaatskeuze. Zo kiezen ze veelal voor stedelijk gebied, maar soms wensen ze zich juist dichter bij de natuur te voelen en weegt gezondheid toch meer door: *"Vanuit duurzaamheid is het beter om op kleine bewoonde zones in de stad te wonen maar niet vanuit gezondheid. Ik geniet van een woning met voldoende groen, rust en waar ik de mogelijkheid heb om zaken zelf te organiseren zoals regenwateropvang." (13)* Hier schuilt natuurlijk een valkuil. Lokale voorzieningen worden zoveel mogelijk te voet/met de fiets gedaan en voor verdere afstanden wordt gebruik gemaakt van het openbaar vervoer en in sommige gevallen autodelen. Voorzieningen die inzetten op dit duurzaamheidsaspect zijn het waard om meer voor te betalen en/of een verdere verplaatsing te doen. Enkele voorbeelden van geïnterviewden: *"Het ecologische staat bij mij hoog op de waardenschaal dus als ik iets meer moeite moet doen om ecologisch verantwoord te kopen, dan doe ik dat ook.", "Binnen de 5 km zou het gebruik van de auto verboden moeten worden." (13), …*

Deze personen lijken eerder een betrokkenheid tot activistische houding te hebben tegenover milieuproblematiek, wat we ook terugvinden bij de 'Overtuigde consumenten'. Dit segement is het meest vatbaar voor intrinsieke motivatie (ENTHUSE) en kan door de nodige informatie en visualisatie van de milieuwaarde geholpen worden in het maken van verdere duurzame keuzes. (ENLIGHTEN) Wat is een compacte woning? Wanneer weet ik dat ik een duurzame woning heb gekozen?

3.3.2.1.3 Gezondheid

Bij deze groep is de (nabijheid van) een groene en gezonde woonomgeving veelal een doorslaggevende factor bij de keuze van een woonplaats. Bij de woning spelen dus criteria mee als rust, luchtkwaliteit (vb. niet nabij een autostrade), beschikbaarheid over een (collectieve) tuin en/of nabijheid van groenpolen. Gezondheid weegt ook door bij de keuzes voor bepaalde voorzieningen en er zal bijgevolg meer moeite gedaan worden voor bijvoorbeeld de aankoop van biologische producten (vb. naar CSA, eigen moestuin, …). Dit gedrag zet zich door bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij bewust en consequent ('door weer en wind') gekozen wordt voor actieve vervoerswijzen zoals de fiets: *"Ik fiets echt enorm graag, want het is pure ontspanning. Het is een levensstijl, die ik ook doortrek in het dagdagelijkse leven."* De perceptie van afstand is anders. Deze personen zijn namelijk bereid een grotere afstand af te leggen omdat ze het als een fysieke of mentale work-out zien (vb. "hoofd leegmaken op weg naar de supermarkt").

Deze personen zijn het best te overtuigen door het maken van gezonde stedelijke leefomgevingen met nabijheid tot voorzieningen (ENABLE). Het ontbreken hieraan zet hen vandaag nog vaak aan om voor meer perifere locaties te kiezen. Door goede en veilige fietsinfrastructuur (ENABLE) zijn zij vaak bereid om zich toch duurzaam te verplaatsen en lange afstanden af te leggen. Het in kaart brengen van duurzame mobiliteitsmogelijkheden of technologie om doelstellingen meetbaar te maken kan hen hierbij helpen. (ENLIGHTEN)

3.3.2.2 Extrinsieke motivatie

3.3.2.2.1 Kostprijs

Bij deze groep is de kostprijs van de woonomgeving veelal een doorslaggevende factor bij de keuze van een woonplaats maar soms ook de investeringsmarge als 'appeltje voor de dorst'. De woning biedt liefst waar voor zijn geld dus loont het de moeite om naar het totale kostenplaatje te kijken (energie- en verplaatsingskosten, ligging, …). Dit gedrag stelt zich ook bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij besparing meestal voorgaat op comfort of tijdsbesteding. Deze personen zullen goed afwegen naar welke voorziening te gaan en prijzen worden vooraf vergeleken via folders of online (vb. app, kortingscode, …). Deze personen zijn gevoelig voor aanbiedingen, kortingen en goede deals wat maakt dat ze hier soms zelfs een ommetje voor over hebben. Dit betekent niet dat deze persoon steeds op een rationele manier met geld omgaat. Enkele voorbeelden van geïnterviewden: *"Ik maak regelmatig gebruik van 'Toogoodtogo' want dit is goedkoper. Echter is er niet zoveel keuze in mijn eigen buurt dus rijdt ik hier verder voor. 15 km is wel de maximum want anders is het niet meer rendabel.", "Ik ben wel iemand die zich amuseert met promoties op te zoeken van winkels en ik vind het niet erg om verder te rijden voor een betere prijs.", …*

Deze personen lijken eerder een onverschillige houding te hebben tegenover milieuproblematiek, wat we ook terugvinden bij de 'Onverschillige consumenten'. Ze lijken eerder *late* dan *early majority* (tenzij er economische triggers zijn) te zijn, en soms *laggards* – met een relatief lage reflectiegraad op eigen gedragspatronen. Dit segment is het meeste vatbaar voor extrinsieke motivatie gelinkt aan financiële prikkels (ENCOURAGE) zoals bijvoorbeeld een fietsvergoeding. Daarnaast kan het gedrag gestuurd worden door hen in te lichten over de financiële voordelen van gewenst gedrag of ook toekomstige winst te helpen visualiseren (ENLIGHTEN). Zo helpt bijvoorbeeld een beter inzicht in de kosten-batenbalans van het verplaatsingsgedrag (vb. tram is op termijn goedkoper want geen parkeerplaats, onderhoud, … betalen) en de vervoerswijze (vb. auto met laag verbruik per kilometer).

3.3.2.2.2 Efficiëntie

Bij deze groep is de ligging van de woonomgeving veelal een doorslaggevende factor bij de keuze van een woonplaats opdat het gezins-en werkleven efficiënt georganiseerd kan worden. De woning is liefst gelegen nabij een vlot bereikbaar centrum met alle nodige voorzieningen en werk. 'Efficiëntie boven alles' is hun motto. Dit gedrag stelt zich ook bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij steeds gekozen wordt voor de gemakkelijkste en snelste (of combinatie van) vervoerswijze(n). Soms ontstaat er een discrepantie tussen afstand en gemak: *"Dan stap ik nog liever een half uur dan dat ik een fiets moet pakken (want slot losmaken, uit garage halen, ...)", "Dan parkeer ik me liever ergens waar ik het weet zijn en dan nog half uur stappen in plaats van zoeken naar een plekje."* Deze persoon zal ook andere factoren in rekening brengen (reistijd 'van deur tot deur', parkeerplaats, infrastructuur, ...) en bezoekt voorzieningen vaak gekoppeld zodat tijdsverlies vermeden kan worden. 'Win-win-situaties' zoals sporten of werken tijdens een verplaatsing zijn mooi meegenomen om zijn kostbare tijd nuttig te gebruiken: *"Ik probeer altijd te kijken waar ik naartoe moet en hoe ik het kan combineren zodat ik het zo efficiënt mogelijk kan doen."*

Deze personen lijken eerder een neutrale of gematigde houding te hebben tegenover milieuproblematiek, wat we ook terugvinden bij de 'Realistische consumenten'. Ze lijken bovendien eerder *Early majority* en *Early adopters* te zijn. De groep is het meest vatbaar voor extrinsieke motivatie gelinkt aan tijdwinst/gemak (ENCOURAGE) en kan daarnaast in zijn gedrag gestuurd worden door hen via data ('meten is weten') in te lichten over de voordelen van gewenst gedrag (ENLIGHTEN). Een voorbeeld van een geïnterviewde: *"Hefbomen vanuit de overheid mogen zeker niet als een verplichting voelen. Maar bij het aanschaffen van zo'n elektrische fiets voel je wel dat je als persoon toch een steentje kan bijdragen en het een meetbaar voordeel heeft, vb. als 1000 mensen de auto laten staan door een elektrische fiets te nemen."* Flexibiliteit van de auto duwt velen uit deze groep vandaag nog richting onduurzaam verplaatsingsgedrag. Openbaar vervoer is veelal onpraktisch, de fiets te traag en alternatieve deelsystemen nog te beperkt. Door deze drempels weg te nemen kan het gewenste gedrag makkelijker gesteld worden dan het ongewenste gedrag. (ENABLE: *nudging*) Efficiëntie gaat vaak samen met comfort, bijvoorbeeld door openbaar vervoer voldoende kwaliteitsvol (vb. Wi-Fi) te maken zodat tijd nuttig gebruikt kan worden maar ook door de faciliteiten voor de auto (vb. parkeerplaats) minder toegankelijk te maken. Bij bepaalde breukmomenten zoals het krijgen van kinderen wordt deze groep hier als het ware in 'geduwd'. Bij een breukmoment is het van belang om snel oplossingen te kunnen aanbieden. Verandering veroorzaakt ongemak en stress, waardoor mensen vaak nog meer vast gaan houden aan wat ze wel hebben. De *panic button* – benaming omwille van het onderliggende paniekgevoel van de gebruiker – zorgt er dan voor dat we niet alleen ontzorgen door andere oplossingen aan te bieden op dit ene vlak maar hen ook helpen om die oplossingen te integreren binnen hun leven. Daarom is het ook aan te raden om niet 1 enkele oplossing (de fiets) maar ook meerdere (carpooling, bus, car sharing…) voor te stellen op zoek wat beter bij hen (ENTHUSE) en hun sociale midden en status (ENGAGE) aansluit.

3.3.2.3 Sociale motivatie

3.3.2.3.1 (Sociale) sfeerbeleving

Bij deze groep speelt de levendigheid van de woonomgeving veelal een doorslaggevende rol bij de keuze van een woonplaats opdat een goede balans kan gevonden worden tussen het sociaal- en werkleven. De woning is liefst gelegen nabij diverse sociale en culturele voorzieningen die dorps- en vooral stadscentra te bieden hebben: 'het echte, bruisende stadsleven'. Bij de verplaatsing naar voorzieningen wordt gekozen voor een vervoerswijze die voor een aangename en fijne beleving zorgt en zeker niet om zo snel mogelijk 'van A naar B te geraken': *"Poppy heb ik nog niet gebruikt, maar naar verluidt worden niet altijd even goed de regels nageleefd en gebeurt het dat je een wagen vuil aantreft. Ik denk dat Cambio-gebruikers wat respectvoller naar elkaar toe zijn." (2A), "Als ik dan toch met de trein moet gaan, probeer ik ook wel het aangename eraan te koppelen: een ontbijt mee op de trein, koffie, spelletje. Op de duur herken je mensen op het perron en ga je samen zitten en er was ook eens een aperitief op de trein, een verjaardagsfeestje, een pintje op vrijdag. Dankzij die bende was de treinervaring wel iets aangenamer. Ben niet tegen de trein, kan ook wel echt genieten van een treinrit." (8C), …*

Voor frequente voorzieningen wordt vaak naar de eigen buurt gegaan maar er wordt ook graag op ontdekking gegaan. Beleving van het winkelen speelt een belangrijke rol: *"Wij zijn fervente café- en restaurantgangers, da's ook de reden waarom we zo graag in de stad wilden wonen. We gaan ook graag te voet want onderweg komen we altijd wel iemand tegen die we kennen.", "De kleine middenstand die hier samenwerkt is plezant. Je zegt er elkaar goeiendag. Dat je een dergelijke connectie hebt in de stad is uniek. Ze hebben er lekkere kazen die je nergens anders kan krijgen, wat charmant is. Je vindt er meer ambachtelijke mensen en je hebt de connectie met de marktkramers."*

(2A), "Er is ook een vieze Carrefour-Express in het centrum van Leuven maar daar stinkt het altijd als je er binnenkomt. Wanneer je niks in huis hebt en je hebt rap iets nodig en komt van de les, dan ga ik daar wel binnen, maar enkel als het niet anders kan. (3B), … Voor specifieke (recreatieve) voorzieningen en/of het bezoeken van vrienden, kennissen en familie wordt graag een verdere afstand afgelegd. Bij sommigen is er zelfs sprake van *excessive travel* gedrag door erg verre afstanden af te leggen (soms zelfs met het vliegtuig) om bepaalde concerten te zien.

Bij deze groep is het belangrijk om in te spelen op die beleving (EXPERIENCE). Ook de verwachting goed in de verf zetten (ENLIGHTEN) zijn belangrijke hefbomen bij deze groep.

3.3.2.3.2 Conformisme

Deze groep bevat personen die in sterke mate groepswezens zijn en laten zich bewust of onbewust beïnvloeden (Fear Of Missing Out) door de mening en/of keuzes van partner, vrienden, familie en kennissen op vlak van mobiliteit, type (online-)voorzieningen maar ook woonplaatskeuze: *"We wouden graag blijven plakken in Gent want vonden het een leuke stad, maar merkten dat we vaak terug naar huis gingen voor familie en vrienden. Ook veel van onze vrienden zijn terug naar hun roots getrokken.", "Mijn leven ziet er anders uit als mijn partner er is of niet, want hij zit anders in elkaar en is meer een huismus.", …* Ze lijken zich vooral te conformeren aan hun peergroep, een houding dat we vooral terugvinden bij *Early* en *late majority* van Rogers. Het sociaal netwerk is belangrijk. Ze gaan meestal naar lokale voorzieningen maar proberen op aanraden ook nieuwe adresjes of producten (vb. specifiek merk) uit. Deze personen hechten belang aan een goede service en het aanvoelen van 'een klik'. Enkele voorbeelden van geïnterviewden: *"Ik vind het brood van de supermarkt eigenlijk lekkerder maar ga toch naar de bakker omdat het een lokale handelaar is die ik ken en zo kan steunen."*

Deze groep is het meest vatbaar voor sociale motivatie (ENGAGE). Gedragswijzigingen komen tot stand in de context van de peergroep en in navolging van voorbeeldfiguren, influencers en opinion leaders. Indien opgepikt door de 'juiste personen' kunnen deze wellicht gestuurd worden. Een voorbeeld van een geïnterviewde: *"Ik was vroeger wat tegen bakfietsen (een beetje geitenwollensokken) maar begin dat wel leuker te vinden. Als je in Gent rondrijdt is dat geen uitzondering meer. Ik zie dat ze daar niet enkel hun kinderen inzetten maar dat ze daar ook boodschappen mee gaan doen. Eigenlijk is dat nog niet zo slecht. In een stad is zoiets nog interessanter want je kan daar toch niet parkeren, dus da's wel een goede oplossing. Zou wel overwegen om een elektrische (bak)fiets te nemen, dan heb ik ook wat meer beweging en het is gemakkelijker dan een gewone fiets."* De timing van het bewegen van deze groep is hier belangrijk: zij kunnen moeilijk als eerste subdoelgroep worden aangesproken, maar komen vaak in een tweede of zelfs derde fase aan bod, wanneer we kunnen tonen dat 'ook anderen als jij' dat doen.

3.4 OVERIGE INVLOEDSFACTOREN

3.4.1 Plek waar iemand is opgegroeid

De plek waar iemand opgegroeid is, lijkt in vele gevallen een grote invloed te hebben op latere woonplaatskeuzen en onrechtstreeks ook het daarbij horende verplaatsingsgedrag. Uit het onderzoek van Compact wonen (De Maeyer e.a. 2020) blijkt hoe eerdere ervaringen in een woontraject mee vorm geven aan frames en verhalen rond wonen. Op die manier kunnen ze ook een belangrijke impact hebben op de intrinsieke motivatie bij zowel de woonlocatiekeuze als de woningkeuze. De interviews leverden een veelheid aan woontrajecten op, maar daar kunnen wel een aantal patronen in onderkend worden. Vaak zoekt men het vertrouwde op: *"Ik heb altijd gewoond bij een koer met veel*

buitenruimte. Dus ik denk niet dat ik zou aarden in een appartement in een stadscentrum." (4B), "De aanwezigheid van groen is belangrijk, want als kind ging ik vaak in het bos wandelen." (17A/1A)
Maar soms keert men het verleden ook de rug toe: *"Ik ben grootgebracht in een klein dorp buiten Antwerpen en die dorpsgemeenschap was voor mij heel verstikkend. Ik hou van het echte stadsleven." Mijn herkomst had ook een invloed op de keuze van de buurt: "Ik woon graag in een gemengde buurt waar geen enkele etnie overheerst en echt een mix is, dus leuk qua leefbaarheid en gezelligheid." (2A), "Ik ben opgegroeid in Massenhoven waardoor ik voor de middelbare school steeds de bus naar de stad moest nemen, wat als kind als een sociaal nadeel voelde tegenover kinderen uit de stad die na school wel konden blijven." (12A), "Ik ben opgegroeid in een klein rijhuis met groot gezin in het centrum van het dorp waar weinig speelruimte was. Dit heeft gemaakt dat ik een voldoende grote tuin wel belangrijk vond bij de keuze voor een gezinswoning." (5A), "Ik voel me nog steeds aangetrokken tot de stad waar ik ben opgegroeid maar ik zou er niet willen wonen, vooral omwille van de drukte. In het vredige Aalter gebeurt er nooit iets negatiefs. Het bevalt me er zeer. Waar ik woon is het 'the middle of nowhere', hier is niks." (2B)*
Of men kiest de positieve elementen van eerdere woonervaringen te combineren: *"Ik ben opgegroeid aan de kust wat een invloed heeft gehad op de keuze van een rustige woonplaats nabij de kust. Maar ook de lange periode van in een stad te wonen (omwille van werk) heeft een invloed gehad. Brugge had de voordelen van een stad en het werk was dichtbij. Bovendien was het er rustig 's avonds: 'Bruges la mort'. Na 18u is het 'museum Brugge' immers gesloten en zie je de stad leeglopen. De toeristen verdwijnen en het wordt terug rustig." (3C)*

3.4.2 Invloed familie en kennissenkring

Door verschillende personen wordt ook het belang van (de nabijheid/bereikbaarheid) van familie, vrienden en kennissen aangehaald zowel bij de woonplaatskeuze als bij hun verplaatsingsgedrag. Om ze te bezoeken worden vaak grotere afstanden afgelegd - zowel met de auto als met het openbaar vervoer: *"Ik organiseer mijn verplaatsingen zoals het bezoeken van familie in Antwerpen vaak vooraf. Met de fiets gaat ik naar het station in Aalter om vervolgens de trein naar Antwerpen te nemen en daar over te stappen op tram of bus naar de deelgemeentes waar mijn verschillende familieleden wonen. Ik ben daarvoor gekend. Ik organiseer dat en doe mijn tour, een paar uurtjes daar en een paar uurtjes daar." (2B)*

3.4.3 Weer

Ook het weer (zomer, winter, donker, …) heeft bij veel verschillende personen een grote invloed op hun verplaatsingsgedrag en de veelal last minute keuze om van vervoersmodus te veranderen. Zo halen sommigen aan eerder te voet/met de fiets (of zelfs de oldtimer) te gaan als het zonnetje schijnt en zal eerder de auto en/of het openbaar vervoer genomen worden bij slecht weer: *"Ik neem niet zo graag de fiets, zeker in 'Belgische' weersomstandigheden (in het bijzonder regen en koude)." (19A), Als het winter is ga ik naar café Mombassa achter de hoek, maar als het zomer is ga ik wat verder naar de Dageraadplaats om iets te drinken." (5B), …* Al trekken sommigen zich daar niets van aan en wordt beroep gedaan op de regenkledij om het weer te trotseren. Uitzonderlijk weegt het zelfs door in de woonplaatskeuze, vooral dan in de levensfase van medior naar senior wanneer sommigen een verhuis naar een ander (zonniger) land overwegen.

3.4.4 Online-voorzieningen en digitale communicatie

Ook het internettijdperk heeft een sterke invloed op ons verplaatsingsgedrag. Enerzijds worden meer en meer verplaatsingen zo uitbesteed, anderzijds zorgt digitale communicatie voor meer efficiënt tijdsgebruik. Een opmerkelijke bevinding uit het belevingsonderzoek is dat de impact van online-voorzieningen een sterk onderschatte invloed heeft op het verplaatsingsgedrag van verschillende personen. Dit geldt zowel voor jongeren als ouderen (!), voor personen in stedelijk als landelijk gebied, enzovoort. Slechts enkelen gaven aan nooit (of toch zeer zelden) gebruik te maken van online-voorzieningen: *"Online aankopen gebeuren heel zelden. Ik ben een 'online analfabeet'." (12B), "Ik probeer mij bewust te beperken in online-aankopen (vanuit duurzaamheidsaspect om extra verplaatsing te vermijden), tenzij voor iets specifiek. Kleren vind ik bijvoorbeeld belangrijk om fysiek te blijven passen." (12C)* Daarenboven wordt door velen ook benadrukt dat het frequente gebruik van online-voorzieningen al het geval was pre-corona. Bij sommigen heeft de Corona-pandemie dit principe nog sterker in de hand gewerkt, terwijl anderen juist minder gebruik zijn gaan maken van online-voorzieningen, bijvoorbeeld om de lokale handelaars te steunen. Zo worden er veel pakketjes thuis geleverd: *"Ik bestel meestal via bol.com, wat niet perse het goedkoopste is (vb. transportkosten) maar wel een goede service betekent (vb. chatbot Billie). Het meisje van post.nl weet ondertussen wel waar we wonen." (1A), "Ik weet eigenlijk niet wanneer ik laatst naar een kledingwinkel ben geweest. Wellicht om een kostuum te kopen, want dat vond ik toch belangrijk om nog voor naar de winkel te gaan. Er komt hier iedere dag wel een pakketje toe, dus dat toont wel hoe vaak ik die online-voorzieningen gebruik. Ik noem het zo omdat het een vervanging is van kledingwinkels." (1B), "We hebben speciaal onze brievenbus laten ombouwen voor pakketjes." (1C), …* Maar soms hebben mensen er ook verdere verplaatsingen voor over (soms zelfs in die mate dat men zich kan afvragen of dat het nog opweegt): *"Ik ga meerdere keren per maand naar een specifieke dagbladhandel die iets verder is (7 min fietsen) maar de enige met een Mondrial-Relay punt voor Vindet-pakjes. Als ik weet dat een aantal pakketjes besteld zijn dan wacht ik om ze te gaan halen totdat ze allemaal zijn toegekomen, maar als ik iets verkoop dan ga ik het wel onmiddellijk brengen, want je hebt maar korte periode om het in orde te brengen." (3A), "Ik maak regelmatig gebruik van Too Good To Go want dit is goedkoper, maar niet zoveel keuze in eigen buurt dus rijd hier een verdere afstand voor: 15 km is wel de maximum want anders is het niet meer rendabel. Dat afhalen is ook op vaste uren dus kan niet perse gekoppeld worden aan andere verplaatsingen." (10), …*

Sommigen vergelijken de prijzen van winkels eerst online alvorens ze een keuze maken om fysiek naar een bepaalde winkel te gaan of er wordt gebruik gemaakt van online promotiecodes. Of juist in de omgekeerde richting: *"Ik ga soms eerst naar de winkel fysiek en dan achteraf kijk ik of online goedkoper is (vb. bol.com). Bij grotere aankopen zoals een koelkast zie ik dat wel liever in het echt en om te kunnen vergelijken de 'look and feel' kunnen zien want op foto op het internet is het soms anders dan in het echt vb. de kleur. Ik zie wel graag of het iets is wat bij me past, ergens voelt het wel dubbel dat je dan zaken moet terugsturen vb. als je schoenen in twee maten bestelt." (16C)* Een andere geïnterviewde hield dan weer aan dat voor bepaalde producten het niet uitmaakt om vooraf de producten fysiek te kunnen zien: *"Zaken voor hobby's die ik fysiek niet kan vinden in de buurt koop ik dan wel online. Vandenborre gebruik ik online voor het bestellen van een koelkast want van zoiets moet je niet fysiek zien hoe het eruit ziet." (16B)* Voeding online bestellen is voor sommigen dan weer een brug te ver, al geldt dat voor anderen niet: *"Online eten kopen is erg gemakkelijk want het wordt gewoon voor je klaargezet, terwijl je in de winkel al snel een uur rondloopt. 'Time is money': je betaalt dan misschien wel 5€ extra om het te laten klaarzetten maar in feite win je het wel terug omdat je meer tijd hebt voor andere dingen. Tijdens corona lieten we soms zelfs frietjes leveren. Je betaalt wel 3€ verzendkosten maar je wint dit wel terug want je moet zelf niet rijden naar de frituur (vb. slijtage, benzine). Je kiest voor gemak dan." (1B)*

Er ontstonden ook interessante gesprekken over de perceptie tussen ecologie, kostprijs en tijd omtrent online-voorzieningen (veelal een verschil in levensfase): *"Als ik iets wil bestellen van minder dan 20€ dan wacht ik eerst totdat ik twee dingen heb om te bestellen zodat de verzendkosten gratis zijn." (1A), "Ik ga voornamelijk kiezen voor het goedkoopste. Je bent student en je moet nog net iets meer letten op je centen en dan telt elke euro. Als ik een week na aankoop op Zalando iets 10€ goedkoper zie staan, dan zal ik daarvoor naar de klantendienst bellen en vraag ik om het bedrag in mindering te brengen. Meestal doen ze dat ook want ze weten toch dat je het anders gaat terugsturen en dan kost het hen meer. Ik ga ook altijd shoppen bij online-winkels die gratis verzenden aanbieden. Bij bol.com heb ik een Select abonnement en dan bestel ik soms voor 3€. Ik weet dat het niet goed is voor het milieu maar het is wel gemakkelijk en je moet je huis niet uit." (1B), "Als ik de auto zou gebruiken om in de winkel een tv op te halen dan is dat ecologisch slechter dan een bestelwagen die tijdens een hele tour verschillende zaken aan huis komt leveren. Een bedrijf denkt toch vanuit afstand versus prijs (brandstof) dus de logistiek is meestal efficiënt gepland en bijgevolg ook duurzaam, behalve dan bij impulsaankopen. De levering kost dan wel 5€ maar als je dat wat structureel aanpakt, bijvoorbeeld in plaats van elke dag aankopen te doen nu één keer, dan weegt dat wel op." (12A).* Onafhankelijk van het feit dat deze trend al dan niet als positief of negatief kan beschouwd worden is het duidelijk dat de meningen hierover verdeeld zijn.

Naast het online bestellen zorgt ook digitale communicatie binnen gezinnen voor het meer efficiënt kunnen afhandelen van boodschappen: *"Communicatie was in mijn vorige relatie een probleem. Ik kwam thuis met boodschappen terwijl mijn vrouw net vaak dezelfde zaken had gekocht of waren vergeten. In mijn huidige relatie en dankzij smartphones zijn we beter georganiseerd en vermijden we overbodige verplaatsingen."*

Het is duidelijk dat online voorzieningen en digitale communicatie een belangrijke impact hebben op verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze. De lockdowns als maatregel tegen de coronapandemie in 2020-2021 kunnen voor velen een belangrijke aanleiding zijn om zich anders ruimtelijk te gaan organiseren. Het lijkt dan ook belangrijk om verder te onderzoeken wat de negatieve en positieve impact is van deze factor die aan belang wint om deze positief te sturen in functie van gedragsverandering.

CONCLUSIE

Een belangrijk uitgangspunt van het belevingsonderzoek was om het hypothetisch schema dat uit de literatuurstudie naar voren kwam te toetsen en aan te vullen. Dat schema stelt de relatie tussen de aanwezigheid van voorzieningen, verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze centraal en beschrijft verschillende verbanden tussen deze drie parameters en een verscheidenheid aan factoren.

Het belevingsonderzoek liet niet enkel toe een vollediger beeld te schetsen van een complexe realiteit, het stelde ons ook in staat om voor verschillende profielen van personen de verbanden tussen verschillende factoren duidelijker te articuleren. Zo werden de drempels en valkuilen opgetekend die door uiteenlopende profielen ondervonden worden en werden ook hefbomen geformuleerd voor het maken van meer duurzame woonplaatskeuzes en verplaatsingen (in relatie tot de strategische doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Zo bevestigt het belevingsonderzoek dat autobezit en nog in een grotere mate de bedrijfs- of salariswagen (met tankkaart) de drempel voor autogebruik duidelijk verlaagt. Ook toont het onderzoek aan dat het al dan niet bezitten van die auto en of het gehecht zijn aan het gebruik sterk de woonplaatskeuze bepaalt en stuurt in het voordeel van woonomgevingen die goed bereikbaar zijn met de auto en waar gemakkelijk en voordelig geparkeerd wordt.

Uit de analyse van de levensfases werd duidelijk dat het verplaatsingsgedrag van jongvolwassen verschilt naargelang er sprake is van een stedelijke of landelijke context. Uit het belevingsonderzoek komt naar voren hoe een waaier aan aspecten die deel uitmaken van leven in de stad aantrekkingskracht uitoefenen op studenten en jongvolwassenen. Interessant is het sterk wisselend gedrag van 'kotstudenten' die in de week stedelijk (verplaatsings-)gedrag vertonen en in het weekend in randstedelijk of landelijk gebied toch vaak de auto gebruiken. De context bepaalt dus sterk het gedrag. Een duidelijke breuk betekent het krijgen van kinderen of een nieuwe gezinssamenstelling die invloed heeft op de woonplaatskeuze en het verplaatsingsgedrag. In de praktijk betekent dat voor vele (middenklasse)gezinnen in Vlaanderen een verhuis van stads- of dorpskern naar de stadsrand of het buitengebied en het meer afhankelijk worden van autogebruik. Een huis met tuin in de 'kindvriendelijkere' suburbane rand is in de hoofden van vele respondenten de ideale woonplek. Hoge aanwezigheid van voorzieningen blijkt een factor die minder doorslaggevend is omdat meer autogebruik (en -bezit) sowieso door velen als onvermijdelijk wordt ervaren in het gezinsleven. Op die manier creëert de gezinsuitbreiding een kantelmoment voor sommigen die tot dan toe een veeleer duurzaam verplaatsingsgedrag had aangehouden. Voor ouderen als medioren en senioren is flexibiliteit in de woonkeuze eerder gering. Mede doordat in Vlaanderen het bezit van een eigen woning ingeburgerd is en velen zich aan een plek hechten, biedt een overgang naar een nieuwe levensfase minder aanleiding voor een verandering in woonkeuze en verplaatsingsgedrag. Voor medioren betreft het bovendien een generatie die opgegroeid is met een mindset die algemeen gesproken nog sterk auto-georiënteerd was, wat nog altijd het verplaatsingsgedrag van een aantal geïnterviewden kleurt. Voor senioren wordt hun gedrag hoofdzakelijk bepaald door hun fysieke en mentale gezondheid. Afhankelijkheid van anderen zal uiteindelijk voor senioren een breuk vormen met hun gedrag als medior.

Naast sociaal-demografische factoren, spelen psychosociale factoren een grote rol in het gedrag dat personen stellen in relatie tot voorzieningen. Deze psychosociale factoren worden in verschillende motivaties opgedeeld volgens verschillende categorieën; namelijk sociale, intrinsieke en extrinsieke motivatie.

Sociale motivaties bepalen woonplaatskeuze en verplaatsingsgedrag. We onderscheiden twee sociale motivaties die vandaag sterk verschillen in hun ruimtelijk gedrag. De groep die sterk lijkt te **conformeren** aan hun **peergroep**, bevat personen die in sterke mate groepswezens zijn en zich bewust of onbewust laten beïnvloeden door de mening en/of keuzes van partner, vrienden, familie en kennissen op vlak van vervoerswijzekeuze, type (online-)voorzieningen en ook woonplaatskeuze. Een andere groep waartoe sociale motivatie van belang is, is die waartoe **sfeerbeleving** de kern van het gedrag vormt. Voor deze groep wordt verplaatsingsgedrag vaak sociaal bepaald. Het tegenkomen van mensen, de kans een praatje te kunnen slagen, iets nieuws ontdekken, zijn voor hen van belang. Ze maken dus sneller gebruik van actieve vormen van verplaatsing en openbaar vervoer en wonen vaker stedelijk of in de dorpskern. Dat vandaag een meerderheid in Vlaanderen niet in kernen of stedelijk gebied woont, maakt dat de groep die conformeert aan de peergroep beperkte aanleiding heeft om die keuze te maken.

Naast sociale motivatie zijn ook **intrinsieke motivaties** doorslaggevende factoren in het bepalen van hun gedrag. Een groep die **duurzaamheid** hoog in het vaandel draagt maakt zich zorgen over de ecologische en maatschappelijke gevolgen van hun gedrag. In vele alledaagse handelingen maken ze kritische keuzes ten voordele van het milieu door het nemen van verantwoorde keuzes op vlak van mobiliteit, type (online-)voorzieningen maar ook woonplaats. Voor een andere (en vaak deels overlappende) groep is **gezondheid** een doorslaggevende factor. Bij deze groep is de (nabijheid van) een groene en gezonde woonomgeving veelal een doorslaggevende factor bij de keuze van een woonplaats. Bij de woning spelen dus criteria mee als rust, luchtkwaliteit, beschikbaarheid over een (collectieve) tuin en/of nabijheid van groenpolen. Gezondheid weegt ook door bij de keuzes voor bepaalde voorzieningen en er zal meer moeite gedaan worden voor bijvoorbeeld het aankopen van biologische producten. Dit gedrag zet zich door bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij bewust en consequent ('door weer en wind') gekozen wordt voor actieve vervoerswijzen zoals de fiets. Een andere groep die zich laat leiden door intrinsieke motivatie is eerder **behoudsgezind**. Bij deze groep is de woonomgeving waar de persoon is opgegroeid veelal een doorslaggevende factor bij de keuze van een woonplaats. De woning is liefst gelegen nabij vrienden en/of familie en in een rustige omgeving met eigen tuin, waar men zich geborgen voelt. Deze personen hechten belang aan tradities en conventies waar ze ingebed zitten en zien deze vaak ook als een onderdeel van hun identiteit. Dit gedrag stelt zich veelal ook bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij meestal de meest gekende vervoerswijze, verweven met hun identiteit wordt gebruikt, al is het mogelijk niet de meest efficiënte manier. Deze persoon gaat liefst naar reeds gekende voorzieningen.

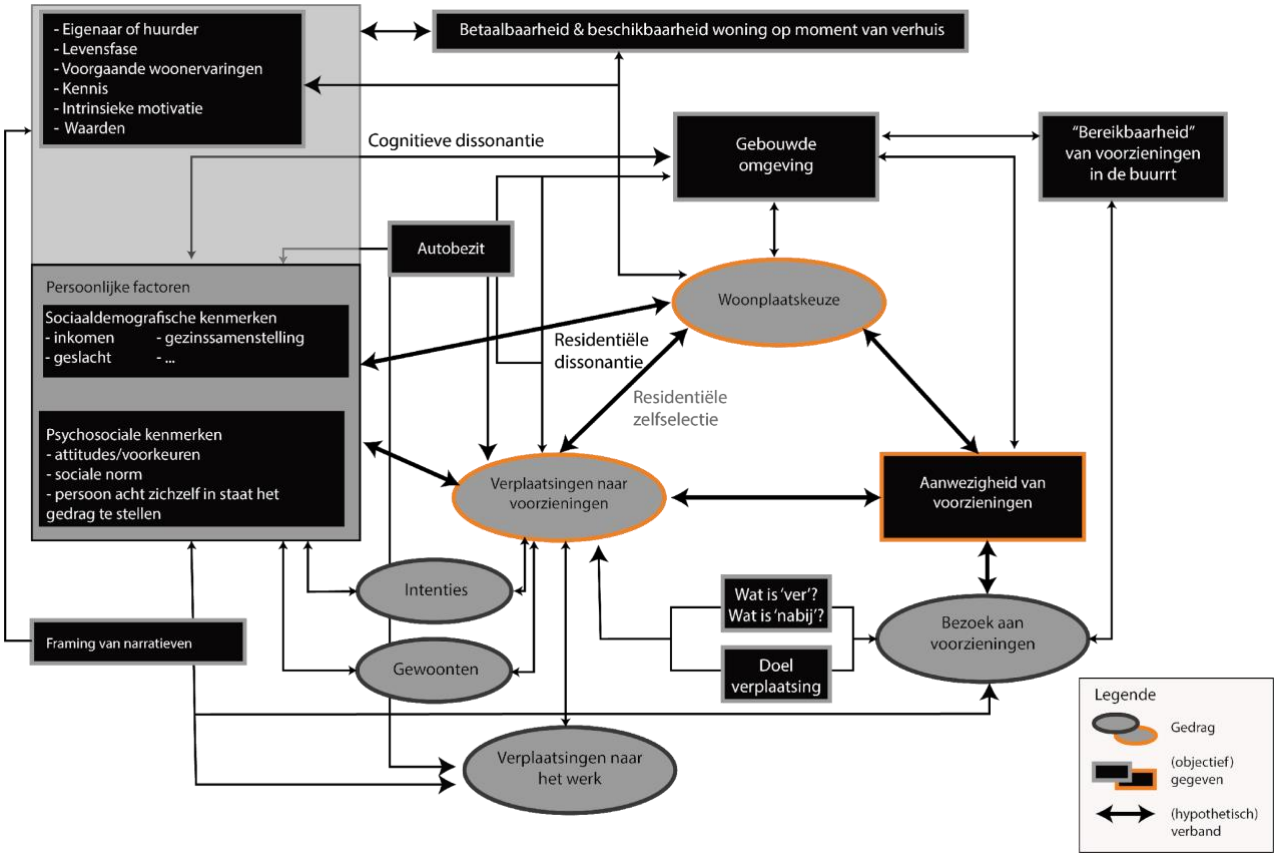
Ook **extrinsieke motivaties** spelen een belangrijke rol bij bepaalde groepen. Zo is **kostprijs** voor velen de meest bepalende factor bij het maken van keuzes. Kostprijs vormt hier een veelal doorslaggevende factor bij de keuze van een woning en woonplaats maar ook de keuze wordt bij deze groep sneller gezien als een goede investering dan het vormen van 'een thuis'. De woning biedt liefst waar voor zijn geld dus loont het de moeite om naar het totale kostenplaatje te kijken (energie- en verplaatsingskosten, ligging, subsidies…). Dit gedrag stelt zich ook bij de verplaatsing naar voorzieningen waarbij besparing meestal voorgaat op comfort of tijdsbesteding. **Efficiëntie** is dan weer een doorslaggevende factor voor andere groepen. Bij deze groep is de ligging van de woonomgeving veelal een doorslaggevende factor bij de keuze van een woonplaats opdat het gezins- en werkleven efficiënt georganiseerd kan worden. De woning is liefst gelegen nabij een vlot bereikbaar centrum met alle nodige voorzieningen en werk. Tot slot is er nog een groep te erkennen die voorlopig nog niet gemotiveerd is door bepaalde factoren maar eerder **berusten op gewoontes**. Deze groep hecht sterk aan gewoontes en kan op termijn zijn weg vinden binnen andere motivaties maar laat zich niet snel overtuigen.

Het belevingsonderzoek toont ook aan dat het internettijdperk een sterke invloed heeft op ons verplaatsingsgedrag. Enerzijds worden meer en meer verplaatsingen zo uitbesteed, anderzijds zorgt digitale communicatie voor meer efficiënt tijdsgebruik. Een opmerkelijke bevinding uit het belevingsonderzoek is dat de impact van online-voorzieningen een sterk onderschatte invloed heeft op het verplaatsingsgedrag van verschillende personen. Dit geldt zowel voor jongeren als ouderen (!), voor personen in stedelijk als landelijk gebied, enzovoort. Online-voorzieningen kenden reeds een sterke opgang voor de coronapandemie voor velen. De pandemie deze bracht hierin waarschijnlijk een versnelling in en bovendien bereikte online-voorzieningen ook groepen die voorlopig achterbleven in het gebruik ervan. Slechts enkelen gaven aan nooit (of toch zeer zelden) gebruik te maken van online-voorzieningen. Naast het online bestellen zorgt ook digitale communicatie binnen gezinnen voor het bijvoorbeeld meer efficiënt afhandelen van boodschappen of andere verplaatsingen. Het is duidelijk dat online voorzieningen en digitale communicatie een belangrijke impact hebben op verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze. De lockdowns als maatregel tegen de coronapandemie in 2020 en 2021 kunnen voor velen een belangrijke aanleiding zijn om zich anders ruimtelijk te gaan organiseren. Het lijkt dan ook belangrijk om verder te onderzoeken wat de negatieve en positieve impact is van deze factor die aan belang wint en om deze positief te sturen in functie van gedragsverandering.

ALGEMENE CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Om de relatie tussen de aanwezigheid van voorzieningen, verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze in Vlaanderen goed te begrijpen combineerde dit onderzoek een literatuurstudie met een belevingsonderzoek waaruit handvaten werden gegenereerd voor duurzame gedragsverandering in het licht van de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

De literatuurstudie onderzocht de relatie tussen de aanwezigheid van voorzieningen, verplaatsingsgedrag en woonplaatskeuze. Een hypothetisch schema werd ontwikkeld dat verschillende verbanden tussen deze drie en andere (persoonlijke en ruimtelijke) factoren tracht te beschrijven. Dit schema toont dus een overzicht aan factoren die bepalend zijn. Het kan gehanteerd worden als vertrekpunt voor toekomstig onderzoek waarin dit schema verder kan worden uitgebouwd en onderbouwd.



Figuur 1.27 Schematische voorstelling: het verband tussen woonplaatskeuze, verplaatsingen naar voorzieningen en aanwezigheid van voorzieningen wordt door heel wat factoren direct of indirect beïnvloed

Een andere doelstelling van dit onderzoek was het begrijpen van het verplaatsingsgedrag naar voorzieningen en de woonplaatskeuze van een verscheidenheid aan profielen met als doel voor hen herkenbare ervaringen op te bouwen, die personen kunnen ondersteunen bij het maken van (meer) duurzame beslissingen met betrekking tot verplaatsingen en woonplaatskeuze. Uit de literatuurstudie is gebleken dat elk van deze beslissingen beïnvloed wordt door een verscheidenheid aan factoren: persoonlijke kenmerken, lokale omgevingskenmerken, en tijdsgebonden en ruimtelijke context.
Het literatuuronderzoek vond geen onderzoek of gegevens die bevestigen dat de aanwezigheid van voorzieningen op wandel- of fietsafstand doorweegt bij woonplaatskeuze. Het belevingsonderzoek gaf aan dat dit bij verschillende personen in zekere mate sterk bepalend was, voornamelijk bij

personen die bewust stedelijk gaan wonen. Nabijheid van voorzieningen wordt in dit geval vaak benoemd als een belangrijk onderdeel en voordeel van het stedelijk leven en wordt in mindere mate als een losstaande doorslaggevende factor beschouwd.

Een belangrijk uitgangspunt van het belevingsonderzoek was ook om het hypothetische model dat uit de literatuurstudie naar voren kwam te toetsen. Het belevingsonderzoek liet niet enkel toe een vollediger beeld te schetsen van een complexe realiteit, het stelde ons ook in staat om voor verschillende profielen de verbanden tussen verschillende factoren duidelijker te articuleren. Zo werden de drempels en valkuilen opgetekend die door uiteenlopende profielen ondervonden worden en werden ook hefbomen geformuleerd voor het maken van meer duurzame woonplaatskeuzes en verplaatsingen (in relatie tot de strategische doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen).

Voor het in kaart brengen van uiteenlopende motivaties en drempels die het verplaatsingsgedrag en de woonplaatskeuze (in relatie tot voorzieningen) vorm geven, betekende het kwalitatief opgevatte belevingsonderzoek een belangrijke meerwaarde. Om uit te maken welke factoren meer of minder doorwegen bij het stellen van een bepaald verplaatsingsgedrag zal echter een uitgebreid kwantitatief onderzoek nodig zijn waarbij het overzicht dat dit onderzoek geeft een belangrijke basis kan vormen.

Louter inzetten op gedragsverandering volgens een sociaal-demografische segmentatie volstaat dan niet. Daarom ging in het belevingsonderzoek veel aandacht uit naar de psychosociale factoren: percepties, sociale waarden en normen, persoonlijke attitudes en voorkeuren. Uit recent gedragsonderzoek is gebleken dat mensen het merendeel van hun gedragskeuzes onbewust maken. Het belevingsonderzoek bouwde hierop verder en verduidelijkte hoe bij uiteenlopende profielen hun (al dan niet onbewust) achterliggende motivatie (intrinsieke, extrinsieke en sociale) een impact heeft op gedragsverandering. Binnen deze categorieën van motivaties werd nog een verdere opdeling gemaakt naar motivaties die nauwkeurig aansluiten op de doelstellingen van dit onderzoek. Zo werd verder gefocust op de motivaties die doorslaggevend zijn bij bepaalde profielen in het stellen van verplaatsingsgedrag of het maken van een woonplaatskeuze. Het gaat dan om de factoren: conformisme aan de peergroep, sfeerbeleving, duurzaamheid, gezondheid, behoudsgezindheid, kostprijs en efficiëntie.

De handvaten voor gedragsverandering tonen ook reeds hefbomen aan de hand van het 7^{E}-model om gedragsverandering in gang te zetten gelinkt aan verschillende profielen. Deze hefbomen zijn een aanleiding voor verder onderzoek dat ook moet uitmaken welke hefbomen op welke moment best ingezet worden. Om duurzame gedragsverandering in te zetten op woonplaatskeuze of verplaatsingsgedrag moeten we echter op dit gedrag terug uitzoomen en de relatie met andere belangrijke factoren zoals de aanwezigheid van werk meenemen. Van hieruit kan dan een gedragsstrategie als een stappenplan of roadmap opgemaakt worden die bepaalt welke hefbomen op welke moment best ingezet worden. Ook dit is een belangrijke aanbeveling voor verder onderzoek.

Een laatste belangrijke bevinding uit dit onderzoek dat internet en digitale communicatie vandaag reeds veel invloed uitoefenen op de organisatie van ons dagelijks leven en dus het ook ons verplaatsingsgedrag in relatie tot voorzieningen en mogelijk zelfs ook de woonplaatskeuze. Digitale communicatie geeft dan ook een nieuwe dimensie aan de factor nabijheid. Deze invloed op ruimtelijk gedrag is vandaag nog onderbelicht in Vlaanderen. We kunnen verder onderzoek naar digitale technologie op ruimtelijk gedrag alleen maar aanmoedigen omdat we vermoeden dat het (potentiële) invloed groot is.

Tot slot is het inzetten op een betere communicatie gericht op een diversiteit aan burgers en alle facetten van hun gedragspatronen belangrijk om tot een effectiever beleid te komen. We eindigen het onderzoek daarom met een simplistischere en wervende weergave van het hypothetisch schema om dit onderzoek te duiden.

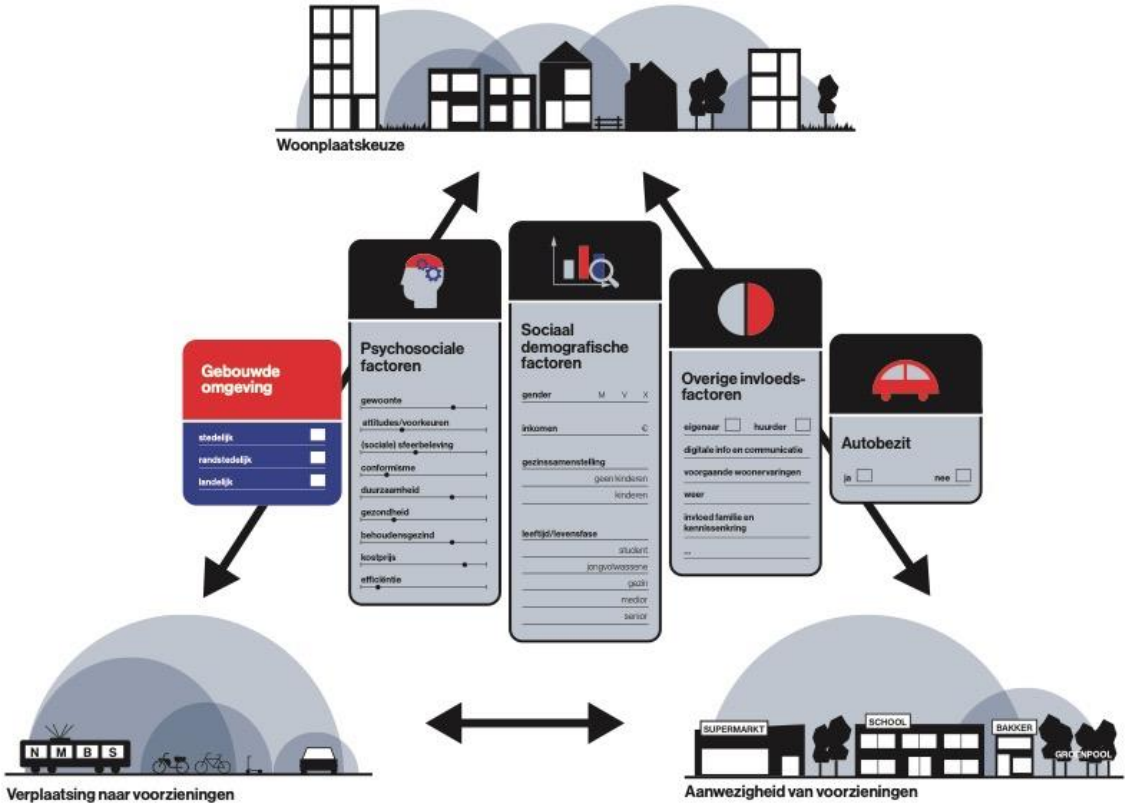


Figure 3 Schematische voorstelling: het verband tussen woonplaatskeuze, verplaatsingen naar voorzieningen en aanwezigheid van voorzieningen wordt door heel wat factoren direct of indirect beïnvloed

UITLEIDING

In 'Metropolis, Megalopolis and Metacity' (2017) beschrijven Brian Mcgrath en Grahame Shane verschillende stedelijke modellen die ze omschrijven als *psycho-socio-natural systems*. De metropolis had stoom als hefboom en staat voor de stad die sterk groeide naar aanleiding van de eerste industriële revolutie. Hoewel ze hier voornamelijk grote wereldsteden bespreken kan je een analogie maken met de Vlaamse 19de eeuwse gordels van onze centrumsteden met fabrieken, arbeiderswoningen en herenhuizen. De meest belangrijke voorzieningen werden in de wijk georganiseerd en nabijheid was een troef. De megalopolis luidde in de geindustrialiseerde wereld een nieuw tijdperk waarbij olie ook letterlijk de motor vormde. De auto gaf de mogelijkheid om de drukke en vervuilde stad te verlaten. Zo ontstonden uitgelegde steden met gescheiden woon- en werkomgevingen, shoppingmalls en baanwinkels. In de ontwikkelende wereld ontstaat gelijktijdig de megacity, gigantische steden die aan lageloontarieven de hoofdmoot van de productie binnen een globale economie op zich zullen nemen. Het model van de megalopolis is kenmerkend voor het Vlaanderen van vandaag en vormt de basis van vele economische, ecologische en maatschappelijke uitdagingen. Het BRV wil dan ook de uitwassen van dit model aan banden leggen met verschillende

doelstellingen. Die doelstellingen zijn vandaag zeer ruimtelijk van aard. Deze studie heeft getoond dat inzicht in gedragsfactoren het ruimtelijk denkwerk om de doelstellingen waar te maken kunnen onderbouwen.

Tot slot beschrijft de paper de Metacity. Dit model omschrijft de stad als één wereldwijd geconnecteerd geheel, waarbij de grens tussen *urban* en *rural* verdwijnt en komaf maakt met het scheiden van functies. Deze stad drijft op digitale informatie en communicatie en elektriciteit als energievorm. Mensen kunnen op basis van informatie weloverwogen keuzes maken die beantwoorden over hun verlangens, doelen, attitudes en motivaties. Dat dit model reeds bepalend is voor het gebruik van ruimte in Vlaanderen blijkt duidelijk uit dit onderzoek. Elke nieuwe technologie toont positieve en negatieve effecten. Vandaag begrijpen ruimtelijke professionals nog te weinig wat deze effecten zijn op onze ruimte omdat we ze nog niet rekenen tot het domein van de planner of architect om ze al dan niet gunstig te kunnen sturen. Rem Koolhaas beschrijft in 'My thougts on the smart city' (2014) zijn onbehaaglijk gevoel dat nieuwe prominente figuren binnen de wereld van 'smart cities' het domein van de stad opeisen en herdenken. Uiteindelijk besluit hij dat architecten en deze *smart city* technici zullen moeten gaan samen werken. Mcgrath en Shane beschrijven de rol van de architect of ontwerper in de *metacity* als een communicator tussen de fragmenten van complexe stedelijke ecosystemen door te focussen op de technologie die ze aandrijft. We kunnen verder onderzoek naar digitale technologie op ruimtelijk gedrag dan ook alleen maar aanmoedigen. In een vervolgonderzoek naar 'Beïnvloeders van gedragsverandering ten aanzien van wonen' zal dit alvast aan bod komen.

REFERENTIES

Anable, Jillian. 2005. '"Complacent Car Addicts" or "Aspiring Environmentalists"? Identifying Travel Behaviour Segments Using Attitude Theory'. *Transport Policy* 12(1): 65–78.

Badland, Hannah e.a. 2014. 'Urban Liveability: Emerging Lessons from Australia for Exploring the Potential for Indicators to Measure the Social Determinants of Health'. *Social Science & Medicine* 111: 64–73.

Beke, Wouter. 2019. 'Beleidsnota Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding 2019-2024'. https://www.vlaanderen.be/publicaties/beleidsnota-2019-2024-welzijn-volksgezondheid-gezin-en-armoedebestrijding.

Belgiawan, Prawira Fajarindra e.a. 2017. 'Modelling Social Norms: Case Study of Students' Car Purchase Intentions'. *Travel Behaviour and Society* 7: 12–25.

Boelens, Luuk, Marleen Goethals, en Dieter Van Hemelrijck. 2019. 'OPERATIONALISERING EN TOEPASSING VAN EEN GEÏNTEGREERDE AANPAK VOOR BOVENLOKALE RUIMTELIJKE PROGRAMMAOPGAVES, uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving.' : 28.

Borck, Rainald. 2007. 'Consumption and Social Life in Cities: Evidence from Germany'. *Urban Studies* 44(11): 2105–21.

Boussauw, Kobe. 2014. *Rapport WP1. Kleinhandel in centra en subcentra: De sleutel tot leefbaarheid en nabijheid?*

Boussauw, Kobe, Michiel van Meeteren, en Frank Witlox. 2014. 'Short trips and central places: The home-school distances in the Flemish primary education system (Belgium)'. *Applied Geography* 53(2014): 311–22.

Boussauw, Kobe, Veronique Van Acker, en Frank Witlox. 2012. 'EXCESS TRAVEL IN NON-PROFESSIONAL TRIPS: WHY LOOK FOR IT MILES AWAY?: EXCESS TRAVEL IN NON-PROFESSIONAL TRIPS'. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 103(1): 20–38.

Bracke, Anke. 2018. 'INTERGENERATIONELE VERSCHILLEN IN VERPLAATSINGSGEDRAG EN DE INVLOED VAN ATTITUDES: EEN ANALYSE VAN PEAK CAR IN GENT'. : 117.

Bruns, André, en Gesa Matthes. 2019. 'Moving into and within Cities – Interactions of Residential Change and the Travel Behavior and Implications for Integrated Land Use and Transport Planning Strategies'. *Travel Behaviour and Society* 17: 46–61.

Butger, Boudewijn, Natanja de Bruin. 2018. 'Werken met profielen en persona's: het goede van hokjesdenken'. *Vanduuren.*

Cervero, Robert, en Kara Kockelman. 1997. 'Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity, and Design'. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 2(3): 199–219.

Cherroud, K., en A. Debruyne. 2018. *Eindrapport 'Bootcamp Wonen & Zorg', een design thinking cocreatietraject. i.o.v. Ministry of Makers & Stad Aalst*.

City of Portland, Oregon. 2020. '20-Minute Neighborhoods'. https://www.portlandonline.com/portlandplan/index.cfm?c=52256&a=288098 (9 april 2020).

van de Coevering, Paul, Kees Maat, en Bert van Wee. 2018. 'Residential Self-Selection, Reverse Causality and Residential Dissonance. A Latent Class Transition Model of Interactions between the Built Environment, Travel Attitudes and Travel Behavior'. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 118: 466–79.

Convery, Sheila, en Brendan Williams. 2019. 'Determinants of Transport Mode Choice for Non-Commuting Trips: The Roles of Transport, Land Use and Socio-Demographic Characteristics'. *Urban Science* 3(3): 82.

Dargay, Joyce. 2007. 'The Effect of Prices and Income on Car Travel in the UK'. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 41(10): 949–60.

Davern, Melanie e.a. 2017. 'Using Spatial Measures to Test a Conceptual Model of Social Infrastructure That Supports Health and Wellbeing'. *Cities & Health* 1(2): 194–209.

De Bruyne, L., en S. Iserbyt. 2011. *Verhuis- en blijfmotieven van jonge gezinnen en jongvolwassenen. Vormings- en onderzoekstraject i.o.v. Team Stedenbeleid Vlaamse Gemeenschap*.

De Decker, Pascal. 2017. 'Van huisje-tuintje-beestje-auto naar appartement-bakfiets-terras in de capuccino-stad ? Vlaamse woonwensen in context. uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving'.
———. 2018. 'Vergrijzing op het platteland. Samenvatting en aanbevelingen'. : 110.
De Decker, Pascal, Eva Gadeyne, en Brecht Vandekerckhove. 2018. 'Ziekenhuisbazen gebuisd voor aardrijkskunde'. *Ruimte* 40(Urban Sprawl).
De Maesschalck, Filip, en Etienne Van Hecke. 2019. 'Uitrustingsgraad en positie in een stadsgewest. Een nieuwe typologie van de Vlaamse Gemeenten'. *Ruimte & Maatschappij* 10(4): 39–50.
De Maeyer, Jonas, Elodie Deprez, Kerim Cherroud, en F. Bambust. 2020. 'Belevingsonderzoek compact wonen. Departement Omgeving, VLaams Planbureau voor Omgeving.' : 136.
De Maeyer, Jonas, Els De Vos en Kimoura Hauquier. (HEIM-collectief). 2018. 'Wonen in diversiteit'.
De Vos, Jonas, Ben Derudder, Veronique Van Acker, en Frank Witlox. 2012. 'Reducing Car Use: Changing Attitudes or Relocating? The Influence of Residential Dissonance on Travel Behavior'. *Journal of Transport Geography* 22: 1–9.
De Vos, Jonas, Dick Ettema, en Frank Witlox. 2018. 'Changing Travel Behaviour and Attitudes Following a Residential Relocation'. *Journal of Transport Geography* 73: 131–47.
De Vos, Jonas, en Frank Witlox. 2016. 'Do People Live in Urban Neighbourhoods Because They Do Not like to Travel? Analysing an Alternative Residential Self-Selection Hypothesis'. *Travel Behaviour and Society* 4: 29–39.
De Witte, Astrid e.a. 2013. 'Linking Modal Choice to Motility: A Comprehensive Review'. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 49: 329–41.
De Witte, N. e.a. 2012. *Een huis? Een thuis! Over ouderen en wonen.* Uitgeverij Vanden Broele.
Delafontaine, M., T. Neutens, T. Schwanen, en N. Van de Weghe. 2011. 'The impact of opening hours on the equity of individual space-time accessibility.' *Computers, Environment and Urban Systems* 35(4): 276–88.
Departement Omgeving van de Vlaamse overheid. z.d. 'Ruimtemonitor 2.0'. https://www.ruimtemonitor.be/lagen (26 augustus 2020).
Departement Omgeving van de Vlaamse overheid. z.d. 'Beleidsplan Ruimte Vlaanderen'. https://omgeving.vlaanderen.be/beleidsplan-ruimte-vlaanderen (20 juli 2018).
Dewulf, Bart e.a. 2012. 'Correspondence between Objective and Perceived Walking Times to Urban Destinations: Influence of Physical Activity, Neighbourhood Walkability, and Socio-Demographics'. *International Journal of Health Geographics* 11(1): 43.
D'Haese, Sara e.a. 2011. 'Criterion Distances and Environmental Correlates of Active Commuting to School in Children'. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 8(1): 88.
Dreesen, Stijn. 2019. 'Verhuisbewegingen in Vlaanderen'. : 49.
Drieskens, Sabine, en Lydia Gisle. 2015. *Gezondheidsenquête 2013. Rapport 3: gebruik van gezondheids- en welzijnsdiensten. Samenvatting van de onderzoeksresultaten.* Wetenschappelijk Instituut Volksgezondheid. https://his.wiv-isp.be/nl/Gedeelde%20%20documenten/Summ_HC_NL_2013.pdf (6 mei 2020).
Dubois, M. e.a. 2020. *Stand van zaken van deelsystemen in Vlaanderen: inventaris, documentanalyse en bevraging van kenners. Studie in opdracht van Departement Omgeving, OMG/VPO/2018/22*.
ESPON. 2017. *PROFECY - Processes, Features and Cycles of Inner Peripheries in Europe. (Inner Peripheries: National territories facing challenges of access to basic services of general interest)*.
Fan, Yingling, Asad Khattak, en Daniel Rodríguez. 2011. 'Household Excess Travel and Neighbourhood Characteristics: Associations and Trade-Offs'. *Urban Studies* 48(6): 1235–53.
Farber, S., M. Z. Morang, en M. J. Widener. 2014. 'Temporal variability in transitbased accessibility to supermarkets'. *Applied Geography* 53(0): 149–59.
Focas, Caralampo, en Panayotis Christidis. 2017. *What drives car use in Europe?* European Commission, Joint Research Centre.
Forsyth, Ann. 2015. 'What is a Walkable Place? The Walkability Debate in Urban Design'. *Urban Design International* 20(4): 274–92.

Fransen, Koos, Steven Farber, Greta Deruyter, en Philippe De Maeyer. 2018. 'A Spatio-Temporal Accessibility Measure for Modelling Activity Participation in Discretionary Activities'. *Travel Behaviour and Society* 10: 10–20.
Fransen, Koos, Tijs Neutens, Philippe De Maeyer, en Greet Deruyter. 2015. 'A Commuter-Based Two-Step Floating Catchment Area Method for Measuring Spatial Accessibility of Daycare Centers'. *Health & Place* 32: 65–73.
GfK. 2017. *Milieuverantwoorde consumptie: monitoring kennis, attitude en gedrag*.
Glaeser, E.L., en J.D. Gottlieb. 2006. 'Urban Resurgence and the Consumer City'. *Urban Studies* 43(8): 1275–99.
Glorieux, Ignace e.a. z.d. 'Tijdsbestedingsonderzoek TOR13'.
Habibian, Meeghat, en Aryan Hosseinzadeh. 2018. 'Walkability Index across Trip Purposes'. *Sustainable Cities and Society* 42: 216–25.
van Hees, Susan, Klasien Horstman, Maria Jansen, en Dirk Ruwaard. 2017. 'Photovoicing the Neighbourhood: Understanding the Situated Meaning of Intangible Places for Ageing-in-Place'. *Health & Place* 48: 11–19.
Heylen, Kristof, en Lieve Vanderstraeten. 2019. *Resultaten van de woonsurvey 2018*.
Hidalgo, Anne. 2020. 'Dossier de presse. Le Paris du quart d'heure'. https://annehidalgo2020.com/wp-content/uploads/2020/01/Dossier-de-presse-Le-Paris-du-quart-dheure.pdf (27 juli 2020).
Jakobsson Bergstad, Cecilia e.a. 2018. *STARS. Shared mobility opporTunities And challenges foR European citieS. The influence of socioeconomic factors in the diffusion of car sharing.* http://stars-h2020.eu/wp-content/uploads/2019/06/STARS-D4.1.pdf (25 mei 2020).
Janssens, D, K Declercq, en G Wets. 2014. 'Analyserapport Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 4.5 (2012-2013)'. : 116.
Janssens, D., K Declercq, en G Wets. 2018. 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3 (2017-2018). Analyserapport'.
Janssens, D, R Paul, en G Wets. 2020. 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.4 (2018-2019). Analyserapport'.
de Jong, Andries e.a. 2008. *Regionale woningmarktgebieden. Verschillen en overeenkomsten*.
Karsten, Lia. 2007. 'Housing as a Way of Life: Towards an Understanding of Middle-Class Families' Preference for an Urban Residential Location'. *Housing Studies* 22(1): 83–98.
Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman, en Dominique Joye. 2004. 'Motility: Mobility as Capital'. *International Journal of Urban and Regional Research* 28(4): 745–56.
Khan, Shakil, Hanna Maoh, Chris Lee, en William Anderson. 2016. 'Toward Sustainable Urban Mobility: Investigating Nonwork Travel Behavior in a Sprawled Canadian City'. *International Journal of Sustainable Transportation* 10(4): 321–31.
Klein, Nicholas J., en Michael J. Smart. 2017. 'Millennials and Car Ownership: Less Money, Fewer Cars'. *Transport Policy* 53: 20–29.
Koolhaas, Rem. 2014. *Digital Minds for a New Europe. My thoughts on the smart city.* https://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/kroes/en/content/my-thoughts-smart-city-rem-koolhaas.html (24 september 2014).
Kompil, Mert, Chris Jacobs-Crisioni, Lewis Dijkstra, en Carlo Lavalle. 2019. 'Mapping Accessibility to Generic Services in Europe: A Market-Potential Based Approach'. *Sustainable Cities and Society* 47: 101372.
Loopmans, Maarten e.a. 2010. 'Selectie van kleinstedelijke gebieden in Vlaanderen. Een onderzoek in opdracht van Vlaamse Overheid, Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend erfgoed, Afdeling Ruimtelijke Planning'. : 206.
Manaugh, Kevin, en Ahmed El-Geneidy. 2011. 'Validating walkability indices: How do different households respond to the walkability of their neighborhood?' *Transportation Research* Part D(16): 309–15.

Martínez, L. Miguel, en José Manuel Viegas. 2013. 'A New Approach to Modelling Distance-Decay Functions for Accessibility Assessment in Transport Studies'. *Journal of Transport Geography* 26: 87–96.
Matthyssen, Elke e.a. 2019. *Veranderingsprocessen en hun ruimtelijke impact. Onderzoek vanuit een transitieperspectief op basis van stakeholdersgesprekken, uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving.*
McGrath, Brian en Shane Grahame. 2017. 'Chapter 8.1: Metropolis, Megalopolis and Metacity'.
May, Xavier, Thomas Ermans, en Nils Hooftman. 2019. 'Bedrijfswagens: diagnostiek en uitdagingen van een fiscaal regime'. *Brussels Studies*. http://journals.openedition.org/brussels/2477 (27 maart 2020).
van Meeteren, Michiel e.a. 2015. *Kritische massa. Syntheserapport*.
Meeus, Bruno, en Pascal De Decker. 2015. 'Staying Put! A Housing Pathway Analysis of Residential Stability in Belgium'. *Housing Studies* 30(7): 1116–34.
Melia, Steven. 2014. 'Carfree and Low-Car Development'. In *Transport and Sustainability*, red. Stephen Ison en Corinne Mulley. Emerald Group Publishing Limited, 213–33. https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/S2044-994120140000005012/full/html (5 mei 2020).
Minnen, J., I. Glorieux, T.P. van Tienoven, S. Daniels, D. Weenas, J. Deyaert, S. Van den Bogaert, S. Rymenants(2014): Modular Online Time Use Survey (MOTUS): Translating an existing method in the 21st century.
Mokhtarian, Patricia L., en Xinyu Cao. 2008. 'Examining the Impacts of Residential Self-Selection on Travel Behavior: A Focus on Methodologies'. *Transportation Research Part B: Methodological* 42(3): 204–28.
Næss, P., S. Peters, H. Stefansdottir, en A; Strand. 2018. 'Causality, Not Just Correlation_ Residential Location, Transport Rationales and Travel Behavior across Metropolitan Contexts | Elsevier Enhanced Reader'.
https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0966692317307317?token=B0DF6EB89B2236F2A6C96F43CA8A0B6ECE7CBCED2F8DC0A6B4908BBF130C29C1A5460513D429107706E484D88C1DAE9C (10 maart 2020).
Nello-Deakin, Samuel, en Anna Nikolaeva. 2020. 'The Human Infrastructure of a Cycling City: Amsterdam through the Eyes of International Newcomers'. *Urban Geography*: 1–23.
Neutens, Tijs, Matthias Delafontaine, Darren M. Scott, en Philippe De Maeyer. 2012. 'An Analysis of Day-to-Day Variations in Individual Space–Time Accessibility'. *Journal of Transport Geography* 23: 81–91.
Newman, P. G., en J. R. Kenworthy. 1989. *CITIES AND AUTOMOBILE DEPENDENCE: AN INTERNATIONAL SOURCEBOOK*. https://trid.trb.org/view/351194 (14 april 2020).
Nijland, Hans, en Jordy van Meerkerk. 2017. 'Mobility and Environmental Impacts of Car Sharing in the Netherlands'. *Environmental Innovation and Societal Transitions* 23: 84–91.
Oakil, Abu Toasin, Dorien Manting, en Hans Nijland. 2018. 'The Role of Individual Characteristics in Car Ownership Shortly after Relationship Dissolution'. *Transportation* 45(6): 1871–82.
Oakil, Abu Toasin Md, Dorien Manting, en Hans Nijland. 2016a. 'Determinants of Car Ownership among Young Households in the Netherlands: The Role of Urbanisation and Demographic and Economic Characteristics'. *Journal of Transport Geography* 51: 229–35.
———. 2016b. 'Dynamics in Car Ownership: The Role of Entry into Parenthood'. : 13.
de Olde, Clemens e.a. 2018. 'Tussen stad en rand: percepties op push- en pullfactoren bij de woonplaatskeuze van jonge gezinnen in Vlaanderen'. *Ruimte & Maatschappij*: 20.
O'Sullivan, Feargus. 2020. 'It's Time for the "15-Minute City"'. *CityLab*. https://www.citylab.com/environment/2020/02/paris-election-anne-hidalgo-city-planning-walks-stores-parks/606325/ (8 april 2020).
Pennincx, Inge, en Sophie De Mulder. 2019. 'The Relocation of a Circus School from the Perspective of Mobility of Its Participants'.

Pisman, Ann, Stijn Vanacker, Guy Engelen, en Lien Poelmans. 2019. *Ruimterapport Vlaanderen (RURA). Een ruimtelijke analyse van Vlaanderen; deel 1*.
Potoglou, Dimitris, en Pavlos S. Kanaroglou. 2008. 'Modelling Car Ownership in Urban Areas: A Case Study of Hamilton, Canada'. *Journal of Transport Geography* 16(1): 42–54.
Riggs, William. 2017. 'Painting the Fence: Social Norms as Economic Incentives to Non-Automotive Travel Behavior'. *Travel Behaviour and Society* 7: 26–33.
Saeys, A., R. Vandevoordt, en G. Verschraegen. 2018. *Samenleven in diversiteit: kwalitatief onderzoek naar de perspectieven van vluchtelingen [Living in diversity: A qualitative research on the perspectives of refugees]*. Brussels: Agentschap Binnenlands Bestuur.
Sansen, J., en M. Ryckewaert. 2020. *B-REL: Socio-spatial analysis of middle income housing projects in Brussels. Moving beyond mainstream solutions with lessons from Amsterdam, Hamburg & Copenhagen. B-REL research project. Brussels. [report prepared for Innoviris]*.
Santinha, G., J. Wolf, en C. Costa. 2019. 'The built environment and active life-styles in older adults: an analysis of the location of care services in Portugal'. *AESOP 2019 Conference - Book of Papers*: 3394–99.
Scheiner, Joachim. 2014. 'The Gendered Complexity of Daily Life: Effects of Life-Course Events on Changes in Activity Entropy and Tour Complexity over Time'. *Travel Behaviour and Society* 1(3): 91–105.
Schwanen, Tim, David Banister, en Jillian Anable. 2012. 'Rethinking Habits and Their Role in Behaviour Change: The Case of Low-Carbon Mobility'. *Journal of Transport Geography* 24: 522–32.
Sioui, Louiselle, Catherine Morency, en Martin Trépanier. 2013. 'How Carsharing Affects the Travel Behavior of Households: A Case Study of Montréal, Canada'. *International Journal of Sustainable Transportation* 7(1): 52–69.
Slabbinck, Hendrik. 2017. *Discussienota: Nudging als beleidsinstrument.*
Spinney, Jamie E.L., Darren M. Scott, en K. Bruce Newbold. 2009. 'Transport Mobility Benefits and Quality of Life: A Time-Use Perspective of Elderly Canadians'. *Transport Policy* 16(1): 1–11.
Statistiek Vlaanderen. 2018. 'Vlaamse survey Sociaal-Culturele Verschuivingen (SCV)'. https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/survey-scv-survey (7 mei 2020).
Storme, Tom e.a. 2015. *Verdiepingsrapport Topvoorzieningen, uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen.*
Tobler, W. R. 1970. 'A Computer Movie Simulating Urban Growth in the Detroit Region'. *Economic Geography* 46(sup1): 234–40.
Van Acker, Veronique, Bert Van Wee, en Frank Witlox. 2010. 'When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour'. *Transport Reviews* 30(2): 219–40.
Van Acker, Veronique, en Frank Witlox. 2010. 'Car Ownership as a Mediating Variable in Car Travel Behaviour Research Using a Structural Equation Modelling Approach to Identify Its Dual Relationship'. *Journal of Transport Geography* 18(1): 65–74.
Van Den Bergh, Gitte, Sofie Aelterman, Vincent Mouton, en Dirk Engels. 2018. *Eindrapport Verkenning en ontwikkeling Mobiscore. Studie uitgevoerd in opdracht van Vlaamse Overheid, Departement Omgeving*.
Van Meeteren, Michiel, Kobe Boussauw, David De Kool, en Ward Ronse. 2013. *Het Vlaams gewest als polycentrische ruimte: van semantiek tot toepassing*. Steunpunt Ruimte.
Van Nuffel, Nathalie, en Pieter Saey. 2005. 'COMMUTING, HIERARCHY AND NETWORKING: THE CASE OF FLANDERS'. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 96(3): 313–27.
Vandekerckhove, B. e.a. 2019. *Ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in functie van de knooppuntwaarde en het voorzieningenniveau aan de kust en in de Westhoek, uitgevoerd in opdracht van het Vlaams Planbureau voor Omgeving.*
Vandekerckhove, Brecht, Nick Schuermans, Pascal De Decker, en Wouter Kesbeke. 2013. 'De woonmarkt is regionaal'. *Ruimte* 17: 22–27.
Verachtert, Els e.a. 2016. *Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen – eindrapport*.

‘Verzorgingsgebied’. z.d. https://ees.kuleuven.be/VFT/Excursies/Antwerpen/begrippenlijst/begrippen/verzorgingsgebied.htm.
Vlaams Instituut Gezond Leven. 2018. ‘Achtergrondinfo voor experten’.
Volckaert, Emma, en Pascal De Decker. 2019. ‘Woonsituatie en -dynamieken bij ouderen’. : 138.
Walk Score. 2020. ‘Most Walkable Cities in the United States, Canada, and Australia on Walk Score’. *Walk Score*. www.walkscore.com/cities-and-neighborhoods/ (9 april 2020).
van Wee, Bert. 2009. ‘Self-Selection: A Key to a Better Understanding of Location Choices, Travel Behaviour and Transport Externalities?’ *Transport Reviews* 29(3): 279–92.
Weinberger, Rachel, en Frank Goetzke. 2010. ‘Unpacking Preference: How Previous Experience Affects Auto Ownership in the United States’. *Urban Studies* 47(10): 2111–28.
Wessel, Terje, en Erik Bjørnson Lunke. 2019. ‘Raising Children in the Inner City: Still a Mismatch between Housing and Households?’ *Housing Studies*: 1–21.
Widener, Michael J., Steven Farber, Tijs Neutens, en Mark Horner. 2015. ‘Spatiotemporal Accessibility to Supermarkets Using Public Transit: An Interaction Potential Approach in Cincinnati, Ohio’. *Journal of Transport Geography* 42: 72–83.
Yang, Yong, en Ana V. Diez-Roux. 2012. ‘Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups’. *American Journal of Preventive Medicine* 43(1): 11–19.
Zwerts, Enid e.a. 2010. ‘How Children View Their Travel Behaviour: A Case Study from Flanders (Belgium)’. *Journal of Transport Geography* 18(6): 702–10.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: SELECTIECRITERIA KWALITATIEF ONDERZOEK

De vragen gekoppeld aan de selectie voor het kwalitatief onderzoek zijn als volgt:

Persoonlijke vragen

Hoe identificeert u zichzelf?

- Man
- Vrouw
- Andere
- Ik wens hier niet op te antwoorden

Wat is uw gezinssituatie?

- Alleenwonend
- Eénoudergezin (met inwonende kinderen)
- Samenwonend met partner en met inwonende kinderen
- Samenwonend met partner zonder inwonende kinderen
- Samenwonend met ouders en afhankelijk van ouders (= zonder eigen inkomen)
- Samenwonend met ouders en onafhankelijk van ouders (= met eigen inkomen)
- Andere, gelieve te specificeren:

Uit hoeveel personen bestaat uw gezin (dit zijn de mensen waarmee u samenwoont), uzelf meegerekend?
[….] personen

Wat is uw leeftijd?
[….]

Wat is uw hoogst behaalde diploma?

- Geen diploma
- Lager onderwijs
- Buitengewoon onderwijs
- Lager middelbaar onderwijs (alle types, eerste of tweede graad)
- Hoger middelbaar onderwijs (humaniora, derde graad) of post-secundair onderwijs
- Hoger onderwijs (hogeschool of universiteit)

Wat is uw professionele situatie?

- Leerling, student of in beroepsopleiding
- Arbeider in de privésector (profit of non-profit)
- Bediende in de privésector (profit of non-profit)
- Statutair of contractueel ambtenaar in de openbare sector of het onderwijs
- Zelfstandige (vrij beroep, handelaar, freelancer, bestuurder ...) zonder personeel
- Zelfstandige (ondernemer, bedrijfsleider, …) met personeel
- Helper – meewerkend familielid zonder vergoeding
- Huisvrouw/man, u verzorgt dus het eigen huishouden
- Werkzoekend/werkloos
- Permanent of langdurig arbeidsongeschikt (invaliditeit, ziekte, …)

- In volledige loopbaanonderbreking (of tijdskrediet) langer dan 3 maanden
- Met (brug-)pensioen
- Andere situatie zonder betrekking

Vragen ifv ruimtelijke indeling: bedoeling is de bestaande indelingen zo dicht mogelijk te benaderen : 'verstedelijkt, randstedelijk, landelijk' en 'kern, lint, verspreid'

Wat is de postcode van uw woonplaats?
[….]

Naam van gemeente of deelgemeente, wijk of dorp ? (vrij veld)
[….]

In welk woningtype woont u?
- rijhuis
- driegevelwoning / halfopen bebouwing
- open bebouwing / vrijstaande woning
- appartement in klein appartementsgebouw of opgedeelde woning (max 8 units)
- appartement in groot gebouw (>8 units)
- andere

Vraag over beschikbaarheid van voertuigen in het gezin.

Welke voertuigen heeft uw gezin ter beschikking ? (Hou zowel rekening met voertuigen die u zelf gekocht heeft, met bedrijfsvoertuigen of eventueel nog andere bijvoorbeeld via een systeem van autodelen). Gelieve bij elk voertuig het aantal te vermelden.

Schrijf " 0" voor elke soort van voertuig waarover uw gezin niet beschikt. Met een gezin bedoelen we alle personen die wonen op het adres waar u feitelijk woont.
(telkens aantal)

[….] eigen auto, bedrijfswagen of deelwagen
[….] bestelwagen
[….] elektrische fiets
[….] bakfiets
[….] (kinder-)fiets
[….] snorfiets (max. 25 km / u)
[….] bromfiets (max 40 km / u)
[….] motor (sneller dan 40 km / u)

Vragen bereidheid tot deelname kwalitatief onderzoek

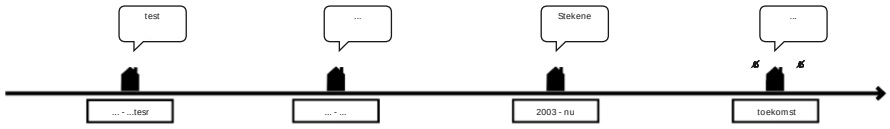
Tot slot werden er enkele vragen gesteld met betrekking tot deelname aan het kwalitatief onderzoek. We vroegen daar of ze het zagen zitten om in groep deel te nemen of liever alleen? Of ze een computer en stabiel internet ter beschikking hebben en wat voor (overdag of avond) mogelijk zijn. Zo werd de toegankelijkheid om deel te hemen verhoogd.

BIJLAGE 2: HET VERZAMELEN VAN ERVARINGEN: WORKSHOPRONDE 1

1A

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

[illegible]

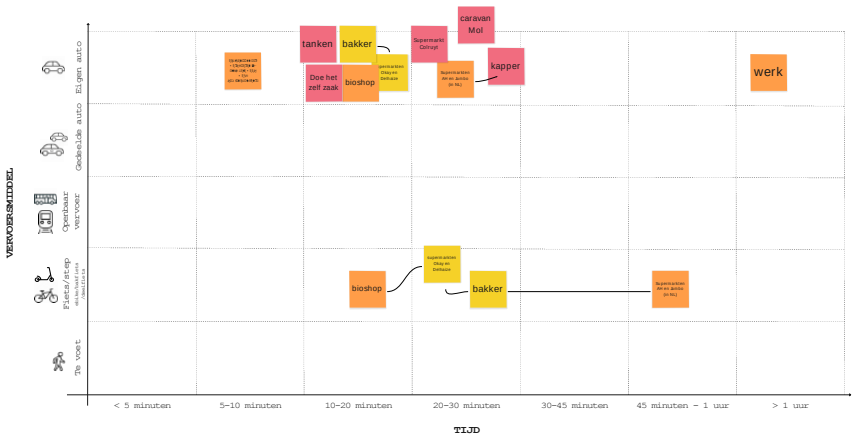


+/- Factoren woonplaats keuze

1) ...	1) ...	1) betaalbaar	1) ...
2) ...	2) ...	2) midden in het groen (én tuin)	2) ...
3) ...	3) ...	3) dichtbij autostrade	3) ...
4) .jkjkkjj	4) ...	4) geen drukte	4) ...
5) ...	5) ...	5) 3,5 km van dichtstbijzijnde winkel	5) ...

[illegible]

[illegible]



Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen is geen doorslaggevende factor de keuze van de woonplaats. De nabijheid van een autostrade om zich gemakkelijk te kunnen verplaatsen naar werk en voorzieningen (bereikbaarheid) wel.
- Hecht bij de keuze van een woonplaats belang aan betaalbaarheid maar ook aan een groene en rustige woonomgeving: "Ik woon in het midden van nergens. Als ik hier rondkijk zie ik enkel bomen en velden en een paar buren."

Frequent gebruikte voorzieningen:

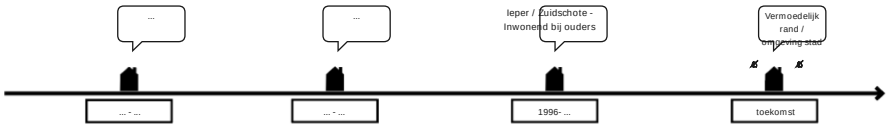
- De keuze voor een bepaalde voorziening hangt sterk af van waar de goedkoopste producten worden aangeboden. Prijzen van verschillende winkels worden bijna altijd vooraf vergeleken (vb. via app Colruyt), ook voor eenzelfde winkel: "Jupiler kost in de Colruyt van Mol 11,80€ voor een bak en thuis kost dat 13,50€. Ook de benzine is daar goedkoper." Voor sommige producten die men elders niet heeft wordt wel naar een vaste winkel gegaan (vb. Alpro Café in Delhaize).
- Er worden ook vaak zaken online gekocht, meestal via bol.com, wat niet perse het goedkoopste is (vb. transportkosten) maar wel een goede service betekent (vb. chatbot Billie). “Het meisje van post.nl weet ondertussen wel waar we wonen.”

Verplaatsing naar voorzieningen:

- “De dichtstbijzijnde winkel is op 3,5 km dus ik doe mijn boodschappen voornamelijk in één keer met de auto.” Er worden ook vaak koppelingen gemaakt en soms wordt een verdere afstand afgelegd als er een goedkoper aanbod is (vb. winkelen in Nederland).

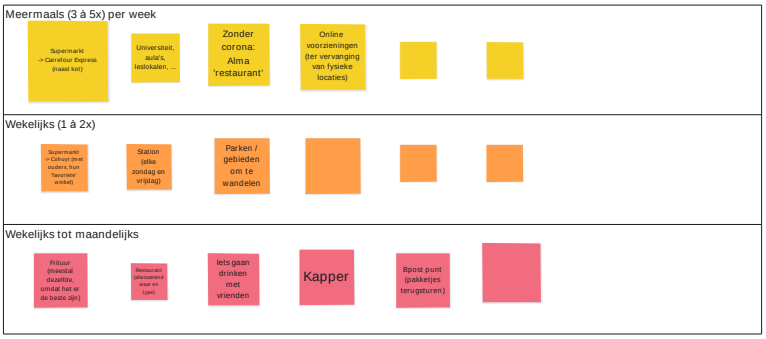
1B

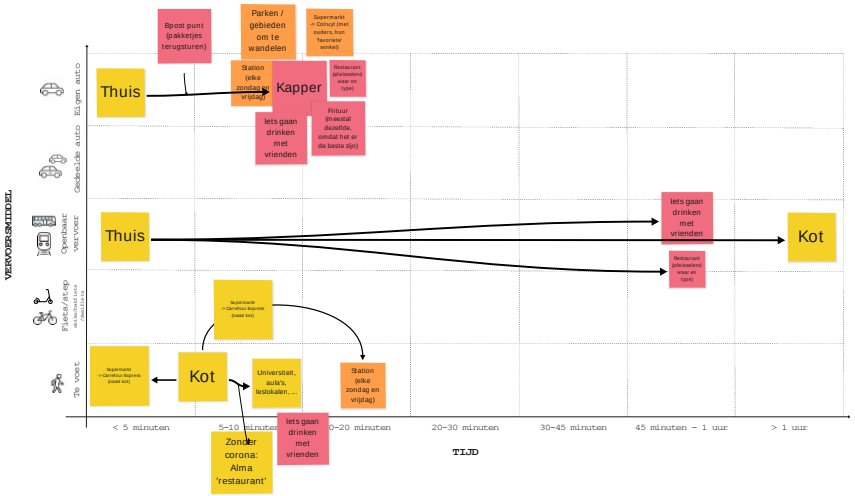
- Man
- Jongvolwassene, student
- 24 jaar
- Vrijstaande (huur)woning, in Zuidschote
- Samenwonend met ouders en op kot in Leuven
- Gezinsauto (2)



+/- Factoren woonplaats keuze

1) ... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...	1) ... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...	1) Geen vrije keuze 2) Nabijheid lagere school (overkant straat) 3) Regio waar ook grootouders worden 4) Rustige omgeving 5) /	1) Werksituatie / locatie 2) Nabijheid van voorzieningen zoals winkels, vrije tijd, school,... 3) Gemakkelijk bereikbaar / voldoende parking 4) Liefst rustige omgeving (geen spoorlijn bv.) 5) Afhankelijk van toekomstige job: betaalbaarheid 6) Ruim huis met tuin





Woonplaatskeuze:

- Enerzijds wonend bij ouders in een landelijke gemeente met weinig en moeilijk bereikbare voorzieningen: "Nadeel is dat we een kwartier moeten rijden naar de dichtstbijzijnde supermarkt. In de toekomst wil ik dat liever niet." En anderzijds op kot in een stad met veel voorzieningen.
- Beide hebben een invloed op de 'ideale' woonwens: een rustige woonomgeving (met ruim huis, tuin en parking) maar toch gemakkelijk bereikbaar en nabij een stad met werk en voorzieningen: "Gemakkelijk bereikbaar is belangrijk, want als je in stadscentrum zou gaan wonen krijg je bijvoorbeeld te maken met een circulatieplan of met voetgangerszones, wat je woning minder toegankelijk maakt." De woning moet bovendien ook nog 'betaalbaar' zijn.

Frequent gebruikte voorzieningen:

- Bezoekt zo goed als geen fysieke winkels maar bestelt veel online: "Ik weet eigenlijk niet wanneer ik laatst naar een kledingwinkel ben geweest. Wellicht om een kostuum te kopen, want dat vond ik toch belangrijk om nog voor naar de winkel te gaan. Er komt hier iedere dag wel een pakketje toe, dus dat toont wel hoe vaak ik die online-voorzieningen gebruik. Ik noem het zo omdat het een vervanging is van kledingwinkels."
- Het aanbod van producten (gericht op studenten, vb. studentenrestaurant) speelt een factor: "Als ik geen zin heb om te koken ga ik naar de Carrefour want daar hebben ze specifieke schotels die je kan opwarmen, al is het aanbod beperkt. In de Spar hebben ze ook zaken die door een traiteur worden gemaakt zoals vol-au-vent, wat je in de Carrefour dan weer niet hebt."
- Daarnaast is ook de betaalbaarheid een belangrijke factor bij de keuze voor bepaalde voorzieningen: "Ik ga voornamelijk kiezen voor het goedkoopste. Je bent student en je moet nog net iets meer letten op je centen en dan telt elke euro. Ik ga ook altijd shoppen bij online-winkels die gratis verzenden aanbieden. Bij bol.com heb ik een Select abonnement en dan bestel ik soms voor 3€. Ik weet dat het niet goed is voor het milieu maar het is wel gemakkelijk en je moet je huis niet uit."

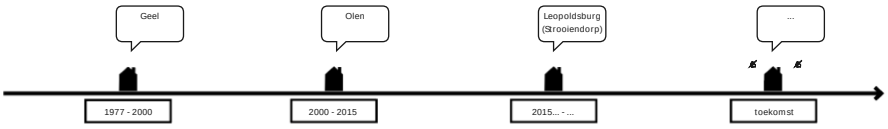
Verplaatsing naar voorzieningen:

- De verplaatsing naar voorzieningen gebeurt vrij ad hoc: "Ik ga meestal ook maar een half uur voor ik ga eten boodschappen doen, dus ik ga niet op voorhand in het begin van de week inkopen doen."
- Daarnaast speelt vooral ook 'gemakzucht' een belangrijke rol. "De 'grote Delhaize' en de Carrefour aan de Naamse Poort zijn maar een kilometer hiervandaan maar dat is te voet toch wat te ver. Dus daarom ga ik voor mijn gemak naar de 'kleine Carrefour' of de Spar naast mijn kot. In mijn vriendenkring is dat ook normaal. Ik denk dat wij als jongeren allemaal een beetje voor ons gemak kiezen."
- Om die reden wordt vaak ook gekozen voor leveringen aan huis: "Time is money. Je betaalt dan misschien wel 5 euro voor het klaar zetten en de transportkosten, maar in feite win je die wel terug omdat je meer tijd hebt voor andere dingen."
- Het pendelen naar het kot en het afspreken met vrienden (in centraal gelegen stad) gebeurt vooral met het openbaar vervoer. In Leuven zelf wordt vooral veel te voet gedaan en thuis wordt voor veel zaken de auto gebruikt: "De meeste dingen in Leuven doe ik te voet, niet met de fiets. Dan moet je je fiets niet telkens wegbergen en is er geen kans dat die gestolen wordt of dat je die niet meer terugvindt. Als ik thuis iets wil gaan drinken met vrienden moet ik de auto nemen. Er rijden hier geen bussen."

1C

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

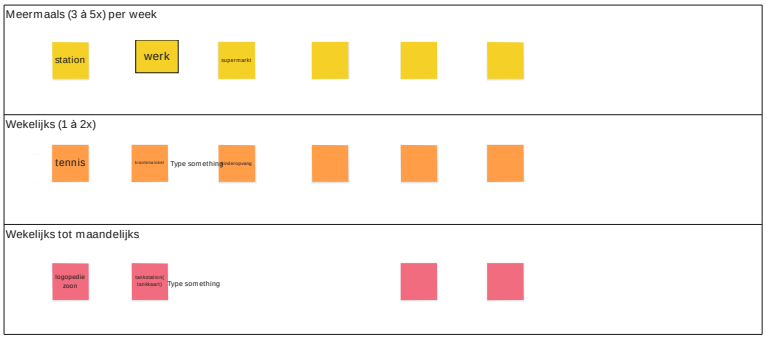
[illegible]



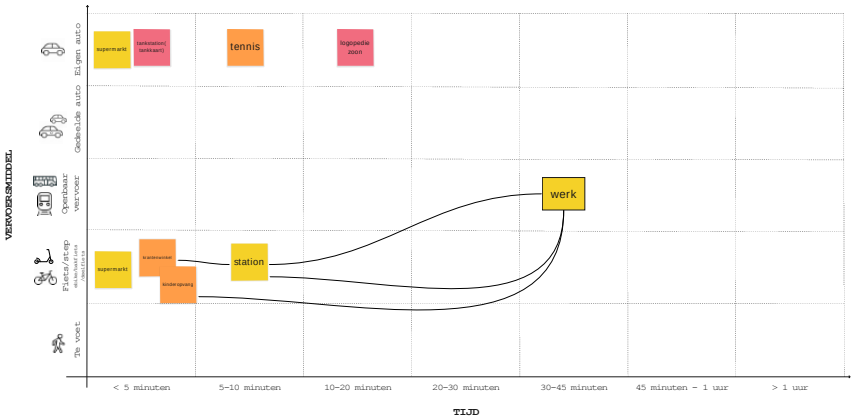
+/- Factoren woonplaats keuze

1) wonen bij de ouders 2) kort bij grootouders... 3) ... 4) ... 5) ...	1) Zelfstandig wonen 2) .Dicht bij vrienden. 3) vrijheid 4) kort bij werk 5) ...	1) Rustige verkaveling 2) nabijheid station 3) veel kindjes in de verkaveling 4) bereikbaarheid winkels 5) .bereikbaarheid werk	1) ik ben tevreden waar ik nu woon 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

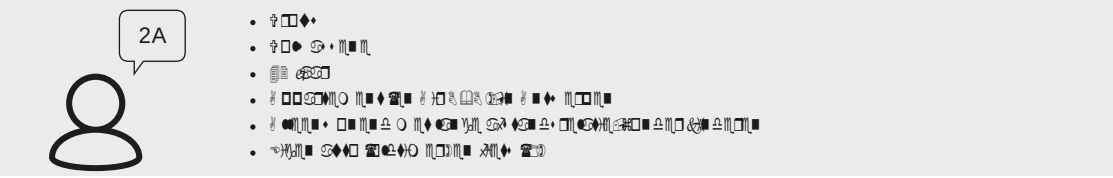
- De nabijheid van een station (pendelen voor werk) en de bereikbaarheid van voorzieningen zijn doorslaggevende factoren bij de keuze van de woonplaats.
- De komst van een kind was een breukmoment om voor een grotere woning met eigen tuin te kiezen, in een rustige verkaveling met buren en andere kinderen: “We hadden bij ons appartement wel een gezamenlijke tuin, maar een tuin voor jezelf is toch plezanter om bijvoorbeeld bezoek te ontvangen. De sfeer hier in de verkaveling is aangenaam, iedereen hangt nauw samen.”

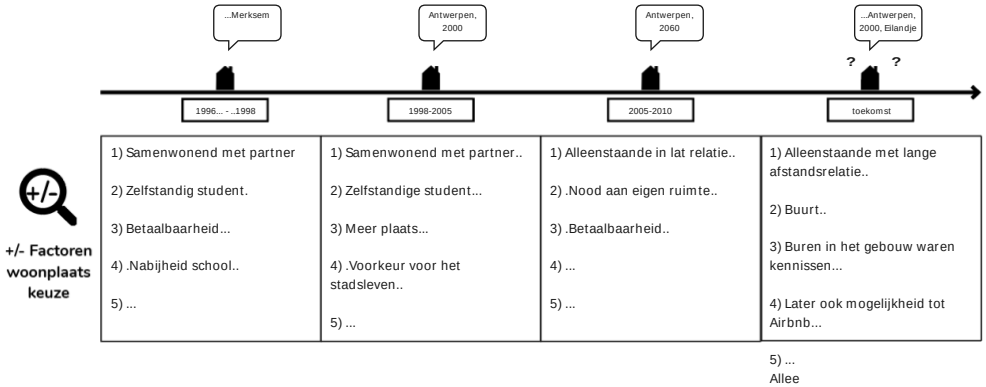
Frequent gebruikte voorzieningen:

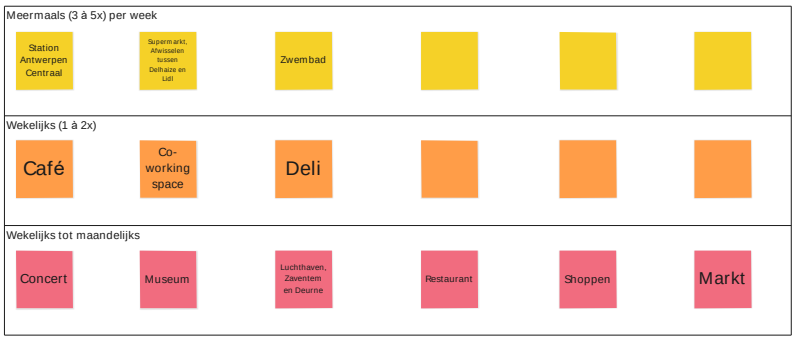
- Beleving en sociaal contact spelen een belangrijke rol bij de keuze voor (veelal lokale) voorzieningen: “In de tennisclub is een zeer goede sfeer, waar iedereen welkom is. Regelmatig ga ik ook een pakketje halen in de krantenwinkel en met de vrouw van de winkel hebben we ook wel een goede band, dus dat maakt het plezant om daar te komen. We hadden eerst een logopedist in de gemeente maar daar hadden we geen klik mee. Op aanraden van iemand anders gaan we nu naar een andere, die wat verder is maar waar het wel mee klikt."
- Ook gevoelig voor promoties: “Ik zoek meestal online ook naar kortingcodes.”

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Voor de meeste voorzieningen wordt geen grote afstand afgelegd, behalve dan het pendelen naar werk (45 min). Er is maar één auto voor het gezin, dus er moet goed afgestemd en gekoppeld worden (vb. hobby’s kind). “Meestal gaat mijn vrouw onze zoon ophalen omdat ik vasthang aan de uren van de trein. Ik ga altijd met de fiets naar het station want mijn vrouw heeft de auto nodig om naar het werk te gaan.”
- “Ik zal altijd proberen naar hetzelfde tankstation (1km van huis) te gaan om onze spaarkaart te gebruiken en er zelfs voor omrijden, terwijl mijn vrouw eerder de gemakkelijke oplossing neemt.”


2A


...Merksem
Antwerpen, 2000
Antwerpen, 2060
...Antwerpen, 2000, Eilandje
?
?
1996... - ...1998
1998-2005
2005-2010
toekomst
+/- Factoren woonplaats keuze
1) Samenwonend met partner
2) Zelfstandig student.
3) Betaalbaarheid...
4) .Nabijheid school..
5) ...
1) Samenwonend met partner..
2) Zelfstandige student...
3) Meer plaats...
4) .Voorkeur voor het stadsleven..
5) ...
1) Alleenstaande in lat relatie..
2) .Nood aan eigen ruimte..
3) .Betaalbaarheid..
4) ...
5) ...
1) Alleenstaande met lange afstandsrelatie..
2) Buurt..
3) Buren in het gebouw waren kennissen...
4) Later ook mogelijkheid tot Airbnb...
5) ...
Allee


Meermaals (3 à 5x) per week
Station Antwerpen Centraal
Supermarkt, Afwisselen tussen Delhaize en Lidl
Zwembad
Wekelijks (1 à 2x)
Café
Co-working space
Deli
Wekelijks tot maandelijks
Concert
Museum
Luchthaven, Zaventem en Deurne
Restaurant
Shoppen
Markt

VERVOERSMIDDEL
oldtimer
Eigen auto
cambio
Gedeelde auto
Openbaar vervoer
Fiets/Step
Te voet
Concert
vliegtuig
Supermarkt, Afwisselen tussen Delhaize en Lidl – grote boodschappen
Vrienden bezoeken
Shoppen
Station Antwerpen Centraal/werk & vrije tijd
Museum
Luchthaven, Zaventem en Deurne
Zwembad
Shoppen
Supermarkt, Afwisselen tussen Delhaize en Lidl
Co-working space
Markt
Concert
Café/dansen
Restaurant
Deli
< 5 minuten
5-10 minuten
10-20 minuten
20-30 minuten
30-45 minuten
45 minuten - 1 uur
> 1 uur
TIJD

Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen en OV spelen een doorslaggevende factor bij de keuze van de woonplaats (ook in functie van *Airbnb* gasten). Maar ook betaalbaarheid is een factor. Zo werd naar het centrum van de stad verhuisd zodra het loon dit mogelijk maakte.
- De woonplaats waar ik opgegroeide had een grote invloed op de keuze om bewust in de stad te gaan wonen: "Ik ben grootgebracht in een klein dorp buiten Antwerpen en die dorpsgemeenschap was voor mij heel verstikkend. Ik hou van het echte stadsleven." Mijn herkomst had ook een invloed op de keuze van de buurt: "Ik woon graag in een gemengde buurt waar geen enkele etnie overheerst en echt een mix is, dus leuk qua leefbaarheid en gezelligheid."
- "In Antwerpen moet je al de auto of trein nemen om de natuur in te trekken."

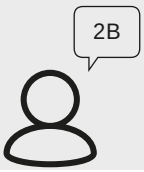
Frequent gebruikte voorzieningen:

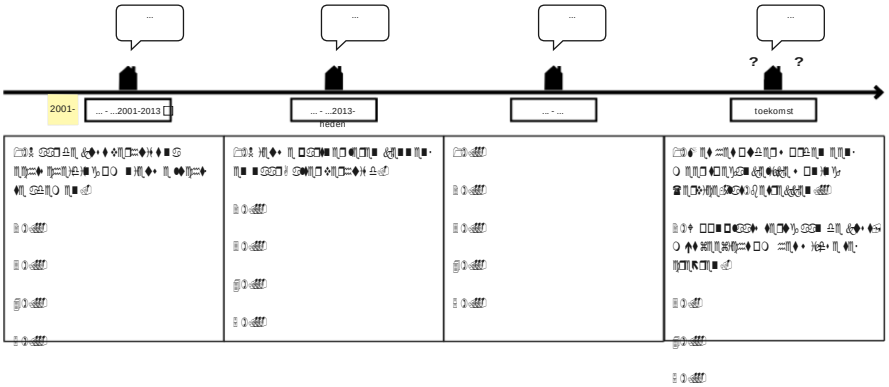
- Maakt zeer actief gebruik van veel verschillende - vooral lokale - voorzieningen zoals café's, restaurants, de lokale biomarkt, …: "De kleine middenstand die hier samenwerkt is plezant. Je zegt er elkaar goeiendag. Dat je een dergelijke connectie hebt in de stad is uniek. Ze hebben er lekkere kazen die je nergens anders kan krijgen, wat charmant is. Je vindt er meer ambachtelijke mensen en je hebt de connectie met de marktkramers." Het is vooral ook een sociaal en gezellig gebeuren: "De markt is leuk om naartoe te gaan op zaterdag. Je komt altijd mensen tegen, gezellig om een cava te drinken en caracollen te eten."
- Het type supermarkt hangt af van de producten die nodig zijn: Delhaize meestal meer voor kwaliteitsproducten, Lidl voor de grote aankopen (bvb. water) en een Express winkel op de route naar huis voor kleine, 'vergeten' producten (*last-minute shopping*).

Verplaatsingen naar voorzieningen:

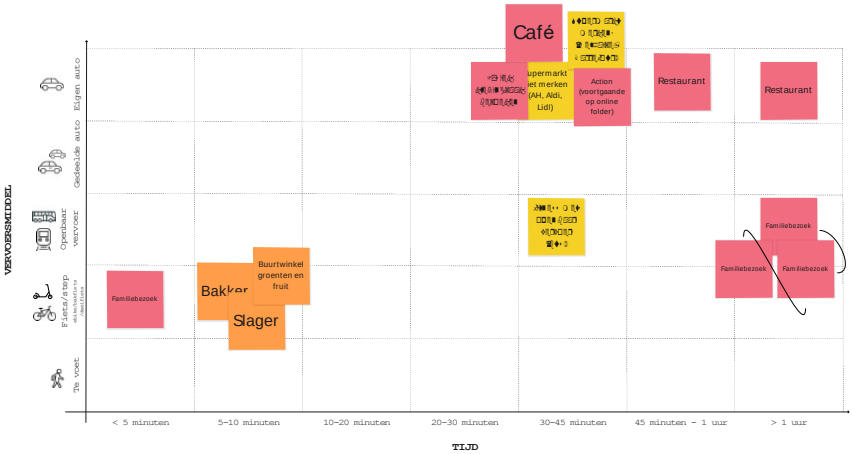
- De voornaamste voorzieningen doet ze met de fiets of te voet omdat deze vlakbij zijn. Er worden ook combinaties gedaan van te voet-vélostand-trein-tram (voor/natransport). Voor het werk pendelt ze met de trein of neemt ze het vliegtuig en daar worden - afhankelijk van het reisschema - ook sociale zaken aan gekoppeld omdat ze een Spaanse partner heeft en vrienden in andere steden (Gent, Brussel), alsook het buitenland (Londen, Berlijn), waar ze kan logeren: "Een manier om het aangename en het werk te koppelen." Ook voor concerten legt ze soms verre afstanden af: "Al heel mijn leven leg ik verre afstanden af voor bands die ik goed vind."
- Gebruikt Cambio voor grote boodschappen (of oldtimer indien het goed weer is) of bij grotere afstanden: "Cambio werkt voor mij het beste (vb. Poppy nog niet gebruikt) en kent een transparant systeem. Je kunt je camionette kiezen voor daguitstappen om de natuur in te gaan of naar zee, maar ook voor concerten. Naar verluidt worden bij Poppy niet altijd even goed de regels nageleefd en gebeurt het dat je een wagen vuil aantreft. Ik denk dat Cambio-gebruikers wat respectvoller naar elkaar toe zijn. Ik ben ook te weinig thuis om continu een auto voor de deur te laten staan".
- Patroon ziet er anders uit naargelang partner er al dan niet is: "In mijn dagdagelijkse leven als ik alleen ben, leef ik echt als een single en dan doe ik het merendeel van mijn boodschappen met de fiets en fietszakken en dan ga ik gemakkelijk 5 à 6 keer per week. Maar mijn partner is gewoon om 'grote aankopen' te doen. Dus als ik samen met hem ben, wordt het dan ook eerder éénmaal in de twee weken de auto volladen. Als ik alleen ben zou ik maar 1 keer om de 6 weken grotere aankopen doen, voor bijvoorbeeld toiletpapier voor de Airbnb."

2B





+/- Factoren woonplaats keuze



Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen is geen doorslaggevende factor bij de keuze van de woonplaats. Het zijn vooral relaties en (relatiebreuken) die geleid hebben tot de keuze van de woonplaats in een rustige en groene omgeving.
- De woonplaats waar hij opgroeide, had een invloed op de bewuste keuze om niet in een stad te gaan wonen: "Ik voel me nog steeds aangetrokken tot de stad waar ik ben opgegroeid maar ik zou er niet willen wonen, vooral omwille van de drukte. In het vredige Aalter gebeurt er nooit iets negatiefs. Het bevalt me er zeer. Waar ik woon is het 'the middle of nowhere', hier is niks. In een volgende levensfase is bij de keuze van een woonplaats een locatie aan de kust doorslaggevend, alsook de toegankelijkheid (vb. service-flat).

Frequent gebruikte voorzieningen:

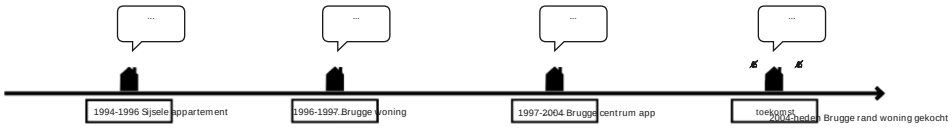
- Bij supermarkten wordt er zowel gekozen voor niet-merken (vb. AH, Aldi en Lidl) als daar waar wel merken verkocht worden (Delhaize en Carrefour). Promoties spelen een belangrijke rol bij die keuze: "Soms ga ik voort op onlinefolders of reclameblaadjes via de post waar kortingen in staan. Aan de hand daarvan maken we een lijstje en doen dan een 'tour'."
- "Ik stel vast dat we in landelijke omgevingen – zoals die waar ik woon - een beetje achterop hinken met het aanbod van Cambio, deelsteps, deelfietsen, ... Dat is hier in de verste verte nog niet te zien. In een stad word je echt verwend wat betreft concertgebouwen, theaterzalen, cinema's, ..."

Verplaatsingen naar voorzieningen:

- Nabije voorzieningen (vb. bakker op 2 km) worden met de elektrische fiets gedaan. Ook voor groenten en fruit gaat hij in de buurt (1 km), want hij is voorstander van verse producten. Andere voorzieningen zijn verder weg (vb. supermarkt op 15 km) en worden met de auto of de bus gedaan (vb. fitness 30 min met bus). "Een routine van ons is, gezien we beide gepensioneerd zijn, om meermaals per week een tourtje naar verschillende supermarkten te doen met de wagen." Voor specifieke restaurants wordt een verdere afstand afgelegd met de auto, tussen de 45 min en een uur of verder.
- Verplaatsingen worden vooraf georganiseerd, zoals het bezoeken van familie in Antwerpen. Met de fiets gaat hij naar het station in Aalter om vervolgens de trein naar Antwerpen te nemen en daar over te stappen op tram of bus naar de deelgemeentes waar de verschillende familieleden wonen. "Ik ben daarvoor gekend. Ik organiseer dat en doe mijn tour, een paar uurtjes daar en een paar uurtjes daar."

2C

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

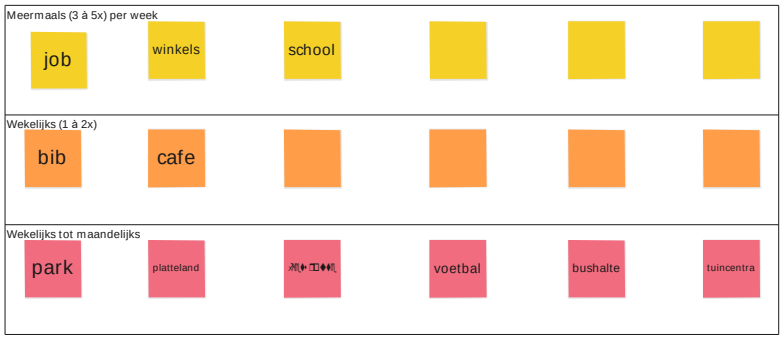


+/- Factoren woonplaats keuze

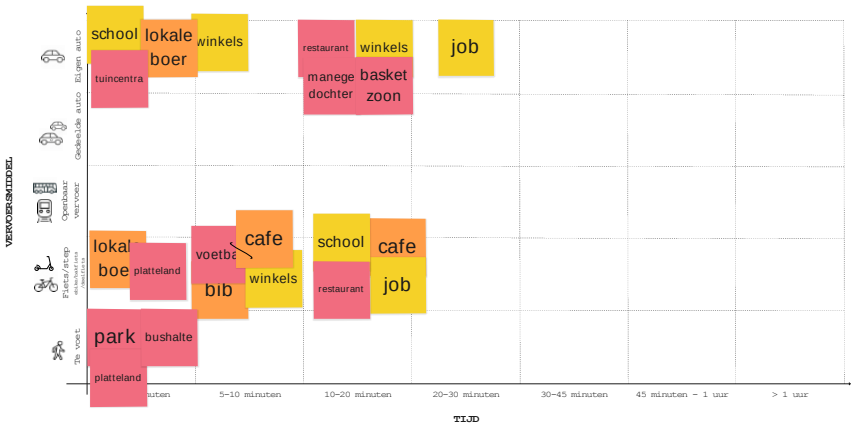
1) ..samenwonen in Sijsele omdat ik er werkte. 2) ... 3) ... 4) ... 5) .	1) verhuisd naar Brugge in een huurwoning wegens vochtproblemen in appartement en andere job 2) dichtbij werk van partner ... 3) betaalbaar... 4) ... 5) ...	alleen gaan wonen in centrum Brugge wegens relatiebreuk 2) .goedkoop appartement in een oud herenhuis.. 3) ... 4) ... 5) ...	1) Huis gekocht met partner in Sint-Andries Brugge (randgemeente Brugge) 2) dichtbij autosnelweg (voor job partner) en dichtbij mijn werk. 3)We hebben een oud huis helemaal verbouwd. Ik zoek eventueel een andere woning in dezelfde buurt, een woning die iets groter is met garage/oprit, maar dit is geen prioriteit

[illegible]

5) ...



[illegible]



Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen maar vooral de bereikbaarheid van het werk spelen een belangrijke rol bij de keuze van de woonplaats. “Door aan de rand van Brugge te gaan wonen hadden we maar nood aan één auto. We hebben ook in het centrum gewoond, maar dan stonden we tijdens de spits in de file. Nu is de verbinding vlot (1 km van autostrade) en doen we zeker 10 minuten winst per rit.”
- Enerzijds dichtbij de stad met alle voorzieningen maar anderzijds ook dicht genoeg bij het platteland om te ontspannen in de natuur en naar de lokale boer te gaan. “Handig dat we niet ver moeten rijden om winkels te bezoeken, want dat zou ik het meeste missen moesten we meer op het platteland wonen.”
- Opgegroeid in een stad, wat een invloed had op de keuze om in de buurt te blijven wonen. Zou daar ook in een volgende levensfase voor kiezen, maar de voorkeur gaat dan eerder uit naar een grotere woning met garage.

Frequent gebruikte voorzieningen:

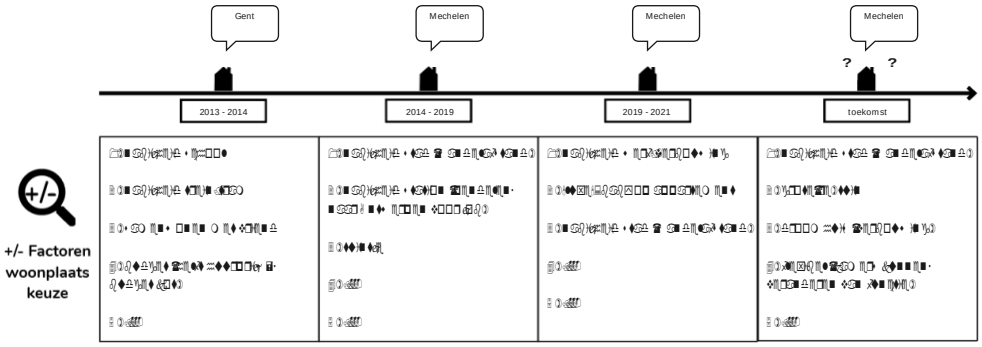
- Gaan meestal naar Colruyt want de prijs is daar het voordeligste maar kopen bepaalde artikelen die ze niet hebben in een andere winkel zoals Carrefour. “Het is natuurlijk een routine geworden om meestal naar dezelfde winkel te gaan”.

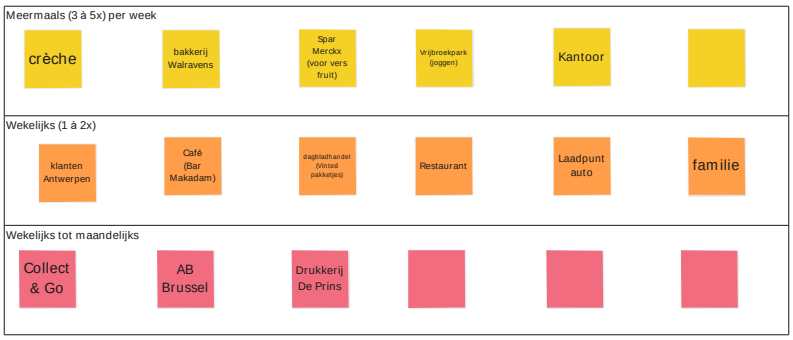
Verplaatsing naar voorzieningen:

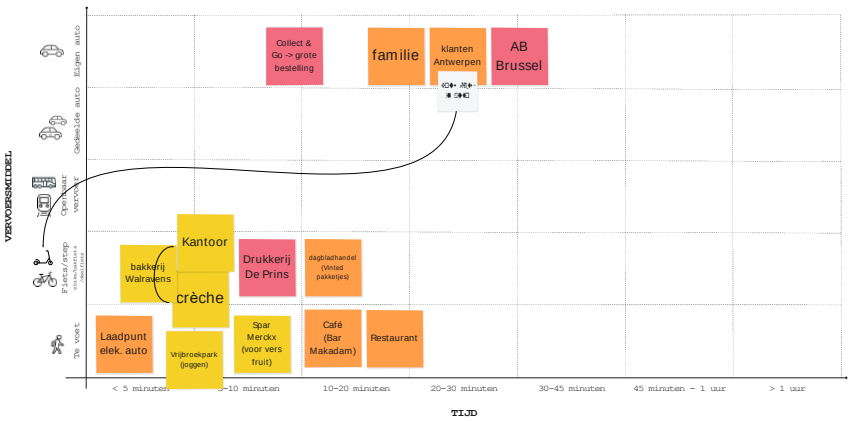
- Steeds met de fiets naar het werk gezien dit de snelste manier is (15 minuten). OV duurt langer en is veel overstappen. Gebruikt de fiets door weer en wind, maar is wel overgeschakeld naar een elektrische omdat er vaak tegenwind is. De auto wordt (gekoppeld) gebruikt voor grote boodschappen, hobby’s kinderen,…

3A

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]


Gent
Mechelen
Mechelen
Mechelen
? ?
2013 - 2014
2014 - 2019
2019 - 2021
toekomst
+/- Factoren woonplaats keuze


Meermaals (3 à 5x) per week
crèche
bakkerij Walravens
Spar Merckx (voor vers fruit)
Vrijbroekpark (joggen)
Kantoor
Wekelijks (1 à 2x)
klanten Antwerpen
Café (Bar Makadam)
dagbladhandel (Vinted pakketjes)
Restaurant
Laadpunt auto
familie
Wekelijks tot maandelijks
Collect & Go
AB Brussel
Drukkerij De Prins


VERVOERSMIDDEL
Eigen auto
Gedeelde auto
Openbaar vervoer
Fiets/step
Te voet
Collect & Go -> grote bestelling
familie
klanten Antwerpen
AB Brussel
Kantoor
bakkerij Walravens
crèche
Drukkerij De Prins
dagbladhandel (Vinted pakketjes)
Laadpunt elek. auto
Vrijbroekpark (joggen)
Spar Merckx (voor vers fruit)
Café (Bar Makadam)
Restaurant
< 5 minuten
5–10 minuten
10–20 minuten
20–30 minuten
30–45 minuten
45 minuten – 1 uur
> 1 uur
TIJD

Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen is een doorslaggevende factor bij de keuze van de woonplaats, in het bijzonder de wandelafstand ten opzichte van het centrum, alsook de nabijheid van een station om de trein naar het werk te nemen (om de totale pendelafstand te verminderen). "Bij ons vorige appartement moesten we de fiets nemen om naar het centrum te gaan en we merkten dat dit zeker in de winter een drempel was. Ik heb echt behoefte om snel ergens te voet naartoe te kunnen gaan."
- Opgegroeid en op kot gegaan in een stad heeft een invloed gehad op de keuze voor een woonplaats in het centrum. Ook de nabijheid van familie en vrienden is een belangrijke factor: "We wilden graag blijven plakken in Gent want vonden het een leuke stad, maar merkten dat we vaak naar de thuisstad teruggingen voor familie en vrienden en veel van de vrienden keerden ook terug naar hun roots."
- De komst van een kind was een breukmoment om te kiezen voor een woonplaats met een grotere stadstuin en meer luxe en flexibiliteit van ruimtes. De nabijheid van het centrum op wandelafstand (met buggy) was nog steeds de meest doorslaggevende factor.

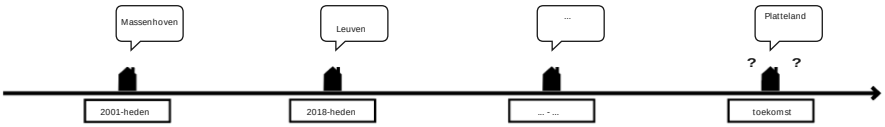
Frequent gebruikte voorzieningen:

- Er wordt regelmatig naar de lokale bakker gegaan en naar de plaatselijke Spar voor vers fruit en groenten. Maandelijks een grote bestelling (vb. diepvriesproducten) via Collect&go zodat de boodschappen klaarstaan om afgehaald te worden met de auto.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- "Wij zijn fervente café- en restaurantgangers. Dat is ook de reden waarom we zo graag in de stad wilden wonen met alles op wandelafstand. We komen er altijd wel iemand tegen die we kennen. Het café zouden we het meeste missen moest dit verdwijnen, want dat is een deel van ons sociaal leven: niet alleen op café zitten, maar ook de wandeling er naartoe. We gaan ook te voet omdat we dan bijna altijd mensen tegenkomen en dan eventjes stoppen. Terwijl je met de fiets gewoon eens zwaait en je dan weer weg bent."
- De voorkeur wordt dus gegeven aan wandelen boven de fiets: "Ik wandel heel graag, dan zie je meer, ben je sneller de deur uit, … terwijl de fiets in se sneller is, maar dat is toch altijd een drempel voor mij: je moet die dan pakken, die staat in de garage, een slot eraan hangen, …"
- "Ik heb via het werk voor een treinabonnement met leasing plooifiets (en onderhoudsservice) gekozen in plaats van bedrijfswagen, omdat dit sneller was gezien de meeste klanten nabij stations zaten. Recent wel voor een elektrische bedrijfswagen gekozen gezien ik vaak 's avonds naar events moet waar ik ook spullen nodig heb."
- De nabijheid van een laadpaal is dan ook belangrijk, wat in een stad geen probleem is. "De combinatie van wagen en vouwfiets in de koffer doe ik wel vaak om naar klanten te rijden. Dan parkeer ik waar ik kan opladen en doe daarna nog een stuk met de fiets."
- Gaan meerdere keren per maand naar een specifieke dagbladhandel die iets verder is (7 min fietsen) maar de enige met een Mondrial-Relay punt voor Vindet-pakjes. "Als ik weet dat een aantal pakketjes besteld zijn dan wacht ik om ze te gaan halen totdat ze allemaal zijn toegekomen, maar als ik iets verkoop dan ga ik het wel onmiddellijk brengen, want je hebt maar korte periode om het in orde te brengen."
- "Wij wonen zo dicht bij alles dat we onze auto al even ver zouden moeten parkeren als we ergens naartoe gaan dan dat we hem gewoon laten staan." Als we weleens de auto nemen is het voor een concert in de AB, uit 'luiigheid', of voor het vervoeren van spullen zoals de buggy. Dat maakt dat we wel sneller al eens de auto nemen dan vroeger.
- Maken veel koppelingen zoals de crèche op weg naar het werk of blijven eten bij hun ouders als ze hun zoon daar ophalen. "Naar de Spar of het laadpunt gaan, zijn zaken die we veeleer als middagpauze doen om onze dag met thuiswerken wat te breken. Dus dat combineren we net niet."

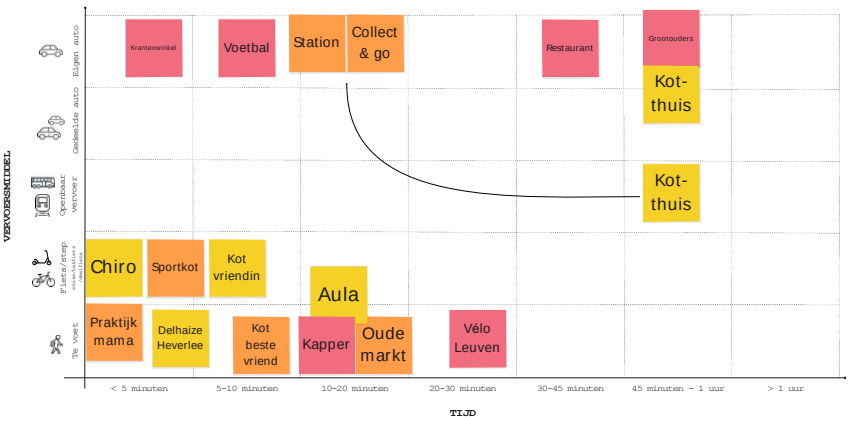
3B



+/- Factoren woonplaats keuze

1) Werkplaats moeder 2) Rustig 3) Nabijheid autostrade 4) 5) ...	1) Nabijheid universiteit 2) Vrienden 3) Studentenstad (t.o.v. Antwerpen) 4) ... 5) ...	1) ... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...	1) Rustige en groene omgeving 2) Dorpskern 3) Grotere stad op relatief korte afstand 4) Grote tuin 5) ...

Meermaals (3 à 5x) per week					
Aula	Chiro	Kot vriendin	Delhaize Heverlee	Kot-thuis	
Wekelijks (1 à 2x)					
Station	Sportkot	Kot beste vriend	Collect & go	Praktijk mama	Oude markt
Wekelijks tot maandelijks					
Restaurant	Grootouders	Voetbal	Kranten winkel	Kapper	Vélo Leuven



Woonplaatskeuze

- Woont enerzijds bij ouders in een landelijke gemeente met weinig voorzieningen en anderzijds op kot in een stad. “Ik heb voor Leuven gekozen omdat het echt een studentenstad is en er veel vrienden naar daar gingen.”
- Beide hebben een invloed op de ‘ideale’ woonwens: rustig en groot wonen met eigen tuin, maar toch aan de rand van een dorp met enkele basisvoorzieningen én nabij een stad voor werk en andere voorzieningen. “Als ik later meer landelijk ga wonen zou ik wel zoveel mogelijk met de fiets proberen te doen, maar ik vind het niet zo erg om met de auto te gaan. Het enige nadeel is wel dat het nogal vervuilend is en daar let ik op.”

Frequent gebruikte voorzieningen:

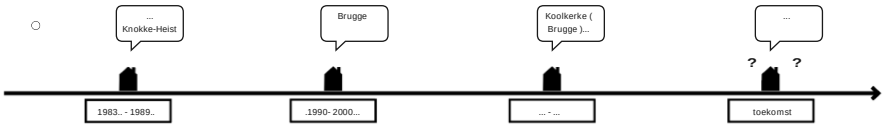
- Bezoekt enerzijds voorzieningen thuis in het weekend zoals de jeugdbeweging en anderzijds tijdens de week in Leuven studentenvoorzieningen zoals de aula’s, Sportkot, … Qua supermarkt kiest hij voor dichtstbijzijnde waar hij meermaals per week naartoe gaat want hij maakt geen lijstje op voorhand.
- “Er is ook een vieze Carrefour-Express in het centrum van Leuven maar daar stinkt het altijd als je er binnenkomt. Wanneer je niks in huis hebt en je hebt rap iets nodig en komt van de les, dan ga ik daar wel binnen, maar enkel als het niet anders kan. Ze hebben daar ook niets. Het is heel klein en het is geen plek om echt inkopen te doen, want het is er veel duurder.”

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Hij huurt een fiets in Leuven maar ervaart het als ‘een gedoe’ om deze vast te zetten, naar de reparatiedienst te brengen en gaat daarom meestal te voet. Reist meermaals per week van kot naar huis en terug, met de trein of met de auto gezien hij aan het leren rijden is en zo ook gemakkelijker gerief mee kan nemen. Thuis gebruikt hij vaker de auto omdat de voorzieningen verder af zijn.

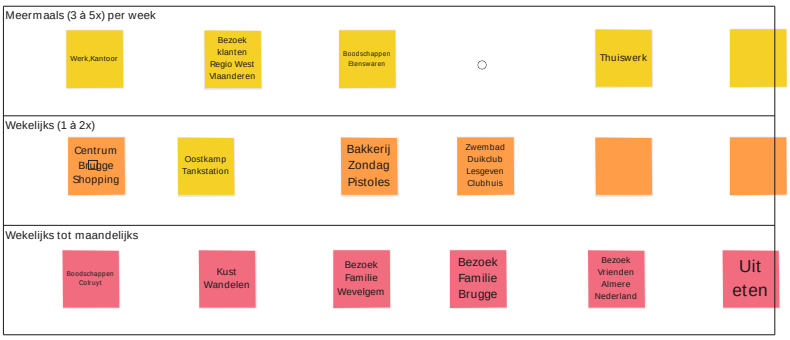
3C

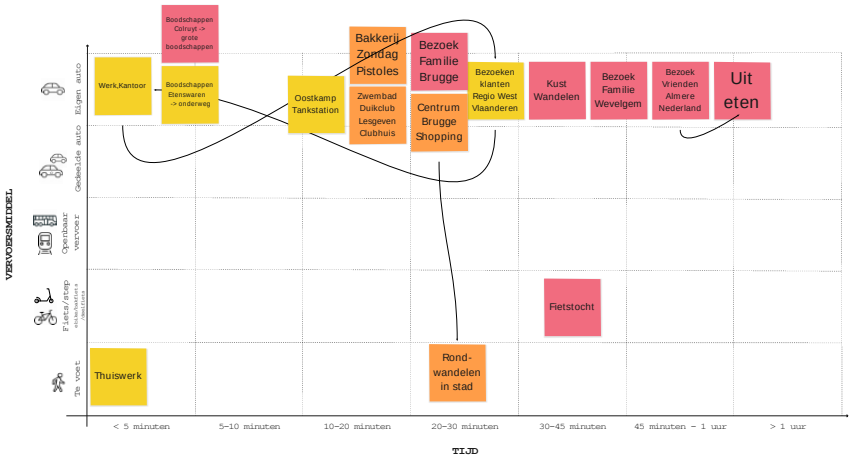
- **Man**
- **Medior**
- 48 jaar
- Driegevelwoning, in Koolkerke
- Samenwonend met partner, zonder kinderen
- Eigen auto (2)



+/- Factoren woonplaats keuze

	1) Werkplaats..	1) Werkplaats	1) ...
	2) Vrienden	2) Eigen woning	2) ...
	3)Eerste eigen woonplaatst	3) Dicht bij centrum	3) ...
	4) ...	4) Dicht bij kust	4) ...
	5) ...	5) Rustige omgeving	5) ...





Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen en werk maar ook de nabijheid van de kust en rust, spelen een doorslaggevende rol bij de keuze van de woonplaats. Maar uiteindelijk was betaalbaarheid de doorslaggevende factor bij de keuze voor de woonplaats.
- Opgegroeid aan de kust wat een invloed heeft gehad op de keuze van een rustige woonplaats nabij de kust. Maar ook de lange periode van in een stad te wonen (omwille van werk) heeft een invloed gehad. "Brugge had de voordelen van een stad en het werk was dichtbij. Bovendien was het er rustig 's avonds: 'Bruges la mort'. Na 18u is het 'museum Brugge' immers gesloten en zie je de stad leeglopen. De toeristen verdwijnen en het wordt terug rustig."
- Verhuist in een volgende levensfase misschien opnieuw naar een niet-toeristische plek, aan de kust of in het buitenland, om rust op te zoeken. "Ik weet niet waarom ik in de toekomst hier zou weggaan hier. Er zijn een heleboel voordelen: rustig wonen, een tuin, een eigen huis, waar ik gelukkig ben."

Frequent gebruikte voorzieningen:

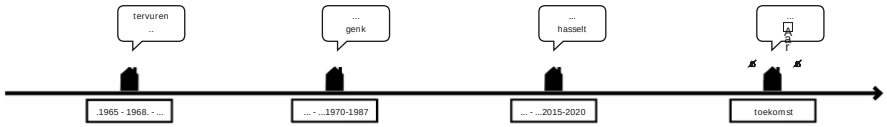
- "Ik doe één keer per week grotere boodschappen in Colruyt: bloem, flessen water, pasta, blikken, … dingen die je niet impulsief zal kopen. Eigenlijk vind ik alle winkels bij mij in de buurt, maar het hangt ervan af van wat ik wil hebben. Als ik verse producten wil, dan ga ik eerder naar Delhaize, de groentehandelaar of de markt."
- "Dat is ook een reden waarom we eens naar de stad gaan in de hoop om misschien iemand tegen te komen. Als het mooi weer is gaan we iets drinken op een terrasje."

Verplaatsing naar voorzieningen:

- De meeste voorzieningen worden met de auto bezocht, ook nabije (vb. 2min/5km met de auto naar bakker). "Het probleem van wonen in Koolkerke is dat ik weliswaar overal dichtbij ben, maar van hieruit naar het centrum van Brugge wandelen is het niettemin toch nog 45 minuten wandelen en dat is net wat te ver."
- "Het stoort me ook niet per se om de auto te nemen, we zijn dat zodanig gewoon. Soms schaam ik me er ook wel voor. Van oei, nu hebben we weer de auto genomen om naar de stad te gaan. We kunnen ook het OV nemen, maar dat vind ik niet leuk. Ik weet niet juist waarom, maar ik ga graag weg wanneer ik wil en hou van mijn vrijheid. Het probleem is ook dat er 's avonds geen OV is en je dan niet meer thuis geraakt na een restaurantbezoek. Je hebt dan ook geen zin meer om nog te voet naar huis te gaan."
- Heeft een flexibele werkagenda en is vaak op de baan, waardoor dus de keuze voor voorzieningen sterk afhangt van waar hij op dat moment passeert en het eerder om een last-minute beslissing gaat: "Ik heb daarbij geen vooropgestelde planning. Ik zal niet zeggen dat het chaotisch is, maar ik zie wel hoe het loopt. Ik heb ook geen kinderen en dus is het niet zo belangrijk als ik het uitstel tot morgen. Wij kunnen doen wat we willen."
- "Ik heb ook een auto en tankkaart van het werk, maar heb maar één tankplaats in Oostkamp nabij het kantoor waar ik naartoe kan om te tanken."

4A

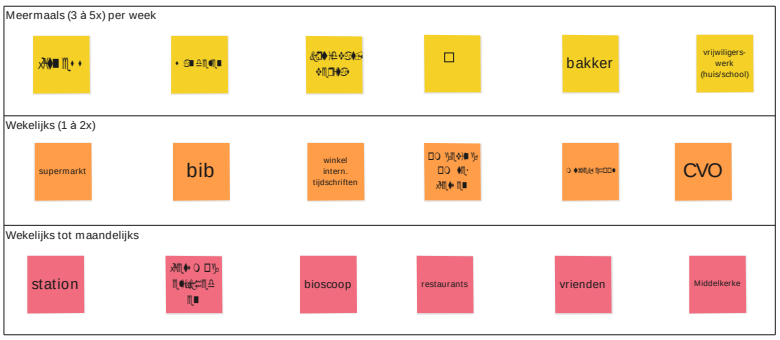
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



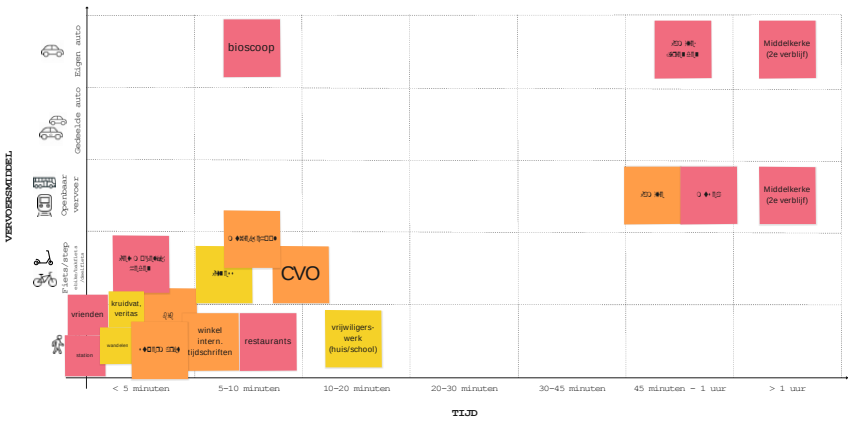
+/- Factoren woonplaats keuze

1) ..pas getrouwd. 2) ...werkte aan doctoraat aan KUL echtgenoot werkte in Brussel 3) appartement/geen kinderen... 4) ... 5) ...	1) ik werkte aan Univ Hasselt echtgenoot in Kerkrade (Ned. Limb)... 2) ..mooie bouwgrond in Genk in het groen. 3) .twee kinderen: dus tuin nodig.. 4) ... 5) ...	1) .terug alleenstaand (gescheiden, kinderen huis uit).. 2)wil klein gaan wonen, zonder tuin, in de stad ... 3) huis in Hasselt (1987-2015) te groot... 4) ... 5) ...	1) wanneer ik naar WZC zou moeten: weet het niet: ofwel in Hasselt blijven, ofwel in gemeente van 1 van mijn zonen (Aartselaar of Laarne)... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

- De bereikbaarheid van werk (station) speelde steeds een belangrijke factor bij de keuze van de woonplaats. De komst van een kind was een breukmoment om te kiezen voor een woning met tuin, terwijl dit bij volgende levensfase juist een reden was om te verhuizen naar een appartement zonder tuin (geen onderhoud).

Frequent gebruikte voorzieningen:

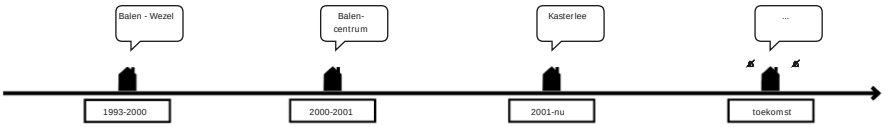
- Eén keer per week grote boodschappen doen in Delhaize omdat dat te voet kan met een 'caddy'.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Er wordt gekozen voor voorzieningen die niet te ver zijn (10 min met de fiets), waarbij regelmatig gewandeld of gefietst wordt (vb. knooppunten): "Ik ga zo vaak mogelijk te voet of met de fiets en als ik me verder verplaats ga ik liefst van al met het openbaar vervoer. Ik heb wel een auto maar ik doe daar niet zoveel kilometers mee, enkel om vrienden en familie te bezoeken, want dat is te moeilijk met het openbaar vervoer." Ze gaat ook altijd naar hen, want haar appartement is te klein om veel bezoek te ontvangen. Vanwege Corona neemt ze wel de auto naar het buitenverblijf, want de kusttram is niet erg 'hygiënisch'. Ook naar de cinema gaat ze soms met de auto, omdat het 's avonds al te donker is om te fietsen.

4B

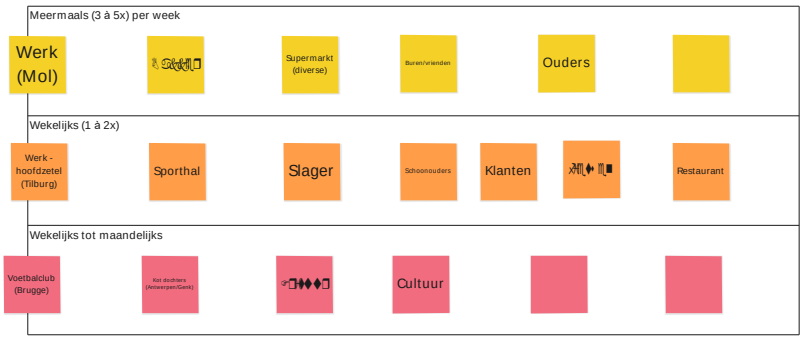
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



+/- Factoren woonplaats keuze

1) Betaalbaarheid 2) Ruimte 3) Nabijheid Familie/sociaal leven 4) 5) ...	1) Beschikbaarheid 2) Betaalbaarheid 3) ... 4) ... 5) ...	1) Dorp van herkomst - sociaal leven - vrienden 2) Oppervlakte - tuin 3) (Betaalbaarheid) 4) ... 5) ...	1) Sociaal leven - familie 2) Groen 3) Haalbaarheid onderhoud 4) Nabijheid winkels en andere faciliteiten 5) ...

[illegible]



[illegible]

Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen speelt geen doorslaggevende rol bij de keuze van de woonplaats. De betaalbaarheid maar vooral de nabijheid van vrienden en familie (sociaal leven in dorp van herkomst) zijn belangrijke factoren bij de keuze van de woonplaats. Ook de factor van een grote tuin speelt mee: "Ik heb altijd gewoond bij een koer met veel buitenruimte. Dus ik denk niet dat ik zou aarden in een appartement in een stadscentrum."
- Heeft ook de wens om in een volgende levensfase te blijven wonen in dezelfde groene buurt: "Een oude boom verplant men niet zo gemakkelijk". Een reden om te verhuizen zou zijn om wat kleiner te wonen.

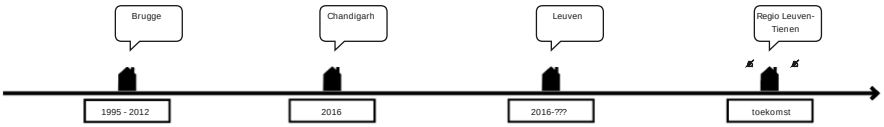
Frequent gebruikte voorzieningen:

- Gaat vaak naar dezelfde lokale winkels (vb. slager, bakker, …) in de buurt en gaat wekelijks grote boodschappen doen in een vaste supermarkt. Gaat regelmatig langs bij buren, vrienden, en familie en ook de kinderen naar hobby's brengen is een gelegenheid om met andere ouders bij te praten.

Verplaatsing naar voorzieningen:

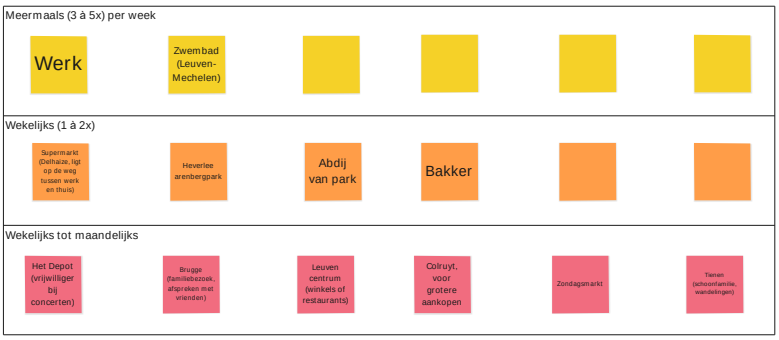
- "Tot mijn schaamte moet ik toegeven dat ik heel veel verplaatsingen met de auto doe. Ik doe weinig met het openbaar vervoer, want dat is niet zo eenvoudig. Maar het is ook een stuk gewoonte. Ik denk er ook niet over na hoe ik ergens het makkelijkste kan geraken. Ik ben best wel een fan van het openbaar vervoer, maar dan zonder daar mijn leven naar aan te passen."
- Woont vlakbij autostrade en dat is dus ook de snelste/makkelijkste optie, mits er geen station nabij is. Hij is vaak op de baan voor het werk en springt dan ook onderweg al wel eens andere supermarkten binnen om te zien hoe het daaraantoe gaat met producten en folders. "Ik begrijp wel dat het beter zou zijn om het openbaar vervoer te gebruiken, maar uiteindelijk kijk je wel naar je eigen portemonnee en gemak. Ik heb een auto met tankkaart van het werk, dus dat is goedkoper."
- Als een vergadering in Brussel plaatsvindt, is hij wel bereid om het OV te nemen of te carpoolen, omdat het daar moeilijk is om te parkeren. Voor het voetbal doet hij verdere verplaatsingen maar dan wordt er wel gecarpoold, want dat hoort bij de beleving. Wel gaat hij - als er tijd is - weleens bewust te voet of met de fiets omdat dat aangenaam is.

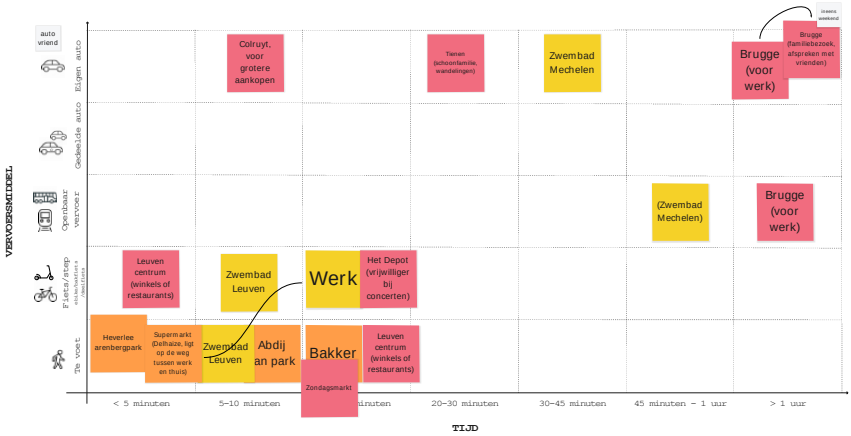
4C



+/- Factoren woonplaats keuze

1) Bij ouders (gezinssituatie) 2) Nabij stadscentrum 3) ... 4) ... 5) ...	1) Stage (situatie) 2) Nabijheid stageplaats 3) Veilige buurt 4) Nabijheid stad 5) ...	1) Student (op kot) 2) Nabijheid universiteit 3) Centraal in de stad 4) Nabij station 5) ...	1) Nabijheid stad 2) Betaalbaarheid 3) In het groen 4) Voldoende tuin 5) ...





Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen alsook de bereikbaarheid van werk zijn doorslaggevende factoren bij de keuze van de woonplaats. Opgroeien en op kot gaan in een stad heeft invloed gehad op de keuze voor een woonplaats in het centrum. Ook de betaalbaarheid en de woonwens van partner (woning met grote tuin) speelden een rol.

Frequent gebruikte voorzieningen:

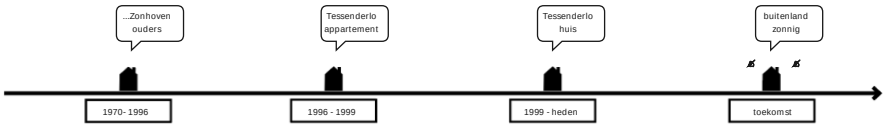
- Zij gaat regelmatig zwemmen. De keuze voor welk zwembad hangt af van de uren van de groepslessen die er worden aangeboden. Wat betekent dat ze niet per se het dichtstbijzijnde zwembad kiest en ze soms de auto neemt naar een zwembad dat wat verder is.
- Als supermarkt kiest ze vooral de winkel op weg naar het werk. Maandelijks gaat ze ook met de auto naar Colruyt voor grotere aankopen "Colruyt is goedkoper, maar je moet dan wel de auto nemen en je loopt al makkelijk een uur rond in die winkel. Eigenlijk heb ik toch de voorkeur om snel iets te gaan halen in Delhaize omdat dat ook te voet kan."

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Gaat regelmatig naar het centrum voor horeca, markt, enz. en keert af en toe ook een weekend terug naar de stad van herkomst om daar in een keer alle vrienden en familie te ontmoeten. Dit doet ze meestal per trein maar soms ook met de auto, in aansluiting op het werk.
- "Ik merk dat ik zoveel mogelijk te voet en met de fiets doe omdat ik geen eigen auto heb. Alle voorzieningen zijn ook op minder dan 20 minuten. Als mijn vriend geen auto zou hebben, zou ik alles met het openbaar vervoer doen. Het is gewoon omdat die auto daar toch staat."

5A

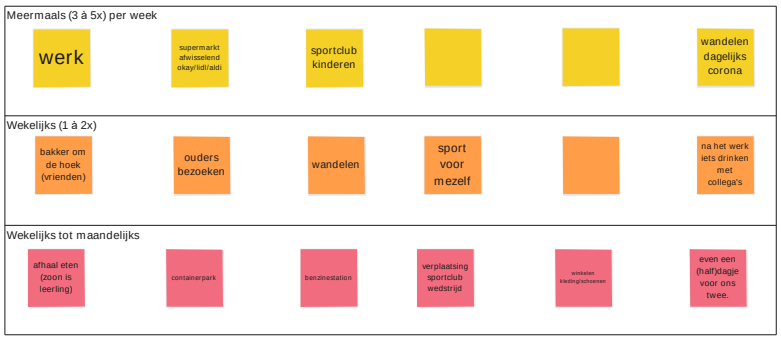
- Man
- Volwassene
- 50 jaar
- Vrijstaande woning in Tessenderlo
- Samenwonend met partner en met inwonende kinderen (samengesteld gezin)
- Eigen auto (4)



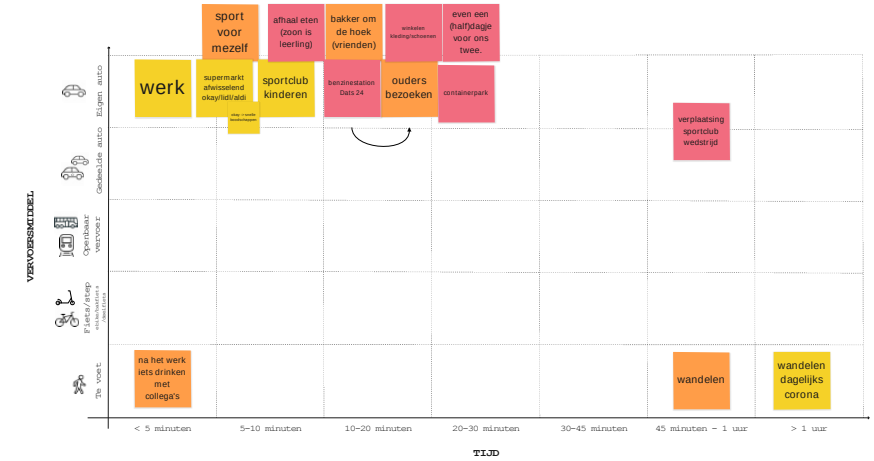
+/- Factoren woonplaats keuze

1) ...ouderlijkhuis (rijhuis) 2) ...6 personen (weinig plaats) 3) ...in het centrum van het dorp 4) ... 5) ...	1) Tessenderlo owv werk vrouw 2) heb ik vooral weten waarderen vanwege groen. 3) Miste wel vrienden en sociale omgeving die opgebouwd was tijdens de jaren. 4) Beginnen met huis bouwen 5) ...	1) steeds meer vrienden en kennissen van de omgeving 2) mijn werk in de buurt. 3) groene omgeving/ rustig 4)... 5) ...	1) overwintering 2) onze droom (partner en ik) 3) mensen gelukkig maken op vakantie 4) ... 5) ...

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen is geen doorslaggevende factor bij de keuze van de woonplaats, maar wel de nabijheid van het werk van de partner. Dit heeft gezorgd voor de keuze van een woonplaats verder weg van vrienden en familie. Ondertussen heeft hij wel een nieuw sociaal netwerk opgebouwd wat gemaakt heeft dat hij daar bleef wonen, ook na een relatiebreuk.
- Hij groeide op in een groot gezin in een klein rijhuis in het centrum van een dorp waar weinig speelruimte was. Dit heeft een belangrijke invloed gehad op de latere keuze voor een woonplaats met veel groen.

Frequent gebruikte voorzieningen:

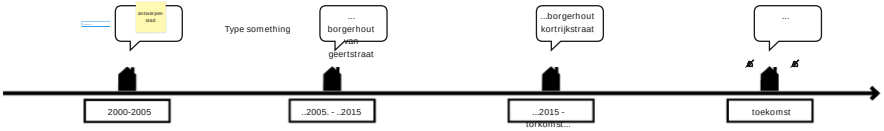
- Het gaat om een nieuw samengesteld gezin wat betekent dat hij vaak grote boodschappen doet bij Lidl en Aldi. Vaak wordt de winkel op moment zelf gekozen, omdat ze soms plots een bepaald artikel nodig hebben dat dan snel gehaald wordt verderop in straat bij Okay. Hij bezoekt vooral de lokale horeca omdat hij er mensen kent en hij dat gemoedelijker vindt.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- "Ik mag het eigenlijk niet zeggen, want mijn werk is maar 2 km van mijn huis. Val niet van uw stoel, maar daarvoor pak ik de auto. Ik woon immers bovenop een berg en om boven te geraken is het zwoegen en zweten en daar zie ik tegenop. Ik heb me wel eens ingeschreven op 'metdefietsnaarhetwerk.be' en dan een periode met de fiets naar het gegaan om aan mijn conditie te werken. Dat heb ik anderhalf jaar volgehouden, maar ik moet vaak spullen meenemen en heb dan de auto wel nodig en dat wordt ook snel terug een gewoonte."
- In de winter brengt hij de kinderen ook naar de hobby's, maar bij wedstrijden wordt wel gecarpoold. Het tankstation bezoekt hij op weg naar ergens, want dat is wat verder gelegen, maar de prijzen zijn er lager.

5B

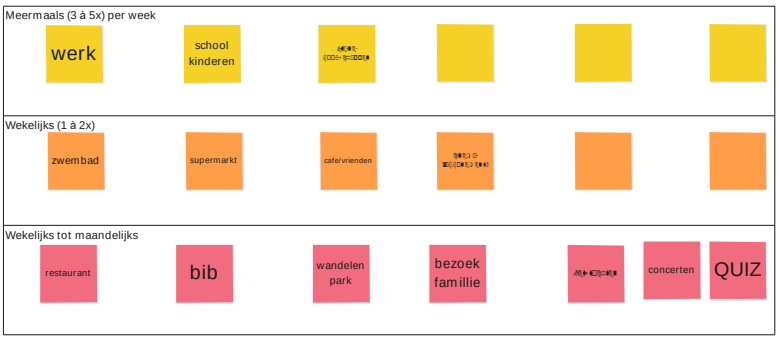
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



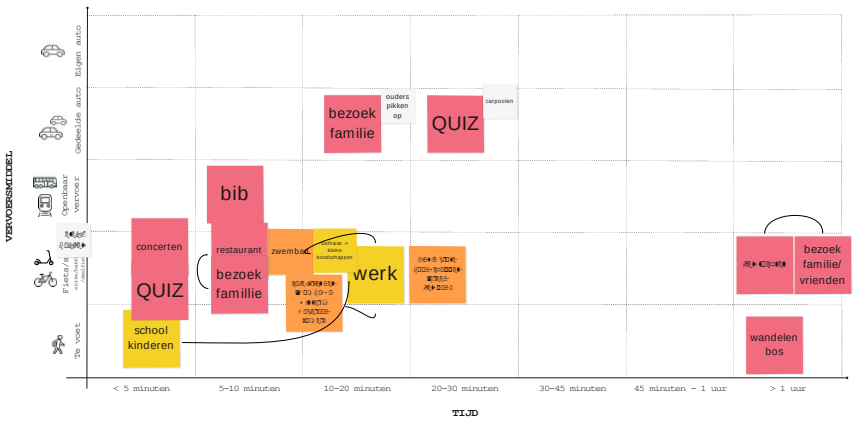
+/- Factoren woonplaats keuze

1) .. samen met 4 vrienden 2) midden in de stad 3) goedkoop 4) .....dicht bij famillie 5) ...openbaar vervoer	1) ...met één huisgenoot 2) .goedkoop.. 3) ...nog steeds dicht bij de stad 4) ...openbaar vervoer 5) ...	1) ...dicht bij vorig huis 2) ...koophuis met partner 3) ...nog steeds dichtbij de stad 4) ...openbaar vervoer 5) ...	1) ...kleiner huis 2) ...rustigere buurt 3) ...tuin 4) ...natuur? 5) ...

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

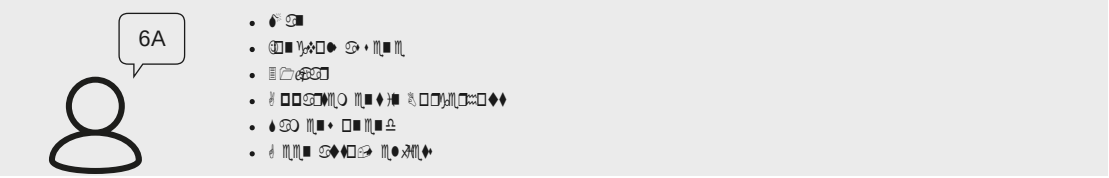
- De nabijheid van het stadscentrum met voorzieningen was een doorslaggevende factor bij de keuze van de woonplaats, ook omdat hij zelf opgegroeid is in de stad. Andere belangrijke factoren waren de betaalbaarheid en de nabijheid van OV. In een volgende levensfase zou hij eventueel de keuze maken voor een rustigere woonplaats met tuin en in de natuur.

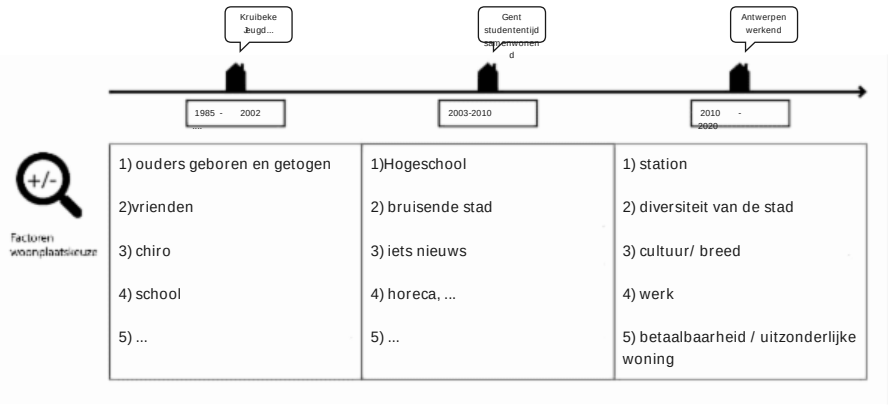
Frequent gebruikte voorzieningen:

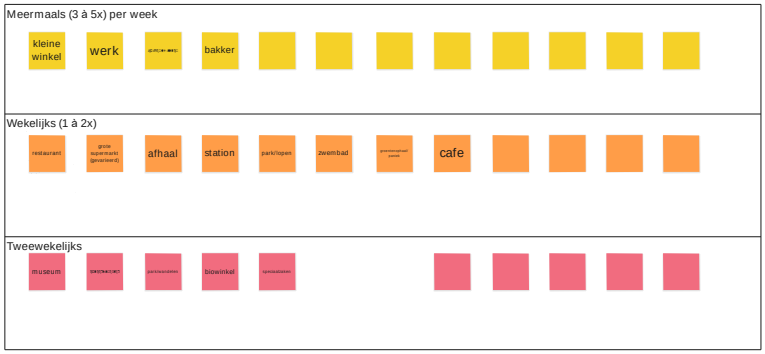
- Hij gaat eén keer per week naar de supermarkt voor grote boodschappen en gaat dan bewust naar Lidl op Slachthuislaan omdat dat het makkelijkste is met de bakfiets door de beschikbaar van een breed fietspad en veilige opbergplaats en omwille van de verkeersveiligheid. Hij gaat ook zeer regelmatig op restaurant en café, want is daarmee opgegroeid. Naargelang het winter of zomer is, kiest hij voor een andere bestemming (vb. Mombassa dichtbij /Dageraadplaats verder).

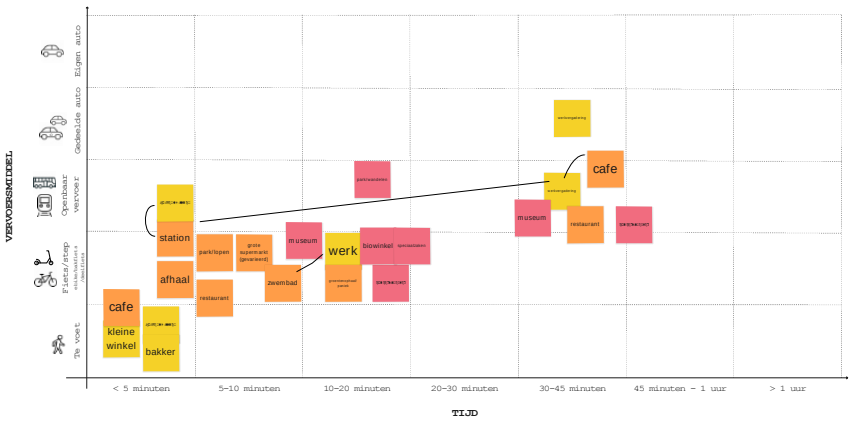
Verplaatsing naar voorzieningen:

- "Ik doe alles met de fiets. Ik heb wel een rijbewijs maar daar heb ik nog nooit gebruik van gemaakt, zodat ik zelfs niet weet of ik nog met een auto kan rijden. Wij zijn zoals ze zeggen een echte 'Borgerhoutse bakfietsfamilie'. Ik fiets echt enorm graag. Voor mij is dat pure ontspanning. Dat is een levensstijl, die we ook doortrekken in het dagdagelijkse leven. Ook voor lange afstanden gebruikt hij de fiets, bijvoorbeeld om familie en vrienden te bezoeken en dan aansluitend te overnachten, wat soms spontaan beslist wordt.
- Hij bezit een elektrische bakfiets met vooraan twee wielen, wat veiliger is. Deze kan 100 kg dragen en daar gaat het gezin mee naar de supermarkt. "Het is de beste aankoop die we al gedaan hebben. Als je geen auto hebt, wat toch niet niets is, zou ik niet weten hoe je het anders moet doen."
- Het gezin gebruikt soms eens Cambio, doet soms aan carpoolen of neemt het OV. "In de winter komen de schoonouders ons halen, want die wonen ver maar daar rekenen ze ons dan wel op af. Ze zeggen: "Koop nu toch eens een auto!" Maar ik zie niet waarom: alles is hier dichtbij. Je kan hier in de stad met een auto niet parkeren en het kost veel geld."
- Hij maakt vaak koppelingen. Zo wordt bijvoorbeeld de regeling wie wanneer de zoon van de crèche gaat halen beslist naargelang de (flex)uren van het werk. Hij bezoekt regelmatig ook het zwembad, 's morgens onderweg naar het werk. Naar en van het werk passeert hij ook bij een kleine supermarkt.


6A


Kruibeke
Jeugd...
Gent
studententijd
samenwonen
d
Antwerpen
werkend
1985 - 2002
2003-2010
2010 - 2020
+/-
Factoren woonplaatskeuze
1) ouders geboren en getogen
2)vrienden
3) chiro
4) school
5) ...
1)Hogeschool
2) bruisende stad
3) iets nieuws
4) horeca, ...
5) ...
1) station
2) diversiteit van de stad
3) cultuur/ breed
4) werk
5) betaalbaarheid / uitzonderlijke woning


Meermaals (3 à 5x) per week
kleine winkel
werk
bakker
Wekelijks (1 à 2x)
restaurant
afhaal
station
park/lopen
zwembad
cafe
Tweewekelijks
museum
biowinkel


VERVOERSMIDDEL
Eigen auto
Gedeelde auto
Openbaar vervoer
Fiets/step
Te voet
station
afhaal
cafe
kleine winkel
bakker
park/lopen
restaurant
zwembad
museum
werk
biowinkel
cafe
museum
restaurant
< 5 minuten
5-10 minuten
10-20 minuten
20-30 minuten
30-45 minuten
45 minuten - 1 uur
> 1 uur
TIJD

Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen (aanbod cultuur) en de bruisende diversiteit van de stad spelen een doorslaggevende rol bij de keuze van de woonplaats. Hij groeide op in een landelijke omgeving maar ging op kot in een stad, wat een invloed had bij de latere keuze van de woonplaats.

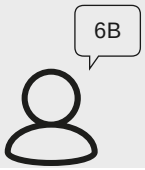
Frequent gebruikte voorzieningen:

- Frequent bezoek van de koffiebars, de cafés en de restaurants in de buurt, maar betrekt lokale voeding van de boer, wat ook meespeelt in de keuze voor bio-winkels. Hij bezoekt vaak musea en optredens waar een verdere afstand voor afgelegd moet worden met OV.

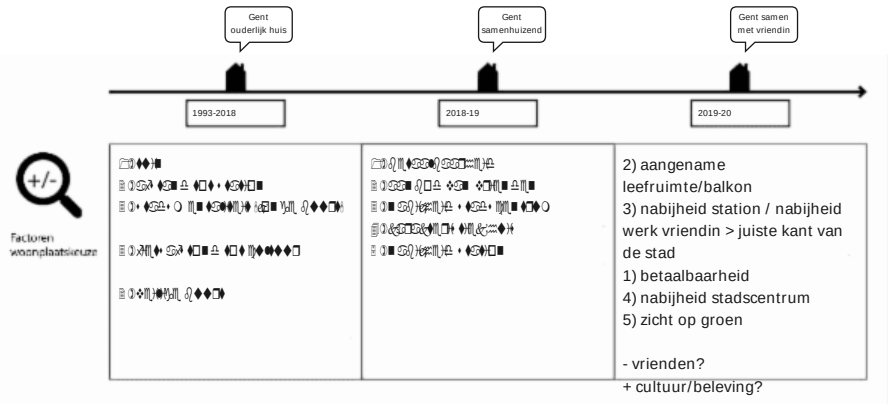
Verplaatsing naar voorzieningen:

- De voornaamste voorzieningen worden te voet of met de fiets gedaan, aangezien alles nabij is, maar voor het ontmoeten van vrienden worden ook langere afstanden gedaan met OV. Daar worden dan andere zaken aan gekoppeld zoals een optreden. Voor werkvergaderingen wordt soms gebruik gemaakt van Cambio.

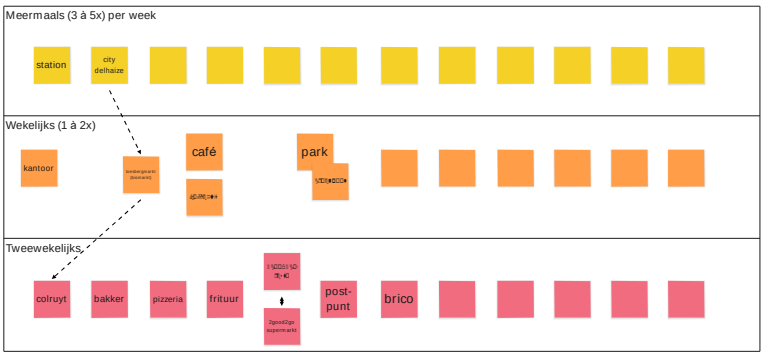
6B



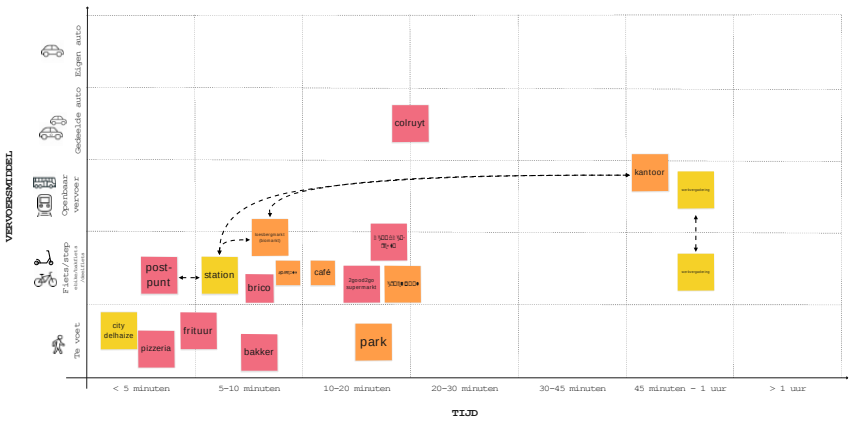
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]


Gent ouderlijk huis
Gent samenhuizend
Gent samen met vriendin
1993-2018
2018-19
2019-20
Factoren woonplaatskeuze
2) aangename leefruimte/balkon
3) nabijheid station / nabijheid werk vriendin > juiste kant van de stad
1) betaalbaarheid
4) nabijheid stadscentrum
5) zicht op groen
- vrienden?
+ cultuur/beleving?

[illegible]


Meermaals (3 à 5x) per week
station
city delhaize
Wekelijks (1 à 2x)
kantoor
café
park
Tweewekelijks
colruyt
bakker
pizzeria
frituur
post-punt
brico

[illegible]


VERVOERSMODEL
Eigen auto
Gedeelde auto
Openbaar vervoer
Fiets/step
Te voet
colruyt
kantoor
post-punt
station
brico
café
frituur
bakker
park
pizzeria
city delhaize
< 5 minuten
5–10 minuten
10–20 minuten
20–30 minuten
30–45 minuten
45 minuten – 1 uur
> 1 uur
TIJD

Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen en het stadscentrum zijn doorslaggevende factoren bij de keuze van de woonplaats alsook de betaalbaarheid en de bereikbaarheid van het werk (station). Een balkon met uitzicht op groen is een andere factor die meespeelde. Hij is opgegroeid in de stad wat ook zijn invloed heeft gehad om hier zelf te blijven wonen.

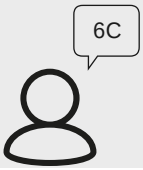
Frequent gebruikte voorzieningen:

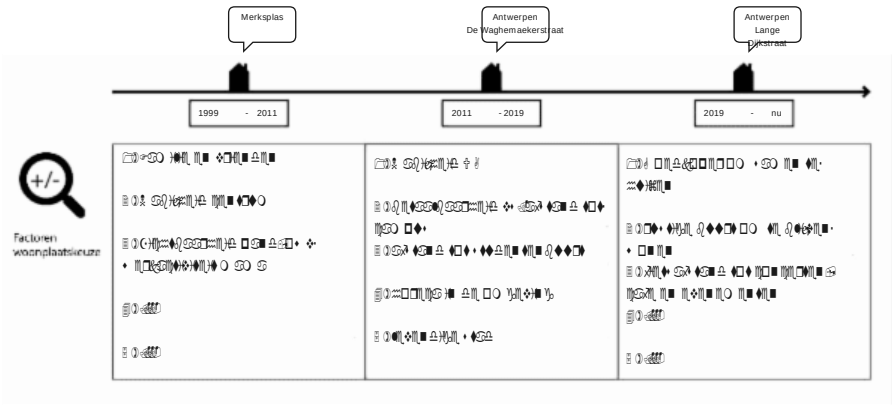
- Frequent bezoek van koffiebars, cafés en restaurants uit de buurt en koopt ook lokale voeding van de boer wat meespeelt in keuze voor bio-winkels. Ook app Too Good To Go speelt mee in de keuze voor een bepaalde winkel.

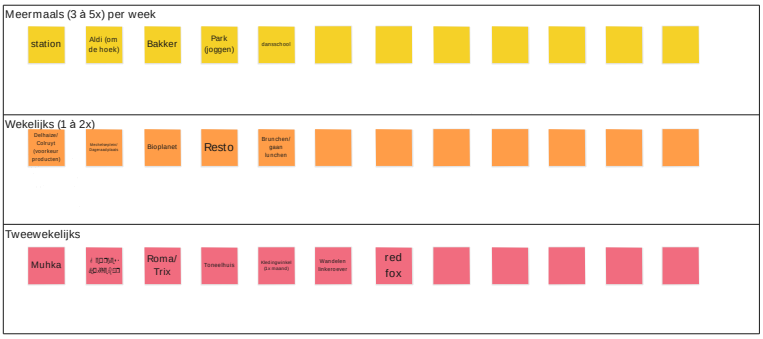
Verplaatsing naar voorzieningen:

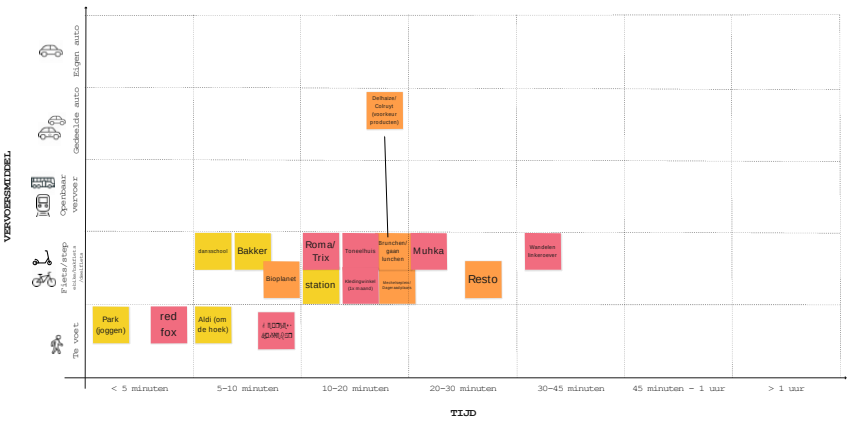
- De voornaamste voorzieningen worden te voet of met de fiets gedaan aangezien alles nabij is. Voor grote boodschappen wordt soms Cambio gebruikt en voor het werk wordt gependeld met OV.

6C




Merksplas
Antwerpen De Waghemaekerstraat
Antwerpen Lange Dijkstraat
1999 - 2011
2011 - 2019
2019 - nu
Factoren woonplaatskeuze


Meermaals (3 à 5x) per week
station
Aldi (om de hoek)
Bakker
Park (joggen)
dansschool
Wekelijks (1 à 2x)
Delhaize/ Colruyt (voorkeur producten)
Bioplanet
Resto
Brunchen/ gaan lunchen
Tweewekelijks
Muhka
Roma/ Trix
Toneelhuis
Wandelen linkeroever
red fox


VERVOERSMODEL
Te voet
Fiets/ step
Openbaar vervoer
Gedeelde auto
Eigen auto
Park (joggen)
red fox
Aldi (om de hoek)
Bakker
Bioplanet
Roma/ Trix
station
Toneelhuis
Muhka
Resto
Wandelen linkeroever
< 5 minuten
5-10 minuten
10-20 minuten
20-30 minuten
30-45 minuten
45 minuten - 1 uur
> 1 uur
TIJD

Woonplaatskeuze:

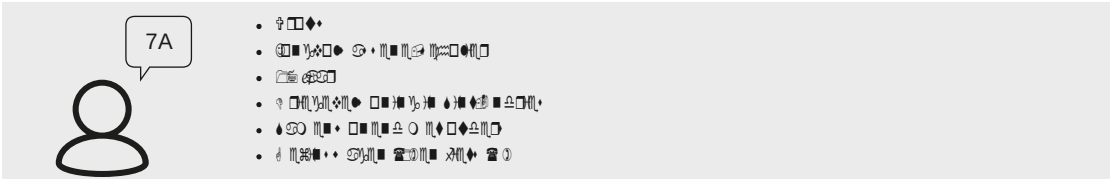
- De nabijheid van voorzieningen spelen een doorslaggevende rol bij de keuze van de woonplaats. Ook cohousing in functie van betaalbaarheid heeft invloed gehad op de keuze van de woonplaats. Opgegroeid in een landelijke omgeving maar op kot gegaan in een stad wat een invloed heeft gehad bij latere keuze van de woonplaats.

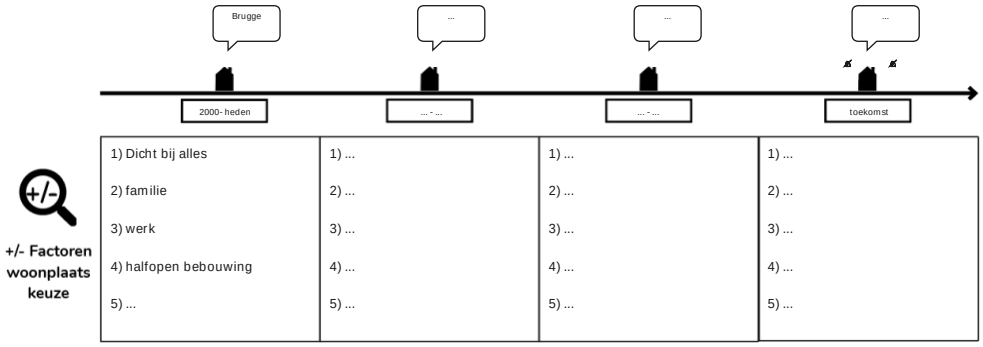
Frequent gebruikte voorzieningen:

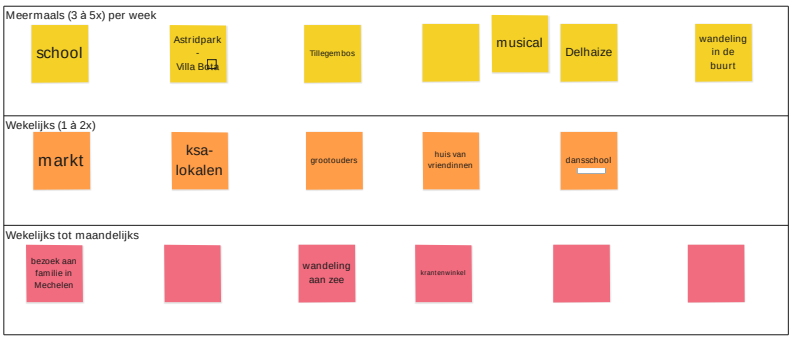
- Frequent bezoek van lunchbar, koffiebar, bakker, cafés en restaurants uit de buurt. Voor winkels wordt gekozen voor Colruyt of Delhaize afhankelijk van producten alsook Bioplanet. Regelmatig wordt ook cultuur en toneel bezocht.

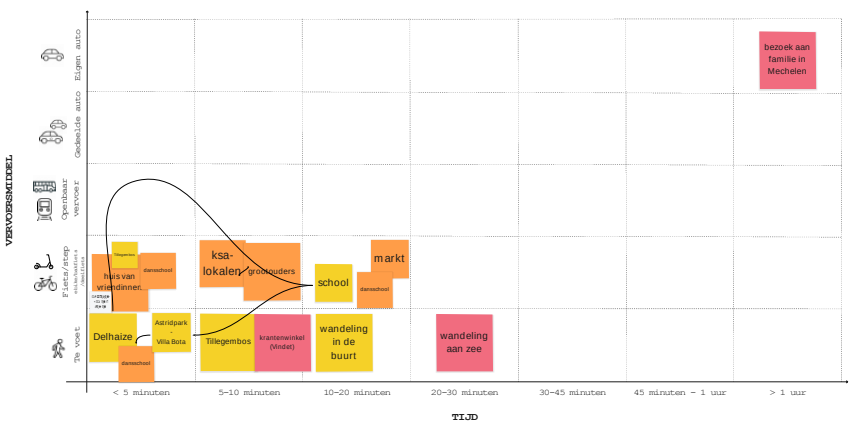
Verplaatsing naar voorzieningen:

- De voornaamste voorzieningen worden te voet of met de fiets gedaan aangezien alles nabij is. Voor grote boodschappen wordt soms Cambio gebruikt.


7A


Brugge
...
...
...
2000- heden
... - ...
... - ...
toekomst
+/- Factoren woonplaats keuze
1) Dicht bij alles
2) familie
3) werk
4) halfopen bebouwing
5) ...
1) ...
2) ...
3) ...
4) ...
5) ...
1) ...
2) ...
3) ...
4) ...
5) ...
1) ...
2) ...
3) ...
4) ...
5) ...


Meermaals (3 à 5x) per week
school
Astridpark - Villa Bota
Tillegembos
musical
Delhaize
wandeling in de buurt
Wekelijks (1 à 2x)
markt
ksa-lokalen
grootouders
huis van vriendinnen
dansschool
Wekelijks tot maandelijks
bezoek aan familie in Mechelen
wandeling aan zee
krantenwinkel


VERVOERSMIDDEL
Te voet
Fiets/step
Openbaar vervoer
Gedeelde auto
Eigen auto
Delhaize
Astridpark - Villa Bota
dansschool
huis van vriendinnen
Tillegembos
ksa-lokalen
grootouders
school
markt
krantenwinkel (Vindet)
wandeling in de buurt
wandeling aan zee
bezoek aan familie in Mechelen
< 5 minuten
5-10 minuten
10-20 minuten
20-30 minuten
30-45 minuten
45 minuten - 1 uur
> 1 uur
TIJD

Woonplaatskeuze:

- Wonend bij ouders, opgegroeid in een stad. “Ik zou niet graag op het platteland gaan wonen later.”

Frequent gebruikte voorzieningen:

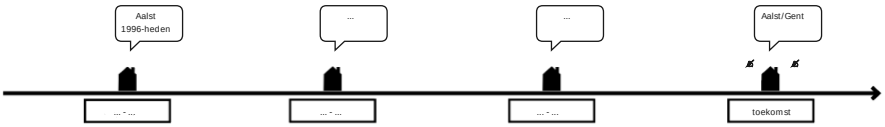
- Voornamelijk school, hobby’s (omdat vrienden daar ook gaan), jeugdbeweging (omdat ouders daar ook gezeten hebben), studentenjob, familie en vrienden bezoeken, ...

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Voornamelijk te voet en met de fiets, voor naar school te gaan wordt ook afgesproken om samen te fietsen. Soms eens met ouders mee met de auto.

7B

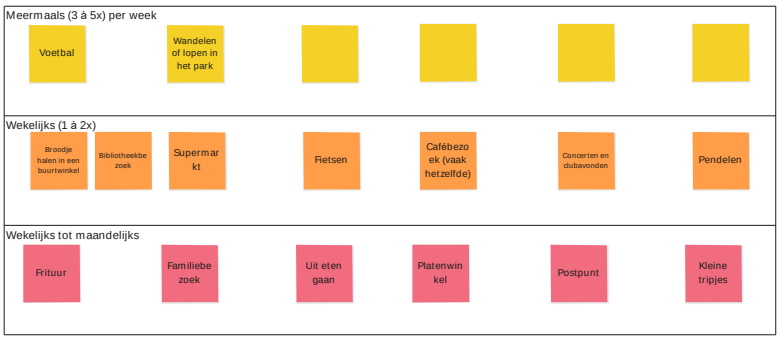
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



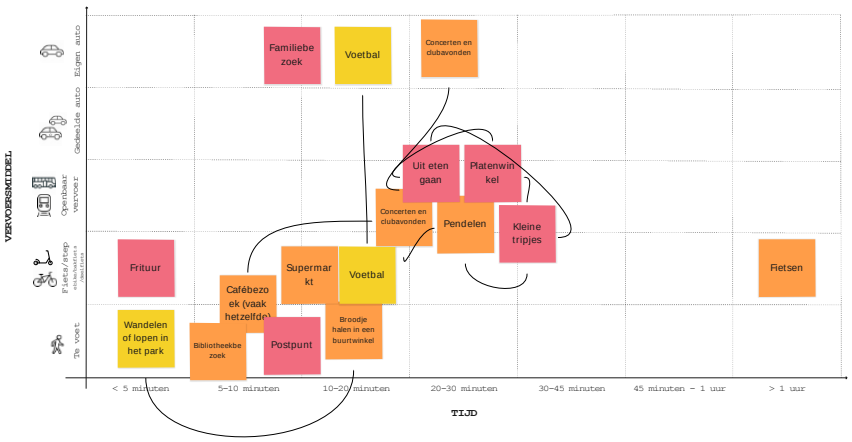
+/- Factoren woonplaats keuze

1) Kind op komst, groter wonen	1) ...	1) ...	1) Werklocatie
2) Betaalbaar rijhuis	2) ...	2) ...	2) Openbaar vervoer in de buurt
3) Centrum	3) ...	3) ...	3) In de buurt van vrienden
4) Dicht bij familie	4) ...	4) ...	4) Stadsomgeving
5) ...	5) ...	5) ...	5) Culturele voorzieningen

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

- Wonend bij ouders, opgegroeid in een stad (op 5 min wandelen van het centrum). Bij de eigen keuze voor een woonplaats zouden de nabijheid van werk, OV, vrienden (cohousen) en het centrum belangrijke factoren zijn die meespelen. “Niet perse in het centrum van de stad, misschien iets meer er buiten want het is hier altijd wel druk.”

Frequent gebruikte voorzieningen:

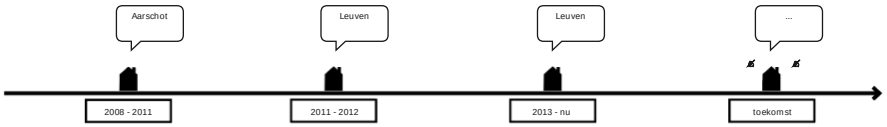
- Soms naar winkel gestuurd voor kleinere boodschappen en dan wordt naar de dichtstbijzijnde supermarkt gegaan, de Albert Heyn. Hij weet specifieke producten liggen aangezien hij hier studentenjob heeft gedaan en hij gaat naar Aldi voor andere producten. Ook regelmatig op café in de buurt omdat hij er altijd mensen tegenkomt.

Verplaatsing naar voorzieningen:

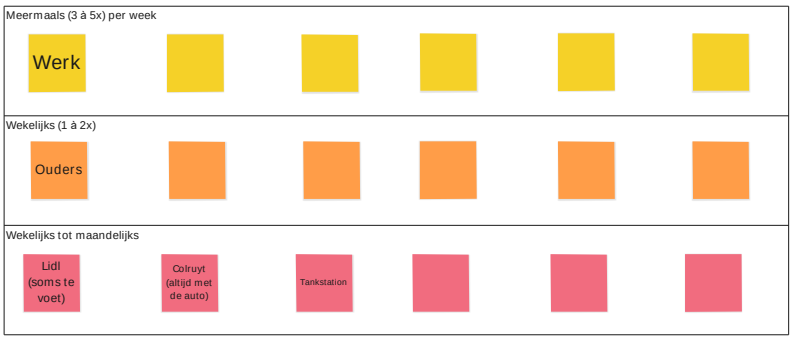
- “Ik probeer zo weinig mogelijk de auto te gebruiken. Deels bewust vanuit duurzaamheid maar ook omdat ik nog thuis woon bij ouders en ze hebben niet graag dat ik hem gebruik. Dus ben gewoon om alles met de fiets, te voet of met OV te doen. Vind dat ook wel gemakkelijk.”
- Voor wedstrijden van voetbal die verder weg zijn wel met de auto en voor pendelen altijd met de trein samen met vrienden. Soms ook met vrienden afspreken in andere stad en daar ineens gebruik van maken om bepaalde voorzieningen te bezoeken (vb. specifieke platenwinkel) en concerten.

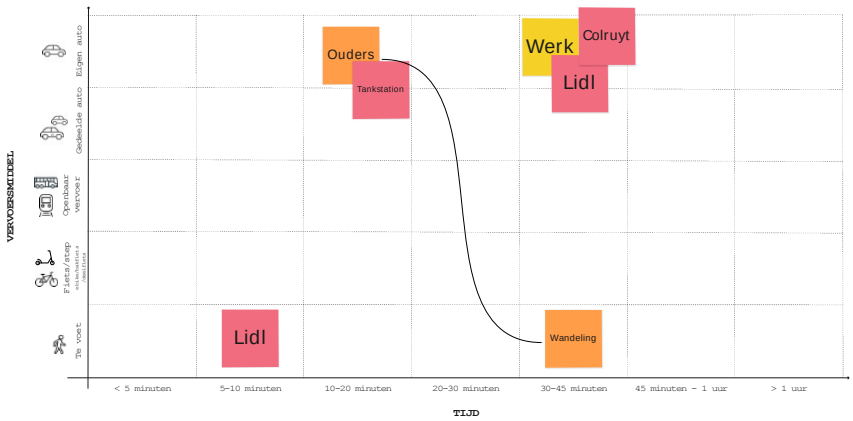
8A

- Vrouw
- Jongvolwassene
- 35 jaar
- Appartement in Leuven
- Alleenwonend
- Bedrijfswagen



+/- Factoren woonplaats keuze			
1) Gratis wonen ;) 2) Station dichtbij 3) Ouders wonen in dezelfde stad 4) Bereikbaarheid werklplek (Leuven/Brussel) 5) ...	1) Woonst gekocht (wachten op bouw) 2) Ligging tussen werk (Brussel) en Ouders (Leuven) 3) Betaalbaar (combineerbaar met lening) 4) ... 5) ...	1) Ligging (Leuven, stad maar toch dichtbij autostrade) 2) Nieuwbouw (aanpasbaar aan keuze) 3) Investering 4) Blijven plakken na studententijd 5) ...	1) Veranderde gezinssituatie? (Partner, geen kinderen) 2) Huidige job 3) 4) ... 5) ...





Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen spelen geen doorslaggevende factor bij de keuze van de woonplaats maar wel de bereikbaarheid voor het werk (nabij heid station en autostrade) alsook nabijheid van familie. “Blijven plakken in Leuven na studententijd, terwijl vrienden allemaal zijn weggetrokken.”
- Een nieuwe partner zou een breukmoment kunnen zijn waarbij een keuze wordt gemaakt voor een nieuwe woonplaats. “Vind het lastig als ik vrienden uitnodig dat ze moeten betalen voor parking en dan voel ik me wat schuldig. Moest ik verhuizen uit het centrum dan kunnen er wel eindelijk mensen voor de deur parkeren.”

Frequent gebruikte voorzieningen:

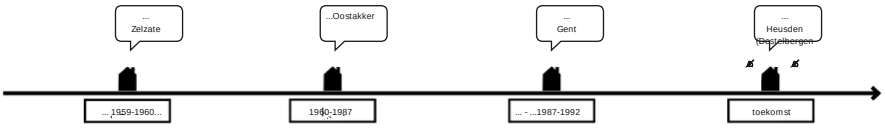
- “Ik ben een binnenmens. Ik kom nu al weken aan een stuk niet buiten. Heb niet zo’n sociaal actief leven, ben echte een tamzak. Als ik niet buiten wil komen, kom ik ook niet buiten. Dus als ik voor zaken buiten moet, probeer ik die te combineren.”
- “Ik koop altijd exact hetzelfde en heb een lijstje waaraan ik me probeer te houden. Anders kom ik met meer spullen buiten dan gepland. Inkopen doen is een noodzakelijk kwaad.”
- Regelmatig gaan wandelen in de buurt van ouders omwille van hond.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Meerdere keren per week naar Brussel met bedrijfsauto en passeren langs winkel. In het weekend naar ouders en dan op de weg ook passeren langs tankstation waar tankkaart wordt gebruikt. Voor kleine zaken soms te voet naar dichtstbijzijnde supermarkt om toch wat beweging te hebben.
- “Ik haat fietsen. Ik heb hier een fiets staan met twee platte banden. Ik heb dat ding misschien één keer gebruikt de voorbije 7 jaar. Als ik fiets dan glijdt m’n zak van m’n schouder en er is een kans dat de fiets gepikt wordt. Dan stap ik nog liever een half uur dan dat ik moet fietsen. Hetzelfde met parking zoeken. Ik mijd stadscentra als de pest. Dan parkeer ik me liever ergens waar ik het weet zijn en dan nog half uur stappen in plaats van zoeken naar een plekje. Ik check dan eerst de route via Google Streetview alsof ik virtueel aan het rijden ben. Als ik geen bedrijfswagen had gekregen dan was ik nooit beginnen werken daar. Een fiets via het werk zou ik niet kiezen want te verre afstanden.”
- “De afstand is niet zo van belang bij het nemen van OV maar wel als blijkt dat ik dan heel vaak moet overstappen. Als je één rechtstreekse verbinding hebt en je kan effectief iets doen, dan wel nog een optie. Ook aangenaam dat ik aan de eerste halte stond zodat er nog geen volk op de trein zat en je nog een plek kon kiezen. Moest dat niet het geval geweest zijn, weet ik niet of ik zo lang gependeld zou hebben. Vroeger wel bewust tragere trein genomen omdat ik dan juist de tijd had om een aflevering te zien.”
- “Ik heb een paar jaar met de trein gependeld naar het werk, maar ik vind dat ik mijn tijd heb gedaan en nu hoef ik dat niet meer te doen. Ik kan zo 27 voordelen opnoemen van de auto versus OV: alleen in auto zitten is zalig, je zit warm, eigen muziek, meezingen, enzovoort. Op de trein heb je mensen die hoesten, nagels knippen, in de winter condens tegen ramen, al uw gerief er leggen, geen idee of trein wel komt, geen meldingen van vertragingen, is er nog plek, te laat komen, bufferzone, …”

8B

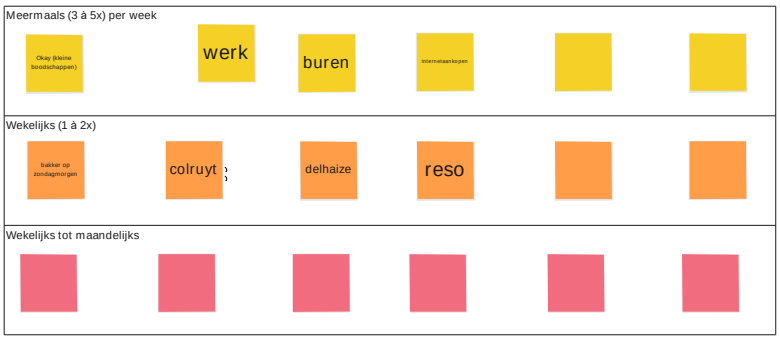
- Man
- Medior
- 61 jaar
- Vrijstaande woning in Heusden
- Alleenwonend
- Bedrijfswagen



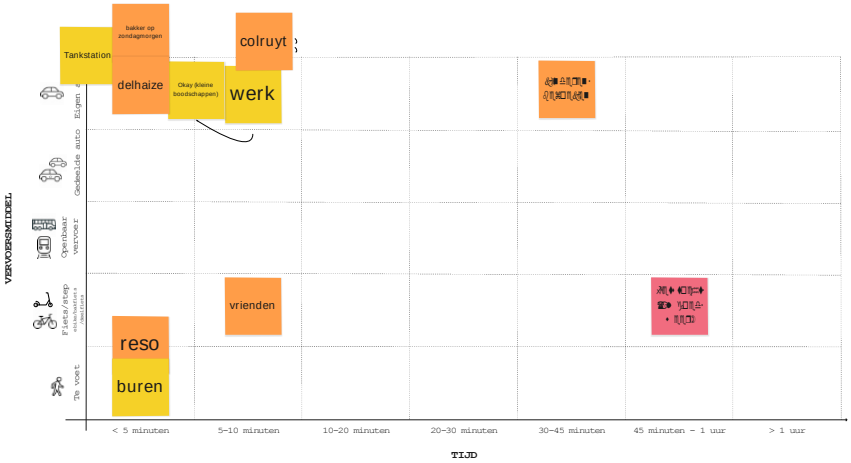
+/- Factoren woonplaats keuze

	1) om gezondsheidsredenen van mijn vader verandert van locatie naar Oostakker verhuisd.. 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...	1) getrouwd in 1987 en huis gehuurd aan de rand van Gent . 2) bereikbaarheid naar Sint Pletersstation in Gent (echtgenote werkte in Brussel).. 3) ... 4) ... 5) ...	

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

- De nabijheid van voorzieningen spelen geen doorslaggevende rol bij de keuze van de woonplaats maar wel de bereikbaarheid voor het werk (nabijheid autostrade). Ook met ouders vaak verhuisd in functie van hun werk.
- De komst van een kind was een breukmoment om te bouwen in een meer landelijke omgeving. “Ik woon hier graag. Woon in een buitenwijk in een alleenstaande woning. Heb 1000 m2 en heb veel groen. Ik zit veel buiten en dan passeren er regelmatig buren.”
- In een volgende levensfase eventueel verhuizen naar het centrum van het dorp aangezien huis te groot. “Ik zou niet rap in een stadscentrum gaan wonen dus zou in de buurt willen blijven wonen.”

Frequent gebruikte voorzieningen:

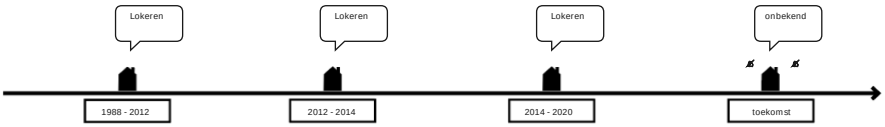
- Voor boodschappen wordt gekozen voor de dichtstbijzijnde winkel en vaak ook degene waar je het snelst ‘binnen en buiten’ bent: “Ik ga elke zondag naar de bakker omdat die dichtbij is en omdat je er snel buiten ben. Ik heb een hekel aan lang in winkels rondlopen.”
- Naar Colruyt gaan we vooral voor drank, want die kopen we in grote hoeveelheden en voor de rest gaan we naar andere supermarkten in de buurt, zoals Delhaize, want die is het langst open. Wekelijks doen we eens take-away of laten online-aankopen thuis leveren als we zelf geen zin hebben om naar de winkel te gaan: “die van postNL kennen mij goed.”

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Alles met de auto behalve voor zaken die echt in de buurt zijn en naar de buren te voet/fiets: “Ik woon op 7km van mijn werk, ik zou met de fiets kunnen gaan, maar ik doe dat niet. Ik ga elke dag met de auto. Als je een bedrijfswagen hebt ben je meer geneigd om je auto te gebruiken - en zeker met die tankkaart.”
- “Heb een eigen carport maar als ik de kinderen ga bezoeken in Gent moet ik altijd zoeken naar parkeerplaats. Ik gebruik nooit de trein. Kinderen hebben een mobiliteitsbudget, vind dat wel geen slecht idee. Ik was vroeger wat tegen bakfietsen (een beetje geitenwollensokken) maar begin dat wel leuker te vinden. Als je in Gent rondrijdt is dat geen uitzondering meer. Ik zie dat ze daar niet enkel hun kinderen inzetten maar dat ze daar ook boodschappen mee gaan doen. Eigenlijk is dat nog niet zo slecht. In een stad is zoiets nog interessanter want je kan daar toch niet parkeren, dus da’s wel een goede oplossing. Zou wel overwegen om een elektrische (bak)fiets te nemen, dan heb ik ook wat meer beweging en het is gemakkelijker dan een gewone fiets.”

8C

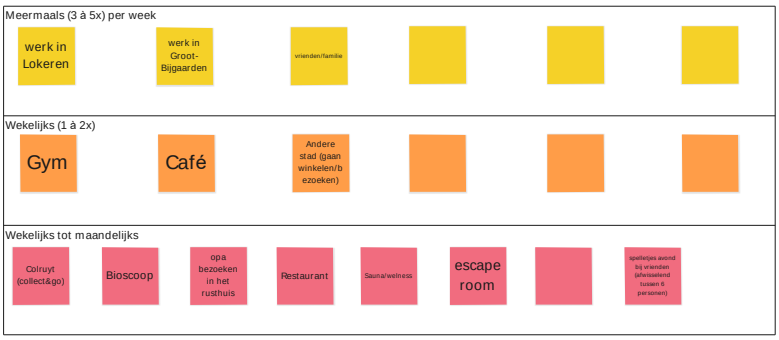
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



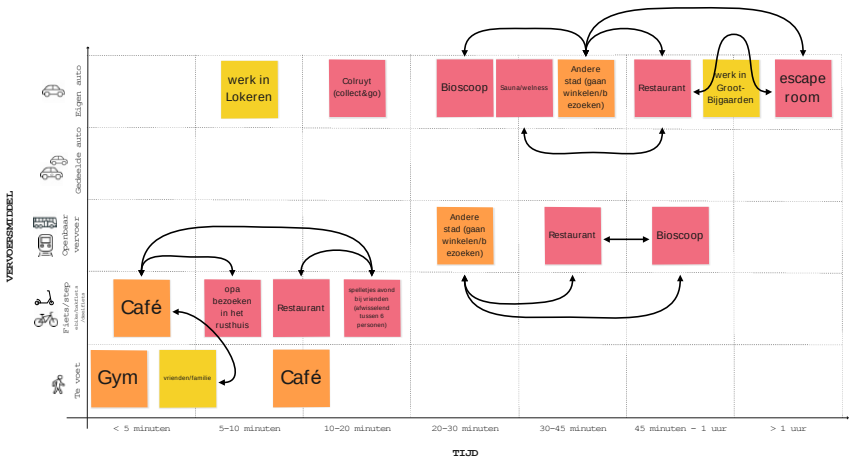
+/- Factoren woonplaats keuze

1988 - 2012	2012 - 2014	2014 - 2020	toekomst
1) Thuis bij de ouders	1) samenwonen	1) huis gekocht	1) vrijstaande woning
2) ...	2) huurhuisje	2) niet ver van ouders	2) grote groene grond
3) ...	3) niet ver van de ouders	3) betaalbaar	3) geen buren
4) ...	4) goedkoop + tuin	4) grote tuin	4)
5) ...	5) ...	5) rijwoning	5) ...

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

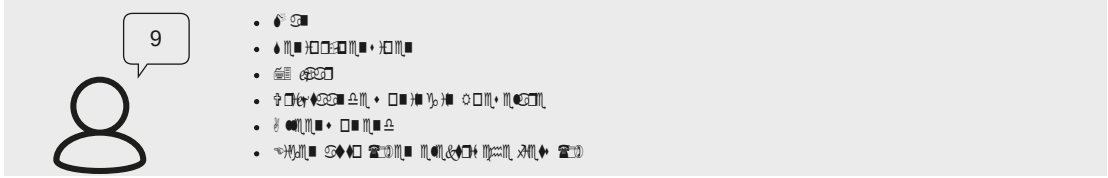
- De nabijheid van voorzieningen spelen geen doorslaggevende rol bij de keuze van de woonplaats maar wel de nabijheid van vrienden en familie en de buurt waar men is opgegroeid. De nabijheid van centrum en station was eerder toevallig.
- In een volgende levensfase eerder een vrijstaande woning met grote tuin en parkeerplaats. "Maar zie mezelf ook niet in Ardennen gaan wonen, momenteel ligt mijn hart ook in Lokeren. Zou er wel niet mee inzitten dat ik langere afstanden zou moeten afleggen met de fiets (omwille van beweging en met de auto toch niet mag drinken)."

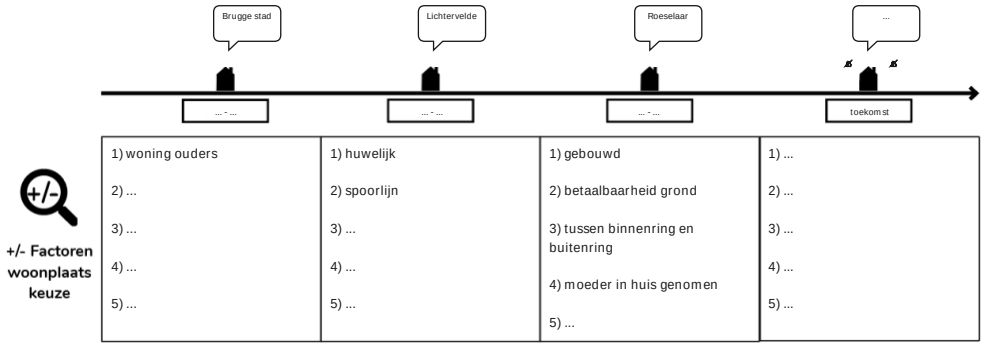
Frequent gebruikte voorzieningen:

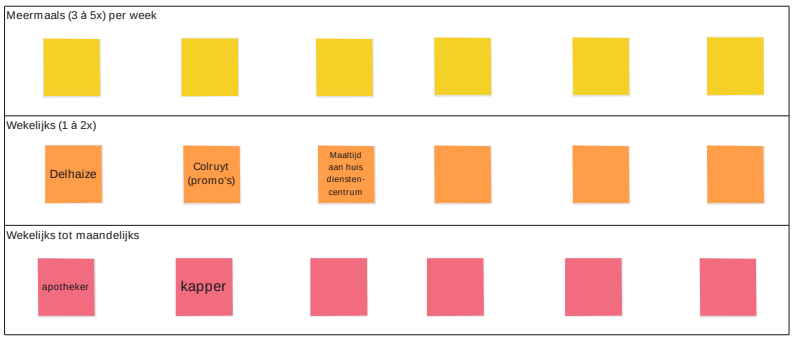
- Bijna dagelijks naar familie/vrienden en wekelijks naar lokale horeca: "Doe veel take-away om (locale Horeca?) te steunen en dan heb ik de extra verzendkosten er wel voor over." Maakt maandelijks gebruik van Collect&go voor grote boodschappen: "Leuk dat het bijna contactloos is. Ik vond het al leuk dat ik bijna niemand zag in de winkel."
- "Grote motivatie voor fitness is omdat het 5min wandelen van de woning is, dat is de enige reden waarom ik zo vaak ga sporten. Ik zou niet makkelijk voor een Basic Fit kiezen, mijn fitness is kleinschalig en er heerst een goede sfeer (geen 'haantjesgedrag') en er is goede begeleiding."
- Maandelijks ook uitstappen met verdere afstand zoals welness, escape rooms, cinema, citytrip, …: "Regelmatig eens een andere stad gaan bezoeken, met een op voorhand uitgestippelde route met uitleg bij en nieuwe plekjes ontdekken. Dichtstbijzijnde cinema is Kinepolis maar soms ga ik wat verder naar een andere cinema. Hangt af van de films maar ook van het uur van aanvang want in laatavondvoorstellingen is er geen volk. Regelmatig ga ik ook eens verder om bepaalde restaurants uit te proberen (vb. Jong keukengeweld)."

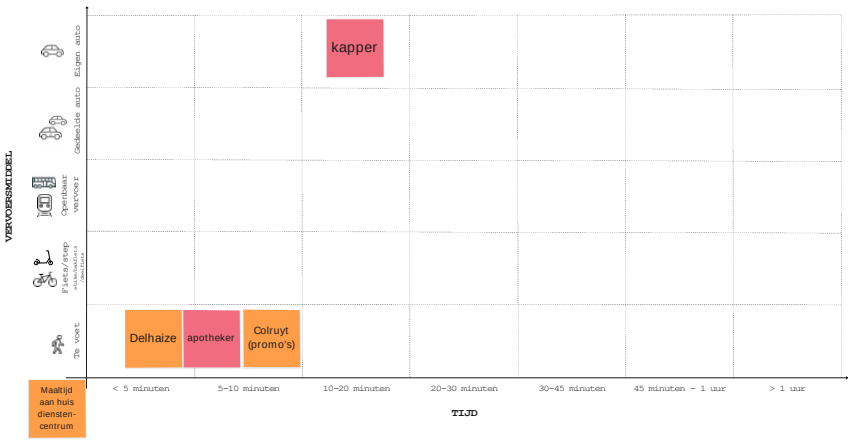
Verplaatsing naar voorzieningen:

- Zaken die dichtbij zijn worden te voet of met de fiets gedaan en andere zaken met de auto of het openbaar vervoer: "Als ik parkeerplaats voor mijn deur heb dan wil ik mijn auto niet meer verplaatsen (dus ga ik eerder te voet of met de fiets). Ik heb eindelijk parkeerplaats en als ik dan wegrijd ga ik weer een halfuur moeten rondrijden om parkeerplaats te vinden." Maakt zeer regelmatig koppelingen en plant op voorhand: "Efficiëntie boven alles. Maak graag een mooie combinatie van verschillende vervoerswijzen."
- "Als ik voor werk hoorde dat ik naar Brussel moest zei ik meteen niet met de trein. Als ik dan toch met de trein moet gaan, probeer ik ook wel het aangename eraan te koppelen: een ontbijt mee op de trein, koffie, spelletje. Op de duur herken je mensen op het perron en ga je samen zitten en er was ook eens een aperitief op de trein, een verjaardagsfeestje, een pintje op vrijdag. Dankzij die bende was de treinervaring wel iets aangenamer. Ben niet tegen de trein, kan ook wel echt genieten van een treinrit."


9


Brugge stad
Lichtervelde
Roeselaar
...
... - ...
... - ...
... - ...
toekomst
+/- Factoren woonplaats keuze
1) woning ouders
2) ...
3) ...
4) ...
5) ...
1) huwelijk
2) spoorlijn
3) ...
4) ...
5) ...
1) gebouwd
2) betaalbaarheid grond
3) tussen binnenring en buitenring
4) moeder in huis genomen
5) ...
1) ...
2) ...
3) ...
4) ...
5) ...


Meermaals (3 à 5x) per week
Wekelijks (1 à 2x)
Delhaize
Colruyt (promo's)
Maaltijd aan huis diensten-centrum
Wekelijks tot maandelijks
apotheker
kapper


VERVOERSMODEL
Eigen auto
Gedeelde auto
Openbaar vervoer
Fiets/step
Te voet
kapper
Delhaize
apotheker
Colruyt (promo's)
Maaltijd aan huis diensten-centrum
< 5 minuten
5-10 minuten
10-20 minuten
20-30 minuten
30-45 minuten
45 minuten - 1 uur
> 1 uur
TIJD

Woonplaatskeuze:

- Opgegroeid in een stad en nadien gebouwd buiten de stad, waarbij bereikbaarheid van werk (station) en betaalbaarheid van de woonplaats belangrijke factoren waren.

Frequent gebruikte voorzieningen:

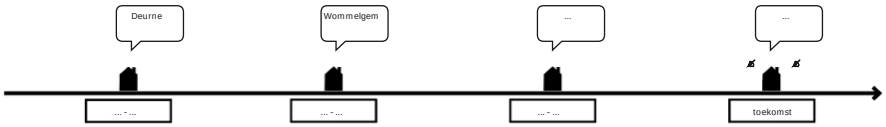
- Laat vooral zaken leveren door dienstencentrum of koopt bereide maaltijden in de supermarkt. Kiest voor de dichtstbijzijnde winkel en waar promoties zijn.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Verplaatst zich niet meer zoveel, maar indien wel te voet en doet verdere afstanden met de auto of soms met de trein. Voor de kapper wordt wel een afstand van 10 km afgelegd omdat hij de kapper persoonlijk kent.

10

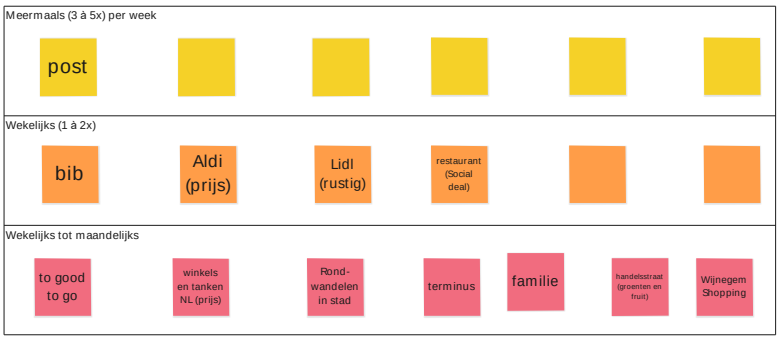
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



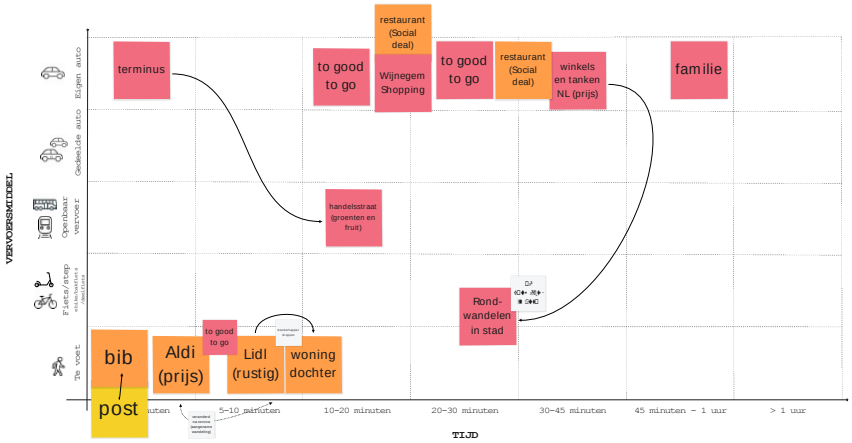
+/- Factoren woonplaats keuze

1) woning ouders 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...	1) Betaalbaarheid (sociale woning) 2) getrouwd 3) dichtbij Deurne en centrum 4) ... 5) ...	1) ... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...	1) ... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

- Opgegroeid aan de rand van de stad wat een invloed heeft gehad op de keuze voor een woonplaats in de buurt. Vooral betaalbaarheid (sociale woning) en nabijheid van het centrum zijn doorslaggevende factoren bij de keuze van de woonplaats.

Frequent gebruikte voorzieningen:

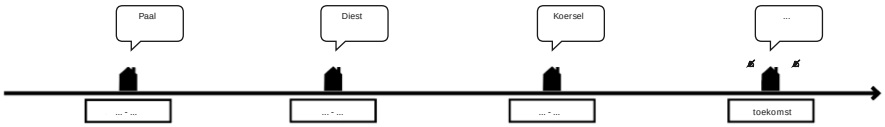
- Bij de keuze van supermarkt speelt prijs en nabijheid een belangrijke rol maar gaat sinds Corona naar een verder gelegen supermarkt omdat die in de buurt is van haar dochter en dan gaat ze ineens ook boodschappen voor haar afzetten: “De wandeling is fijn.” Gaat bijvoorbeeld weinig naar lokale winkels of markt want dat is te duur. Gaat graag wel eens naar nieuwe restaurants via Social Deals.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Gaat meermaals naar Nederland voor inkopen en om te tanken omdat het daar goedkoper is en dan wordt er een uitstap van gemaakt. Maakt ook regelmatig gebruik van Too Good To Go want dit is goedkoper, maar niet zoveel keuze in eigen buurt dus rijdt hier een verdere afstand voor: “15 km is wel de maximum want anders is het niet meer rendabel. Dat afhalen is ook op vaste uren dus kan niet perse gekoppeld worden aan andere verplaatsingen.”
- Er wordt vaak te voet gegaan want dat is meestal sneller en parkeren is soms lastig. Voor groenten en fruit wordt wat verder gegaan naar de Handelsstraat en dan wordt auto bij eindhalte van terminus geparkeerd. Met de auto rijden wordt als ontspannend ervaren en soms wordt ook de vouwfiets meegenomen in de auto om dan ergens een fietstochtje te gaan maken. Met de gewone fiets bestaat de kans dat deze gestolen wordt en het is moeilijk om met zakken te sleuren.

11

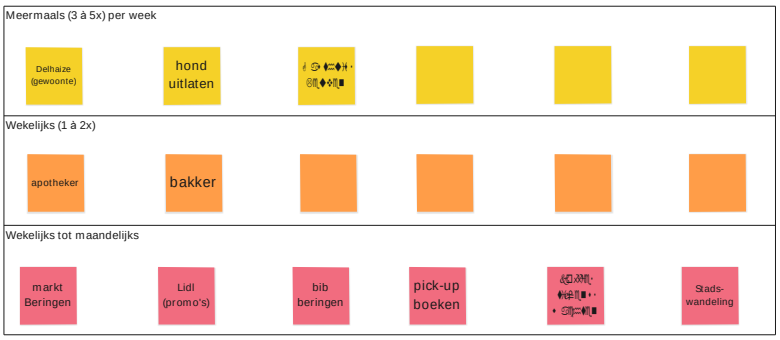
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



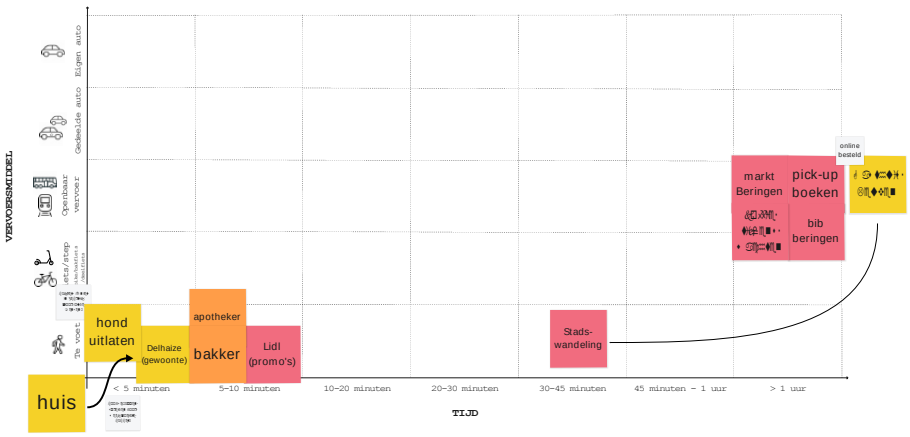
+/- Factoren woonplaats keuze

1) samenwonen met partner 2) conciërge in fabriek 3) ... 4) ... 5) ...	1) partner bakkerij overgenomen 2) kinderen 3) ... 4) ... 5) ...	1) rustiger wonen 2) dorps karakter waar iedereen elkaar kent 3) tante woonde er ook 4) betaalbaarheid: huis gekocht 5) alles te voet te doen	1) ... 2) ... 3) ... 4) ... 5) ...

[illegible]



[illegible]



Woonplaatskeuze:

- Het krijgen van kinderen en ontmoeten van partner (en diens bakkerij > goede locatie) waren doorslaggevende factoren voor het kiezen van een andere woonplaats, eerder dan waar ze is opgegroeid. De nabijheid van familie alsook betaalbaarheid waren nog belangrijke factoren. Wou meer rustiger gaan wonen want ze miste het dorpse waar iedereen elkaar kent.

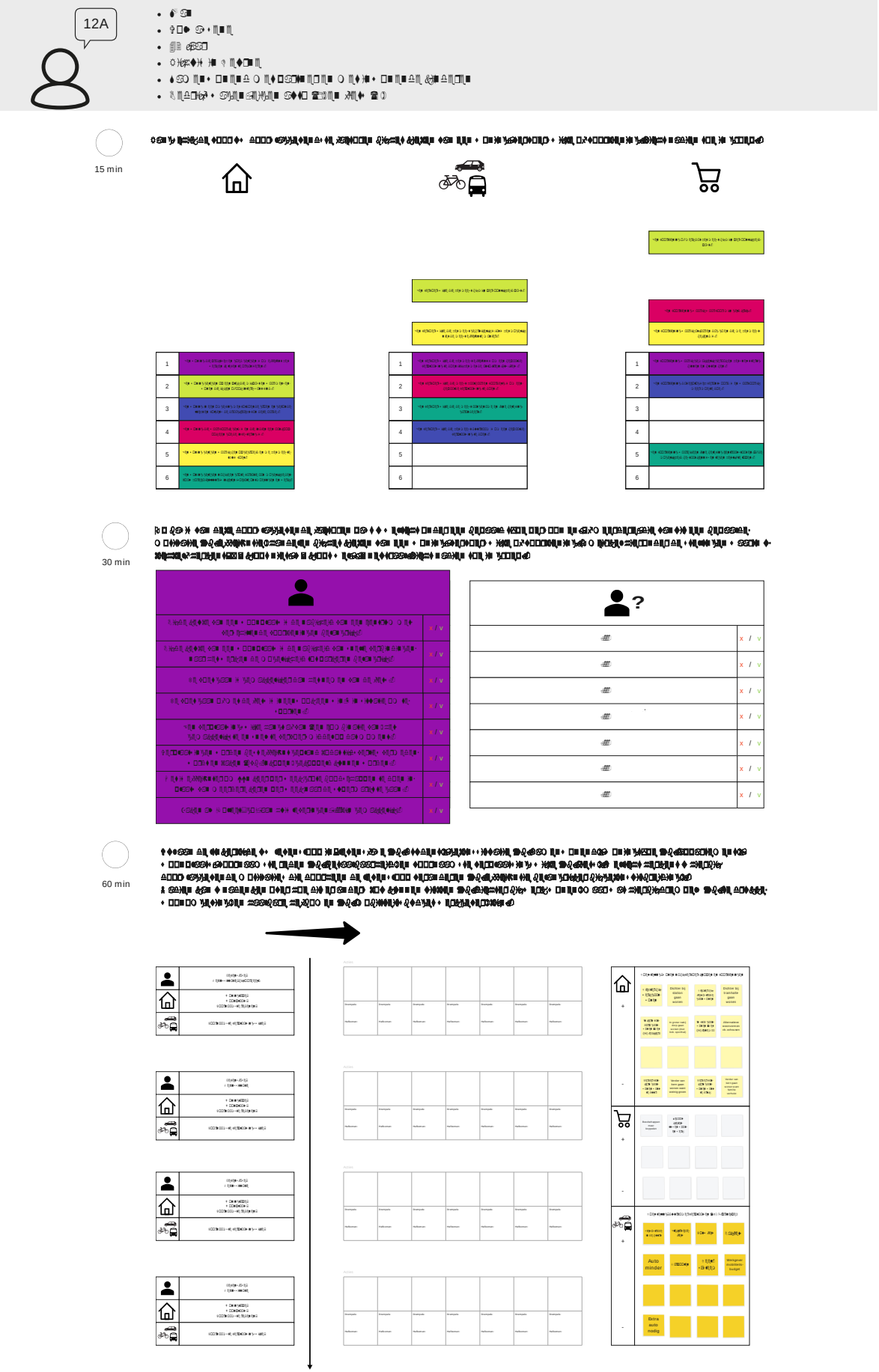
Frequent gebruikte voorzieningen:

- Gaat naar Delhaize uit gewoonte want dat was vroeger de enige winkel dus ze is er blijven gaan omdat ze ondertussen het personeel kent en zich er thuisvoelt. Ze gaat elke dag te voet (ze spreidt dus bewust haar boodschappen, vb. enkel om water) om een sociale babbel te hebben. Soms vraagt ze kinderen om iets met de auto te halen maar ze trekt liever haar plan.
- Soms naar Lidl omwille van promoties. Vindt het brood van de supermarkt lekkerder maar gaat toch naar de bakker om een lokale handelaar dat ze kent te steunen. Boeken worden online besteld en dan gaat ze die afhalen in het volgende dorp met de bus zodat ze ineens ook een koffietje kan gaan drinken en een sociale babbel heeft in plaats van het thuis te laten leveren.

Verplaatsing naar voorzieningen:

- Woont dichtbij (50m) het centrum dus doet alles te voet. De fiets wordt als gevaarlijk ervaren alsook de auto (geen rijbewijs) en een bakfiets vindt ze voor oude mensen. Voor voorzieningen die niet in het dorp te vinden zijn (vb. bib, markt) wordt de bus genomen naar het volgende, grotere dorp. Soms ook eens naar Hasselt met OV voor een uitstapje en ook meermaals per week moet ze naar ziekenhuis in Leuven waar ze 2,5 uur naar onderweg is.
- Door een hond te hebben heeft ze ook een doel om te gaan wandelen (niet fijn zonder doel) en kan ze ook weer een sociale babbel doen.

BIJLAGE 3: HET AFTOETSEN EN VERFIJNEN VAN ERVARINGEN: WORKSHOPRONDE 2


12A
15 min
30 min
60 min

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: het praktische komt altijd op de eerste plaats (vb. verbinding naar het werk), vervolgens het belang van de plek "die een goed gevoel moet geven", boven de mensen die er wonen "want nieuwe mensen kan je altijd leren kennen". Duurzaamheid en nabijheid van groen hangen steeds samen met de vorige factoren (vb. woonplaats is belangrijk om overbodige verplaatsingen te vermijden) en zijn doorheen de jaren belangrijker geworden: "Ik ben sowieso geen uitgaanstype en op dit ogenblik zeker meer bezig met gezin, gezondheid en levensplezier dan 10 jaar geleden, toen nabijheid van het centrum met voorzieningen en sociale aspect belangrijker waren." Ook het economische speelt een rol: "Is die woning zijn geld waard? Ik ga niet teveel betalen, dat is geld wegsmijten. Maar zie het niet als investering."
- Frequent bezochte voorzieningen: het bezoek aan voorzieningen moet vooral gemakkelijk, snel en logisch zijn en vervolgens ook ecologisch. Het routine winkelen is niet echt plezierig (drukte, wachten, …). Beleving in de winkel is voor hem niet zo belangrijk, want hij koopt veel online, wat gemakkelijk is om prijzen te vergelijken via app en ook flexibel (vb. terugsturen).
- Verplaatsing naar voorzieningen: het aanwenden van de meest efficiënte vervoerswijze staat voorop. Daarna volgen het economische aspect, het ecologische en de beleving: "Ik ben een analytisch persoon; dus kennis en wetenschap komen steeds op plaats 1.", "Voor de bakker ga ik te voet, is het op 4km dan pak ik de fiets, voor langere afstanden het OV en als ik iets moet meesleuren de auto. Ik denk er wel even over na in termen van ecologie-kost-tijd en weeg die dan tegen elkaar af.", "Als ik de auto zou gebruiken om in de winkel een tv op te halen, dan is dat ecologisch slechter dan een bestelwagen die een hele toer doet en aan huis komt leveren. Een bedrijf denkt toch vanuit afstand vs prijs (brandstof) en de logistiek meestal efficiënt gepland en bijgevolg ook duurzaam, behalve bij impulsaankopen.", "De levering kost dan wel 5eu maar als je dat wat structureel aanpakt, bijvoorbeeldéén keer per week in plaats van elke dag aankopen doen voor zware dingen, dan weegt dat wel op.", "Ik heb het geluk een bedrijfswagen te hebben. Ik kies wel voor een met een lage CO2-uitstoot maar niettemin een 5-deurs.", "Op de laatste plaats komt de bekommernis over wat mijn buren er over denken. Ik heb die erkenning niet nodig."

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: opgegroeid in Massenhoven, waardoor hij voor de middelbare school steeds de bus naar de stad moest nemen, wat als kind als een sociaal nadeel aanvoelde tegenover kinderen uit de stad die na school wel konden blijven. Als alleenstaande was het belangrijk om in het stadscentrum te wonen (vb. voor uitgangsleven).
- Gezin: met de komst van een tweede kind was het appartement te klein, wat maakte dat het gezin verhuisd is naar een rijwoning in Deurne met tuin (zodat kinderen veilig konden spelen onder toezicht) en nabij een park en school.
    - Drempel: de flexibiliteit in woonkeuze ligt laag in België: je kan niet zomaar na elke levensfase je woning verkopen. Hoe verder je woont hoe meer tijd je verliest, dus je moet kiezen tussen tijd/afstand en woningprijzen: "'Op den buiten' zit je veilig, rustig en gezond, maar dan zit je ver van alles. In de stad is alles dichtbij en moeten kinderen niet met de auto naar school gebracht worden, maar de prijzen zijn er hoog."
    - Ecologie is belangrijk, maar er is volgens hem een gebrek aan omkadering voor duurzame consumptie door de overheid: "Het zou zo moeten zijn dat wat verkocht wordt sowieso ook ecologisch is zodat je er niet moet over nadenken."
    - Hefboom: motivatie is belangrijk (groepsgevoel zodat je er niet alleen voor staat en kennis gedeeld kan worden). Ook betaalbare technologie om doelstellingen zichtbaar/meetbaar te maken (vb. Fitbit) zodat je een 'coach' hebt die het opvolgt. IT gebruiken om zaken te automatiseren en zo de levenskwaliteit van alledag te verbeteren. Dit kan meer toegankelijk gemaakt worden voor iedereen (vb. op school).

12B

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

[illegible]

1	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]
2	[illegible]	2	[illegible]	2	[illegible]
3	[illegible]	3	[illegible]	3	[illegible]
4	[illegible]	4	[illegible]	4	[illegible]
5	[illegible]	5	[illegible]	5	[illegible]
6	[illegible]	6	[illegible]	6	[illegible]

[illegible]

[illegible]	x / v	[illegible]	x / v
[illegible]	x / v	[illegible]	x / v
[illegible]	x / v	[illegible]	x / v
[illegible]	x / v	[illegible]	x / v
[illegible]	x / v	[illegible]	x / v
[illegible]	x / v	[illegible]	x / v
[illegible]	x / v	[illegible]	x / v
[illegible]	x / v	[illegible]	x / v

60 min

[illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: het praktische komt met verre voorsprong op de eerste plaats. Als alleenstaande is de nabijheid van een sociaal netwerk belangrijk om op terug te kunnen vallen: "Maar ik kies wel voor mezelf. Dus hun mening is niet belangrijk bij keuze." Ook de nabijheid van voorzieningen is belangrijk want zij heeft geen auto. Het investeringsaspect en de aanwezigheid van groen spelen in mindere mate mee. "Waar ik ben opgegroeid mag zelfs op de 100ste plaats komen, ze bakken overal brood. Ik ben zelf niet uit de streek, maar ondertussen woon ik hier wel al 25 jaar en voel ik me thuis."
- Frequent bezochte voorzieningen: keuze voor winkels in de buurt (vermits zij geen auto heeft), waar zij snel binnen en buiten kan. Daarnaast is betaalbaarheid een belangrijke factor: "Ik ben een Aldiwinkeltype, dus let wel op de kleintjes.", "Ik neem een briefje mee dus zal niet iets kopen om te kopen.", "Ik vind het ook aangenaam dat ik weet waar alles staat:, dat is gewoon handig.", "Als vrienden plekken aanraden ben ik wel geneigd om daar ook eens te gaan. Ik ben sowieso geneigd om nieuwe dingen uit te proberen." Het is leuk als je iemand tegenkomt in de winkel, maar het speelt niet mee in de keuze, evenmin als duurzaamheid ("De huidige generatie is hier, denk ik, meer mee bezig. Wij zijn zo niet opgegroeid."). Ik koop ook niet merkgebonden (al heb ik wel zekere voorkeuren). Online aankopen doet zij heel zelden: "Ik ben een online analfabeet."
- Verplaatsing naar voorzieningen: zij heeft bewust geen auto. Ze rijdt niet graag met de auto, want ze voelt zich er beklemd in, aangezien ze 30 jaar buschauffeur is geweest en gewoon is van hoog te zitten en breed te manoeuvreren. Te voet of per fiets en met het OV past meer bij haar persoonlijkheid: "De bus is voor mij een levensstijl, is zo natuurlijk als 's morgens een boterham met kaas eten.", "Ik ben geen autofan. Ik denk zelfs dat als er een auto voor de deur zou staan ik er te voet aan voorbij zou gaan." Ook het haalbare is hierbij belangrijk: het OV voor verdere verplaatsingen (vb. naar de kust) en met de fiets of te voet voor korte verplaatsingen. "Met duurzaamheid ben ik totaal niet mee bezig. Dat gaat aan mij voorbij."

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Gezin: tijdens huwelijk samenwonend in huis van partner in Gebet. Ze had altijd graag op een appartement gewoond, maar haar man zag dit niet zitten, want hij wou buiten kunnen en in een dorp wonen. Ze hadden samen één wagen, maar zij reed er enkel mee als het niet anders kon.
- Medior: na weduwe te zijn geworden, koos ze voor een appartement: ze stond er alleen voor, wou overal dichtbij wonen en een huis was te groot, …

15 min

30 min

60 min

Doorslaggevende factoren bij:

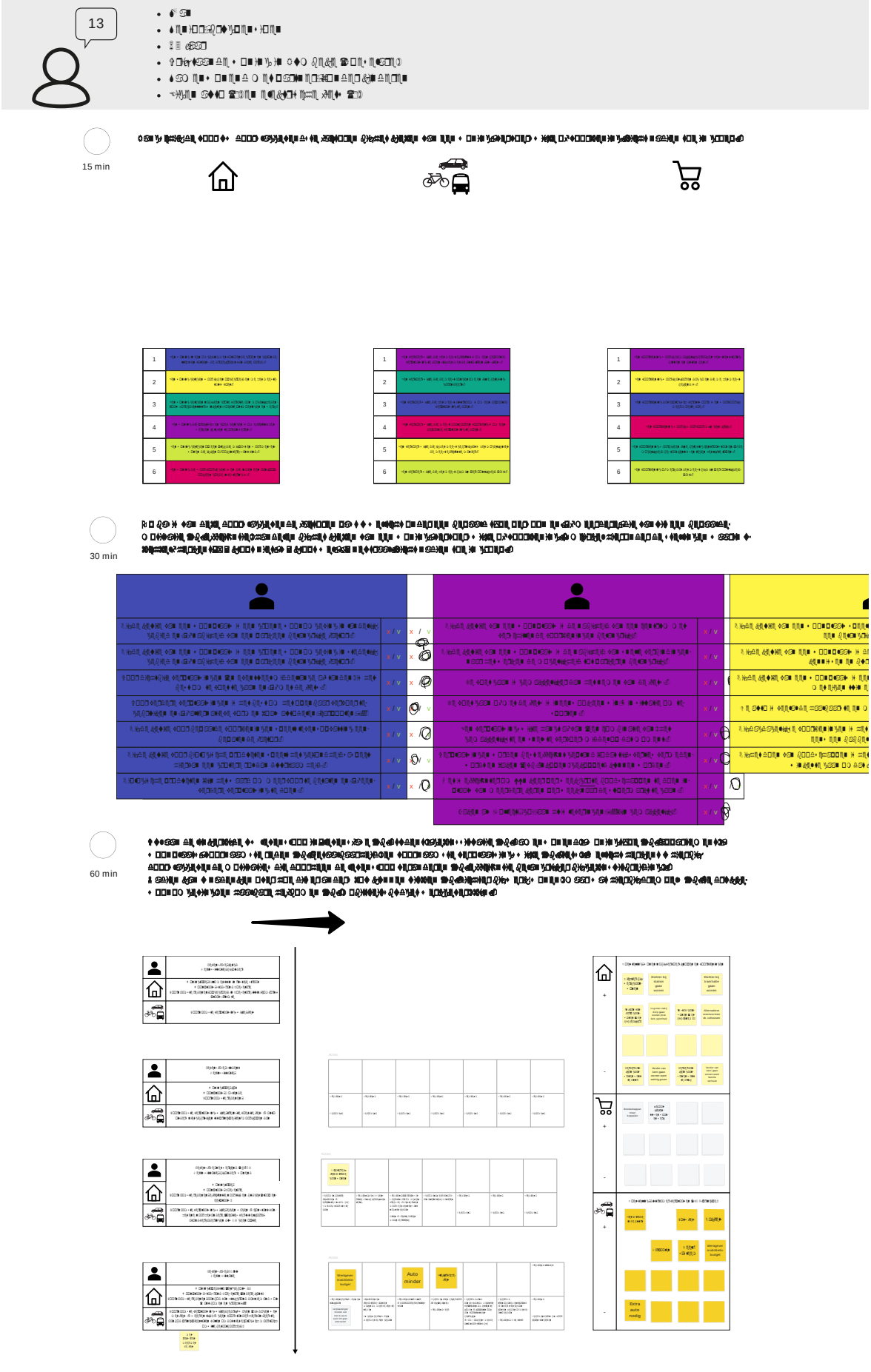
- Woonplaatskeuze: belangrijk is dat de woning goed gelegen is (vb. stationsomgeving Gent) , nabij een grote variatie aan horeca, cultuur, winkelen: “Ik heb heel mijn leven op het platteland gewoond, maar woon nu al een aantal jaren in de stad.”, “Ik ben een stadsmens”. Ook betaalbaarheid speelt een belangrijke rol: “Ik wil niet teveel betalen en dat is iets waar veel jongeren mee worstelen, dat het gewoon te veel geld kost voor wat het eigenlijk waard is. Ik woon in een rijhuisje dat misschien 200.000 euro waard is, maar omdat het in Gent is, betaal je er 250.000 voor. Als ik een investering doe, moet ik ook wel weten dat het later iets zal opbrengen.”, “Als ik een huis zou kopen, bepalen ook andere factoren de betaalbaarheid, bijvoorbeeld het energiezuinige, de kosten voor transport, indien de woning verder gelegen, …” Op lange termijn is voldoende groen ook belangrijk: “Net omdat de stad zo duur is, maar slechts beperkte accommodatie biedt,een tuin ontbreekt bijvoorbeeld vaak, besef je dat er in een buitengebied goedkopere woningen zijn in het groen. Maar daar zijn dan wel minder voorzieningen, dus dat moet je afwegen.”
- Frequent bezochte voorzieningen: Ook hier is duurzaamheidsaspect belangrijk. Hij frequenteert graag vertrouwde plaatsen, maar beperkt het bezoek liefst tot snel binnen en buiten. Hij probeert zich bewust te beperken in het online-aankopen (uit duurzaamheidsoverwegingen om extra verplaatsing te vermijden), tenzij voor iets specifiek. Bij kleren is het belangrijk om deze fysiek te blijven passen.
- Verplaatsing naar voorzieningen: Duurzaamheid geldt hier als het belangrijkste aspect. Dus kiest hij meestal om met de fiets of het OV te gaan. De aangename beleving speelt hierbij mee: “Ik zit niet graag in de auto. Doordat ik dichtbij alles woon, heb ik een auto ook niet nodig.” Veel van zijn vrienden en kennissen zijn generatiegenoten die in een stad leven. Hij bezoekt die regelmatig en combineert dat met het ontdekken van nieuwe dingen zoals cultuur. Een nadeel is wel dat dan altijd moet worden nagegaan of de laatste trein kan gehaald worden of dat een slaapplek moet worden voorzien.

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: opgegroeid op het platteland, maar wel slechts op 4 km van het centrum van Kortrijk. Vader had geen auto en dat heeft meegespeeld in de eigen levensstijl, waarbij het een gewoonte is zonder auto te leven (meer dan vanuit duurzaamheidoverwegingen). Als alleenstaande in een appartement in het hartje van centrum Gent bevindt hij zich momenteel in een tussenfase van cohousing (voornamelijk vanuit financiële overwegingen), alvorens een eigen woning te kopen.
    - Drempels: de stap naar cohousing had sneller gekund, maar hij wist er te weinig over. “Ik speel met het idee om een abonnement voor autodelen te nemen, zeker nu met corona, want veel natuurgebieden zijn niet zo bereikbaar en mijn vriendin woont in een gehucht. Maar ik heb wel schrik dat ik dan meer de auto zou gebruiken uit gemak, terwijl dat minder duurzaam is.”
    - Hefbomen: campagne met info over alternatieve woonvormen, info over verschillende soorten autodeelsystemen (met abonnementskosten of niet, met degagé of niet, reserveren op voorhand, …) en kaart met keuzemogelijkheden in de buurt.
- Gezin: in de toekomst zou hij liefst dichtbij de stad (maar niet in het centrum) gaan wonen, zodat alle verplaatsingen mogelijk blijven per fiets, of anders een autodeelabonnement nemen.
    - Drempels: gewoonte van meermaals kleine boodschappen te doen, want hij heeft geen auto, wat flexibel is, maar dagelijks tijd kost. Dus het aanschaffen van een bakfiets zou tijdswinst kunnen geven. Een drempel is wel dat dit duur is en de bakfiets

mogelijks niet genoeg gebruikt zal worden. Ook een vouwfiets kan handig zijn, maar dat is afhankelijk van de werkplaats en lastig op een drukke trein.

- Hefboom: betere fietsparkeerplaatsen voor bakfietsen zouden een hefboom kunnen zijn om die meer te gebruiken. Ook een positieve sfeer rond vouwfietsen.
- Valkuil: eventueel uit Gent wegtrekken en in een groter nabij dorp gaan wonen (vb. met sporthal). Wel op voorwaarde dat nabij fietssnelwegen en station is (met ook treinen op late tijdstippen).


13
15 min
30 min
60 min

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: "Ik ben nogal milieu-minded, maar geen 'freak'. Ik kan enorm genieten van een woning waar wat ruimte rond is, in het groen gezeten kan worden, waar rust is, … En waar ik de mogelijkheid heb om zaken zoals regenwateropvang zelf te organiseren." Dus dit komt op de eerste plaats. "Vanuit duurzaamheid is het beter om op kleine bewoonde zones in de stad te wonen, maar ik gruw van de stad. Niet in de stad willen wonen heeft vooral te maken met gezondheid - ik zou bijvoorbeeld ook niet naast een fabriek of een autostrade gaan wonen – het rustgevoel en de ruimte." Hij heeft gezocht om landelijk te wonen (maar niet 'den boerenbuiten'), maar dat is moeilijk en dus is het de stadsrand geworden. Want hij heeft de stad ook nodig voor nabije voorzieningen en werk (en ook het sociaal netwerk bevindt zich daar). Maar in de stadsrand is ook nog veel groen. Bovendien merkt hij op: "Ik heb ook nood aan een stuk veiligheidsgevoel en wil leven en werken op een plek waar ik ben opgegroeid binnen een sociaal netwerk.", "Mijn laatste zorg is de investeringswaarde van een woning, da's gewoon mooi meegenomen."
- Frequent bezochte voorzieningen: "Winkelen is een bittere noodzaak. Dat kan niet snel en efficiënt genoeg gebeuren. Hoe gekender, hoe sneller het daar afgehandeld kan worden". Hij maakt wel geen gebruik van Collect & Go, want "spontaan kopen" en vrijheid vindt hij belangrijk. "Ik ga niet in het centrum van de stad winkelen als er ook één aan de stadsrand is die makkelijker bereikbaar en waar je geen files en parkeerproblemen hebt." Ook het aanbod is belangrijk, met name aandacht voor bioproducten, alsook de policy van de winkel m.b.t. verpakking (vb. Colruyt) en daarnaast ook het gezondheidsaspect, zaken die voor hem samenhangen: "Ik denk wel dat het aanbod al beduidend moet verschillen (qua bioproducten) om me er echt verder voor te verplaatsen."
- Verplaatsing naar voorzieningen: efficiëntie is een belangrijk criterium bij de keuze, want hij heeft geen zin in pendelen. Vanuit de woning was het bijvoorbeeld niet haalbaar om het OV te nemen naar het werk, vanwege te lage frequentie en de onaangepastheid aan ploegwerk: "Ik heb het uit principe eens geprobeerd, maar toen had ik een uur en een kwartier nodig om 6km te doen." Hij ging meestal met de wagen (7km via ring) naar het werk, vanwege de avondvergaderingen, al zou het met de fiets wel sneller gegaan zijn, want dan kan je dwars door de stad. Nu gebeuren zijn verplaatsingen meestal met de fiets of te voet, want hij heeft meer tijd. De wagen benut hij voor verdere afstanden (bijvoorbeeld voor Chimey, want dat is niet haalbaar met het OV > wel carpoolen). Indien het om een uitstap gaat die uitgaat van een vereniging wordt principieel het OV genomen. "Voor afstanden lager dan 5 km zou het gebruik van de auto verboden moeten worden." Hij heeft ook een elektrische fiets aangeschaft, vooral omwille van het gezondheidsaspect. Het weer speelt geen rol.

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: opgegroeid in vrijstaande woning met tuin in de stadsrand van Roeselare. Hij ging altijd met de fiets. Daarna is hij op kot gegaan naar Oostende, waarnaar hij de trein nam. Thuis gebruikte hij vooral de fiets, want de wagen van zijn ouders mocht niet gebruikt worden. Daarna is hij terug thuis gaan wonen, want dat was efficiënt en betaalbaar, en is hij beginnen werken. Toen heeft hij een eigen wagen gekocht.
    - Drempels: het OV beschouwt hij als niet haalbaar, omdat je dan niet terug geraakt. Hij kent het autodelensysteem en staat er in theorie voor open, maar twijfelt aan de praktische haalbaarheid ervan in zijn buurt, vanwege de uiteenlopende werktijden en verplaatsingsmodi: "Als ik nu goesting heb om iets te doen kan ik dat doen, omdat ik van niemand afhankelijk ben. Bij autodelen moet je meer rekening houden met anderen. Dat is mogelijk, maar dat zou een stuk aanpassing van mijn manier van leven en plannen vragen.", "Apps als Blablacar roepen bij mij wat weerstand op (zo met vreemde mensen

meerijden), maar ook omdat ik het nog niet gedaan heb, want liften vond ik vroeger wel leuk."

  - Hefbomen: als er destijds fietsostrades waren geweest, dan zou hij meer met de fiets naar het werk gegaan zijn (want efficiëntiewinst). Meer aanbod aan alternatieve manieren.

- Medior: hij bouwde een eigen vrijstaande woning aan de andere kant binnen de stadsrand (omwille van de bouwgrond). De wagen werd zijn belangrijkste verplaatsingsmodus, want hij beschikte over een salariswagen: "Ik heb het eerst principieel laten liggen, want het is ecologisch niet correct en ik vond ook dat we als werknemer de tankkosten zelf zouden moeten betalen. Ik ben geen voorstander van bedrijfswagens, maar als je dan het kostenplaatje ziet, dan is het dom om dat te laten liggen.", Hij moest presentabel zijn en nam dus enkel bij goed weer en als tijd had de fiets. Vanaf zijn pensionering is hij wel meer de fiets gaan nemen. "Had ik geen bedrijfswagen gehad, dan had ik waarschijnlijk een aantal verplaatsingen niet met de wagen gedaan, maar eerder te voet of met de fiets.", "Je hebt hoe dan ook wel een wagen nodig, want je kan bepaalde zaken niet met het OV doen. Ik kan me mijn leven niet inbeelden zonder wagen."
  - Drempels: de kost van de trein ligt te hoog (> hij vindt het wel leuk om te doen) en de mangelende stiptheid, weer
  - Hefbomen: een alternatief fiscaal voordeel dan de bedrijfswagen (vb. mobiliteitsbudget, fietsvergoeding), minder faciliteiten (vb. parkeerplaatsen) voor autogebruik, elektrische fiets (> niet langer excuus om auto toch te gebruiken en ook goed voor gezondheid), hond (> verplichting om mee buiten te gaan), een gratis abonnement voor gepensioneerden of in ruil voor de auto, de kostprijs van de auto (> daardoor eerder laten staan)

14A

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

[illegible]

30 min

[illegible]

60 min

[illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: groeide op in Ninove en woonde lang in centrum Brussel, maar verhuisde met de komst van dochter (en kinderen partner) terug naar Ninove, want had nood aan meer groen en dat is niet betaalbaar in Brussel. De verhuis vond toen niet plaats vanuit gezondheidsheidsoverwegingen, maar nu zou de luchtkwaliteit wel een rol spelen bij de keuze van een woonplaats (vb. niet aan autostrade). Strategisch een woonplaats gezocht om een goede verbinding te hebben met het werk in Brussel en makkelijk te voet of met de fiets naar voorzieningen te kunnen gaan. Dit is toevallig centrum Ninove geworden (want dat was betaalbaar, groen, centraal gelegen, …) niet omdat ze er is opgegroeid. "Ik ben altijd het type geweest, dat zei: "Ik vertrek hier en kom nooit meer terug", want ik woonde daar niet graag. Ondertussen heb ik de halve wereld afgereisd om dan toch nog hier te belanden. Dat was voor mij ook een verrassing." Ondertussen heeft ze een job in Ninove gezocht, omdat ze te veel tijd en geld in het pendelen moest steken.
- Frequent bezochte voorzieningen: één keer in de week geroutineerd te voet naar de lokale winkel in de buurt ("met de kar tot aan de voordeur'), maar ook biologische voeding vindt ze belangrijk. Voor bijvoorbeeld de plukboerderij doet ze een verdere verplaatsing (9km), waarvoor dan wel de auto nodig is (zeker in winter), want anders is dat te ver (en te zwaar) met de kinderen. Ze maakt geen gebruik van Collect&Go, want ze doet de boodschappen graag zelf, om inspiratie op te doen.
- Verplaatsing naar voorzieningen: 'not done' om twee auto's te hebben binnen één gezin, waardoor het haalbaar moest zijn om bijvoorbeeld de kinderen naar school te brengen met de fiets. Voor verdere verplaatsingen gebruikt ze wel de auto, want het OV is geen alternatief, mits je veel tijd verliest en geen flexibiliteit hebt. "Efficiënt met tijd omgaan is belangrijk voor haar. Ze ziet het als tijdverlies om bijvoorbeeld een parkeerplaats te zoeken voor de auto. Die tijd wendt ze liever aan hobby's of aan de kinderen, …"

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: bewust in het van het centrum multiculturele Brussel een appartement gehuurd om niet gebonden te zijn, want ze was vaak in buitenland en werkte in shifts. Na haar partner te hebben leren kennen, kocht ze zich in in diens appartement. Ze leefden daar met de kinderen uit een eerdere relatie van de partner.
    - Drempels: te weinig groen, moeilijk betaalbaar voor grote gezinnen, enkel kleine versies van de supermarkten in het centrum met minder groot en duurder aanbod (meer gericht op toeristen en singels), waardoor een cambio moest gehuurd worden om naar de stadsrand te gaan.
    - Hefbomen: meer en goed onderhouden groene- en speelruimtes in de stad (wat nu meer dan toen het geval is), meer platforms rond cohousing en wettelijk kader, springplankprojecten (vb. gemeenschappelijke tuin)
- Gezin: het appartement werd te klein met een extra kind op komst en Brussel met kinderen was niet zo evident: weinig rust en speelgelegenheden, grootstedelijke aspecten (criminaliteit e.d.), maar vooral moeilijk betaalbaar (anders waren ze er misschien wel gebleven). De vrienden trokken er weg en dat had er misschien onbewust ook wel mee te maken. Een kleinere stad blijkt nu trouwens gemakkelijker, want je moet niet in de file staan en de kinderen kunnen nu bijvoorbeeld alleen naar de bakker.
    - Drempels: geen cambiopunten, OV duur (zeker voor gezin) en niet flexibel (uren)

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

30 min

60 min

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: de waarde van de woning is belangrijk: “Als appeltje voor de dorst voor een goede oude dag.” Hij heeft altijd in de stad gewoond, waar supermarkten, cultuur, café’s op loopafstand zijn. Dus dat vindt hij belangrijk, net als de nabijheid van een park, want de eigen woning heeft geen buitenruimte. Voor zijn vriendin (die landelijk is opgegroeid) zou een tuin wel een vereiste zijn.
- Frequent bezochte voorzieningen: Wilt in de eerste plaats “waar voor zijn geld” **,** maar ook de bereikbaarheid is belangrijk. Hij heeft voor ‘speciale’ producten (vb. specifieke bakker) wel een verdere verplaatsing over. Ook het gezondheidsaspect speelt mee (vb. ‘pure’ producten, plukboerderij). Hij heeft een voorkeur voor fysieke winkels, omdat je dan ook de service hebt.
- Verplaatsing naar voorzieningen: ook hier komt betaalbaarheid op de eerste plaats, gevolgd door beleving (in de zin van comfort, waar hij een meerprijs voor over heeft > vb. eersteklas treinticket) en efficiëntie. Vooral met de fiets of te voet (tegelijk een manier om te sporten), de trein (auto misschien sneller, maar de trein biedt wel het comfort om tijdens de verplaatsing nog iets anders te doen) en daarnaast ook Cambio voor grotere boodschappen: “Praktisch, maar ook voordeliger (vb. geen verzekeringskosten) en diverser aanbod (vb. ook bestelwagen, verschillende ophaalpunten), dan eigen wagen te kopen. Je koopt geen wagen, maar een dienst.”

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: opgegroeid in het centrum van Brugge, op kot gegaan in Gent en daar blijven plakken. Het is toevallig Gent geworden, want bij het zoeken naar werk heb ik naar de verschillende provinciehoofdsteden gekeken en dus had het evengoed Antwerpen kunnen zijn. Dan ik zou verhuisd zijn of had ik gependeld. In de toekomst kan het zijn dat ander werk de impuls geeft om te verhuizen, maar het kan evengoed zijn, omdat hij een gezin sticht en er dan meer ruimte en een tuin nodig is (vb. verhuis naar de geboorteplek van zijn vriendin in Limburg). Vele zaken op fietsafstand blijft wel een belangrijk criterium.
    - Drempels: cambio nodig om te gaan wandelen, want geen groenpolen in Gent. Privacy houdt hem tegen om aan cohousen te doen.
    - Hefbomen: wooncoop (Vlaamse wooncoöperatie)

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

30 min

[illegible]

[illegible]	x
[illegible]	x
[illegible]	/
[illegible]	/
[illegible]	x
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v

[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	x
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	x

60 min

[illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: vroeger woonde hij in West-Vlaanderen, maar voor werk is hij naar Antwerpen verhuisd. De nabijheid van werk was voor hem en zijn partner een belangrijk criterium: "De eerste die een job vond, die won. De andere ging dan daar in de buurt werk zoeken." Betaalbaarheid was ook een belangrijk criterium en bij de aankoop van de woning werd goed nagedacht (vb. nabijheid van voorzieningen en van groen), want die is vrij definitief, vermits er bij verkoop opnieuw beschrijfkosten moeten betaald worden."Ik voel niet meer de behoefte om later terug te keren naar plek waar ik ben opgegroeid."
- Frequent bezocht voorzieningen: waar krijgen voor zijn geld is het belangrijkste criterium: "Als ik merk dat producten in andere winkel goedkoper zijn, dan switch ik wel. Maar ik ben niet iemand die van winkel naar winkel zal gaan voor een euro minder." Bereikbaarheid (en parking) is een belangrijke factor, maar dat is in de omgeving geen probleem. "Het ecologische werpt bij ons wel veel gewicht in de waardenschaal, dus als ik iets meer moeite moet doen of iets meer moet betalen om ecologisch verantwoord te kopen, dan doen we het ook."
- Verplaatsing naar voorzieningen: vooral met fiets in de buurt ("ik fiets graag"), het OV (eerst met de fiets naar de halte en dan OV naar het centrum), maar ook regelmatig de auto voor zware boodschappen en verdere verplaatsingen: "De auto is voor mij gewoon een manier om van plaats A naar B te gaan." Bij aankoop van de auto is duurzaamheid een belangrijk criterium (vb. LEZ zone), alsook de aanwezigheid van comfortabele opties."

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Medior: de kinderen zijn net het huis uit, maar ze zijn van plan om hier te blijven wonen zolang ze met twee zijn, want ze wonen er graag. Moest hij alleenstaand worden, dan zou hij wel verhuizen naar het centrum van een stad. Ze zouden hun boodschappen meer kunnen koppelen (vb. alles in shoppingcenter). In de toekomst overwegen ze wel een auto weg doen (deels om financiële redenen, maar ook om ecologische) en zouden ze liefst de andere wagen vervangen door een elektrische.
    - Drempels: een elektrische fiets is nog te duur
    - Hefbomen: goede en veilige fietsostrades met fietsknooppunten

15B

- Vrouw
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

[illegible]

1	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]	
2	[illegible]	2	[illegible]	2	[illegible]	
3	[illegible]	3	[illegible]	3	[illegible]	
4	[illegible]	4	[illegible]	4	[illegible]	
5	[illegible]	5	[illegible]	5	[illegible]	
6	[illegible]	6	[illegible]	6	[illegible]	

30 min

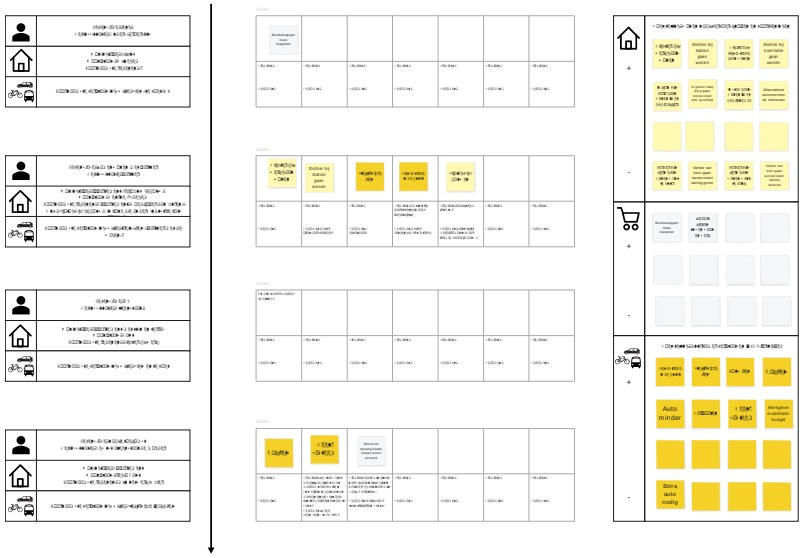
[illegible]

[illegible]	/
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	x
[illegible]	v

[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
	x / v

60 min

[illegible]



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: ze kocht eerst iets met haar partner in Deurne en bouwde later in Edegem, waarbij de bereikbaarheid (met de trein naar het werk in Ternat) steeds een belangrijke factor was. Na de relatiebreuk koos ze voor Aalst, omdat daar veel vrienden wonen, al was het wel verder van familie. De keuze maakte ze ook om met de fiets naar het werk te kunnen gaan. Een groene omgeving met wandelroutes, in combinatie met de nabijheid van de stad was ook doorslaggevend.
- Frequent bezocht voorzieningen: "Ik verkies een kleine winkel, waar ik zo snel mogelijk binnen en buiten ben en waar het niet te druk is, want dan winkel ik niet graag." Op gelijke hoogte staat ook ecologie (en gezondheid): "AH heeft te veel plastic. Dus ga ik naar een lokale verpakkingsloze winkel van een kennis, waar de beleving ook anders is."
- Verplaatsing naar voorzieningen: duurzaamheid staat op de eerste plaats, want ze kiest er bewust voor om geen auto te hebben. Wel koos ze voor een elektrische fiets, want de afstand naar het werk is ver (14km) en er zijn geen douches. De aanwezigheid van een aangename fietsroute motiveerde haar om voor de fiets te kiezen: "Plus, ik verdien geld door te fietsen, in tegenstelling tot wanneer ik de auto zou nemen. Een auto kost ook veel geld en ik heb geen zin om het daaraan uit te geven." De fiets heeft goede fietszakken voor de boodschappen, al vergt het inkopen doen soms wel organisatie en als het om werkelijk grote boodschappen gaat, dan zijn er een vrienden met een auto die zaken meenemen.

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: de partner had een andere mindset (met bedrijfswagen en de wens om te bouwen, enz.) wat wel invloed had. Ze probeerde wel zoveel mogelijk te stimuleren om voor een elektrische optie te kiezen, om zo compact en ecologisch mogelijk te bouwen, …: "het ging om een verkaveling, want naar mijn idee toch minder open ruimte inneemt dan ergens een lap grond." In de toekomst (BOM-traject) wordt wel gedacht aan een autodeelsysteem, maar dat is voorlopig beperkt in Aalst.
    - Drempels: de prijs van een elektrische fiets
    - Hefbomen: een elektrische fiets en een bakfiets om geen auto te moeten kopen (> zou interessant zou moest het mogelijk zijn om deze te leasen), een groter en ruimer aanbod aan deelsystemen (ook qua abonnement, zodat je het niet constant moet gebruiken om je geld eruit te krijgen), veilige fietspaden naar school

15 min

30 min

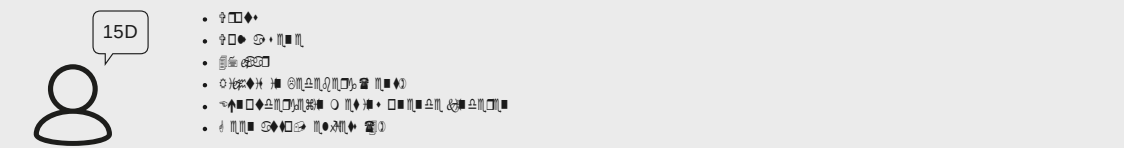
60 min

Doorslaggevende factoren bij:

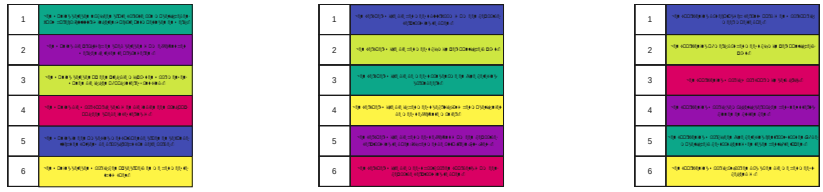
- Woonplaatskeuze: altijd in het Leuvense gewoond, waar familie en vrienden nabij wonen. Dit was de belangrijkste factor bij woonplaatskeuze ("Stel dat iedereen zou verhuizen, dan zou ik mee verhuizen"), alsook de nabijheid van horeca,tal van activiteiten, een station en het werk, want hij heeft geen auto. Deze elementen wegen zwaarder door dan de betaalbaarheid.
- Frequent bezocht voorzieningen: "Ik ben daar rationeel in en ik zal me niet snel laten afleiden door marketing, dus kijk ik naar het goedkoopste (rekening houdend met de verhouding prijs-kwaliteit)." In de winkel zelf is het ecologische wel van belang (vb. kiest niet voor fruit uit Afrika) en mag de prijs in dat geval zelf iets hoger zijn. Maar hij zou ervoor niet speciaal naar een verdere winkel (vb. verpakkingsloze winkel in centrum) gaan en dus koopt hij bij de Colruyt waar hij dagelijks passeert.
- Verplaatsing naar voorzieningen: hij doet alles met de fiets of het OV vanuit duurzaamheidsoverwegingen, maar ook de haalbaarheid blijft belangrijk: "Wandelen naar het werk is bijvoorbeeld nog duurzamer, maar niet haalbaar en dus neem ik de de trein."

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

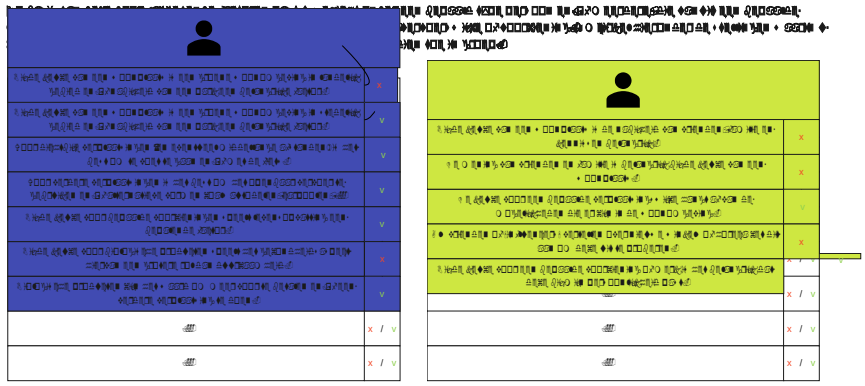
- Jongvolwassene: als er in de toekomst kinderen bij komen, betekent dat wel veel grote uitdagingen. Indien het werk van hem zou verwacht dat hij dagelijks verdere verplaatsingen maakt, dan zou hij overwegen om naar ander werk te zoeken (eerder dan te verhuizen). Bij de keuze voor een school zou kiezen voor één tussen woon- en werkplaats, die vlot en veilig bereikbaar is met de fiets of te voet, maar het aanbod is natuurlijk beperkt.
    - Drempels: cohousen overwogen, maar niet zeker of dit met kinderen zou werken. Bovendien zijn er ook financiële en sociale risico's aan verbonden. Collect & go is weliswaar efficiënter, maar het moet op voorhand gebeuren en is duurder, al is het met een bedrijfswagen verleidelijk om te doen.
    - Hefbomen: een bakfiets om toch zonder auto verder te kunnen leven als er kinderen komen.



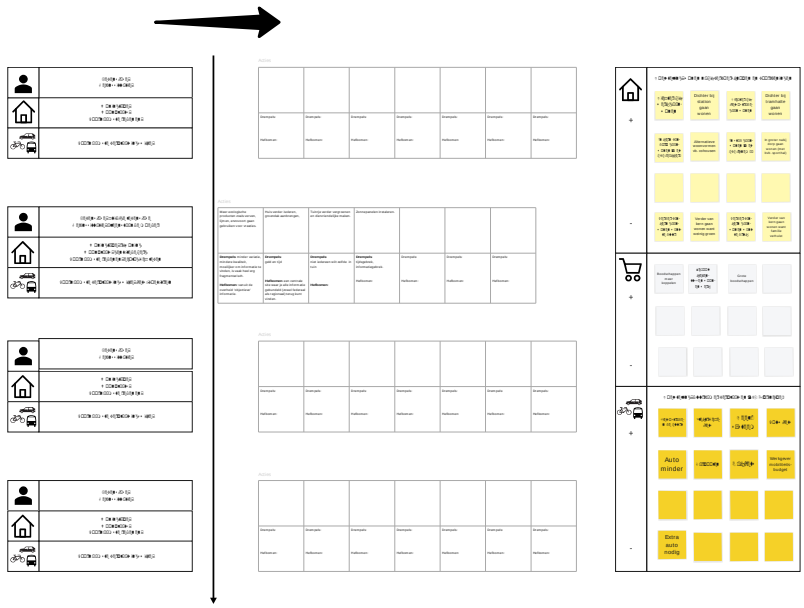
15 min



30 min



60 min



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: “Ik ben geboren op het platteland waar er niets was en ik altijd met de auto moest, wat absurd is. Ik wist dus dat ik ergens wou gaan wonen in een grootstad, waar de auto niet nodig is.”, “Als iedereen in de stad gaat wonen, komt er automatisch gezonde lucht, niet als iedereen op het platteland gaat wonen voor gezonde lucht en daar dan met de auto gaat rondrijden.” Ze kocht een kleine woning om financieel niet in de problemen te komen en voldoende vrijheid te hebben om het leven te leiden dat ze wenst.
- Frequent bezochte voorzieningen: gaat meestal naar Colruyt omdat het de gemakkelijkste (efficiënt ingericht) en goedkoopste winkel is. Soms gaat ze ook funshoppen in Delhaize voor specialere producten en gaat ze naar de Bioplanet (gezondheid).
- Verplaatsing naar voorzieningen: Ze gaat te voet voor nabije voorzieningen (omwille van de duurzaamheid) en gebruikt hoofdzakelijk de fiets. Neemt verder vaak het OV of gebruikt cambio (als ze ergens met het OV niet geraakt): “In een auto moet je zo geconcentreerd zitten.”

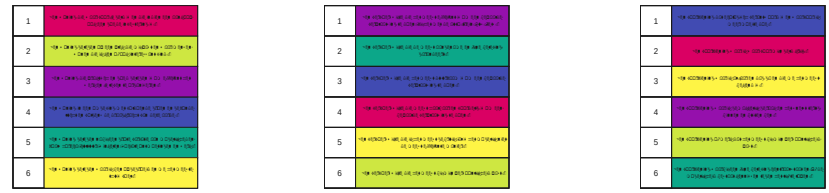
Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Gezin (alleenstaande moeder): ze woont in Gent, omdat je op die manier weinig vervuilend kan leven. Indien ze ooit zou verhuizen, zou ze ook voor een grootstad kiezen omwille van dezelfde reden.
    - Drempels: het huis verder isoleren of een groendak leggen en zonnepanelen kost geld en tijd
    - Hefbomen: meer centrale informatie

16A

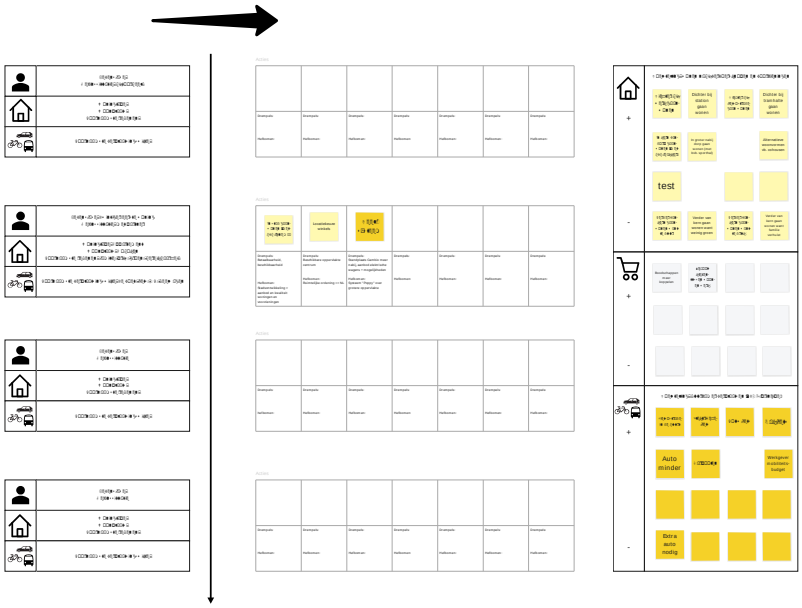
- Man
- Jongvolwassene
- 27 jaar
- Appartement in Hoboken
- Samenwonend met partner, zonder kinderen
- Geen eigen auto

15 min



30 min

60 min



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: belangrijk dat je waar voor je geld krijgt. De woning is efficiënt, in de buurt van vrienden en familie, gelegen: “ik hoef er niet vlakbij te wonen, maar zou ook geen 100km van de familie willen wonen.”
- Frequent bezochte voorzieningen: koopt voornamelijk biologisch kopen en dit bepaalt in belangrijke mate naar welke winkels gegaan wordt (vb. wat verder gaan naar Bioplanet, maar dan wel met cambio):. “We zijn ons bewust dat bio meer kost, maar dat is het ons waard. Binnen het biologische aanbod kies ik wel voor het goedkoopste.”, “Met de lockdown heb ik ook kleren online gekocht, maar ik zou het toch liever fysiek doen, want terugsturen en zo is toch niet je dat. Als het beter uitkomt om te laten leveren, dan gebeurt dat wel, soms ook voor voeding.”
- Verplaatsing naar voorzieningen: vooral efficiëntie is belangrijk en vervoerswijze is bijgevolg afhankelijk of iets zwaar moet meegenomen worden. Zo niet, wordt gekozen te voet, met de fiets of het OV te gaan: “Ik probeer altijd te kijken waar ik naar toe moet en ik het kan combineren, zodat ik het zo efficiënt mogelijk kan doen. Ik ga niet hersenloos in de auto stappen.” Snelle verbindingen zijn belangrijk, maar ook de mogelijkheid tot parkeren speelt mee. “Soms heb ik er in de week na het werk niet zo’n zin in, zeker bij slecht weer. Anderzijds is het op zaterdag soms te druk. Dus het hangt af van week tot week wanneer ik naar de winkel ga.”

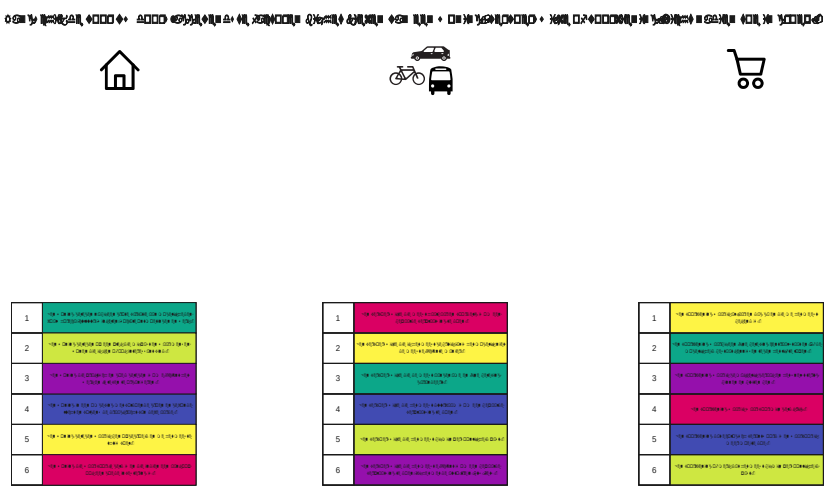
Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene:
    - Drempels: vervoerswijze (en de keuze van winkels met het oog op de verplaatsing) zou duurzamer kunnen, indien hij in het centrum zou wonen, maar dat is niet betaalbaar: “Voor de supermarkt wordt meestal naar de A12 gegaan met Cambio. Baanwinkels staan vaak naast elkaar, maar dan moet je toch met de auto de baan op om bij de volgende winkel opnieuw te parkeren, want te voet gaat dat niet, omdat er vaak een struik tussenstaat. Je kan wel met de fiets naar de A12, maar het is een onaangename plek.” De Cambio-plaats is relatief dichtbij, maar het zou fijner zijn, als die nog dichterbij was: “Het zou goed zijn als er ook een elektrische wagen wordt aangeboden op onze Cambiostandplaats. Er is bovendien nog een streng beleid over de afstand dat je mag afleggen met een elektrische wagen en je moet op voorhand ingeven hoeveel kilometer je zal rijden en dit schrikt af.”
    - Hefbomen: de overheid zou kunnen helpen met hefboomprojecten om wonen in de stad betaalbaarder de maken. “Het systeem van Poppy zou uitgebreid moeten worden zodat je je auto voor de deur kan zetten en niet gebonden bent aan een zone. Een Cambio moet je steeds terugbrengen naar dezelfde plek. Met Poppy zou ik mijn autokilometers kunnen beperken omdat éénrichtingverkeer mogelijk is, bijvoorbeeld met de tram naar de cinema en in het terugkomen ’s avonds (als er geen tram meer rijdt) Poppy gebruiken.”

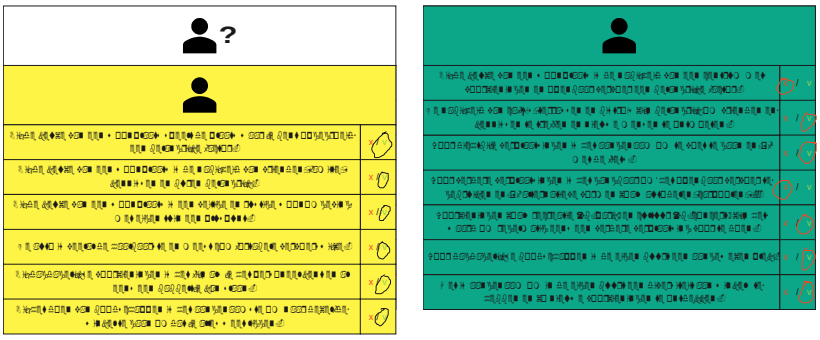
16B

- Vrouw
- Senior
- 60 jaar
- Vrijstaande woning in Eversel (Heusden-Zolder)
- Samenwonend met partner zonder inwonende kinderen
- Eigen auto (2)

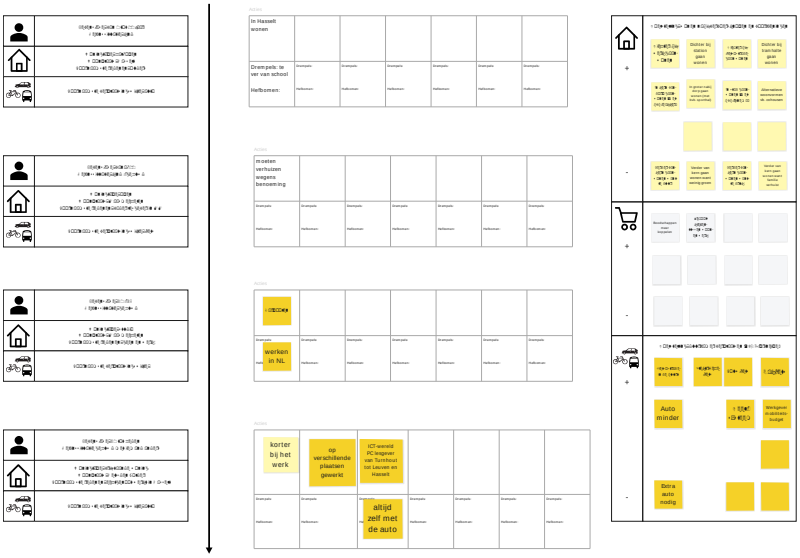
15 min



30 min



60 min



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: zij was graag in Maasmechelen (40 km) blijven wonen waar ze opgegroeid is, maar woont nu in een kerndorp van Heusden-Zolder, om zo contact te hebben met andere mensen en haar sociale leven op peil te houden.
- Frequent bezochte voorzieningen: het is belangrijk voor haar dat ze mensen kent en kan aanspreken, een babbeltje kan slaan, …: "Als ik maar kan babbelen". Als ze iets nodig heeft, kunnen ze ook iets voor haar doen, vb. speciale producten voor haar bestellen. "Ik vind het stom dat je voor bio meer moet betalen. Het zijn vaak 'mooie' producten, terwijl je ook bereidt zou moeten zijn om voor een appel met een worm in te kiezen.", "Online bestel ik zaken voor hobby's die ik in de buurt niet kan vinden. Vandenborre online voor een koelkast, want dan moet je niet fysiek zien hoe die eruit ziet." In Nederland krijg je als je petflessen terugbrengt een tegoed.
- Verplaatsing naar voorzieningen: er zijn veel winkels verdwenen, waardoor ze nu naar Heusden-Centrum moet gaan (4 à 5km). De auto is hiervoor het meest haalbare en voordelige.

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Gezin: verplaatsingen werden voornamelijk met de auto gedaan. De auto was nodig voor werk in Nederland en voor klantbezoeken. Dichter bij het werk wonen was beter geweest, maar ze carpoolde wel regelmatig met andere collega's uit België.
- Medior:ze gaf les in Leuven nabij het treinstation, maar haar uren waren zo dat ze ofwel een uur te vroeg was of 10 min te laat.
- Senior: "Blablacar zou wel interessant zijn om te doen, want ik babbel graag en vind het niet erg om met een vreemde in de auto te zitten."

16C

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

[illegible]

1	[illegible]	1	[illegible]	1	[illegible]
2	[illegible]	2	[illegible]	2	[illegible]
3	[illegible]	3	[illegible]	3	[illegible]
4	[illegible]	4	[illegible]	4	[illegible]
5	[illegible]	5	[illegible]	5	[illegible]
6	[illegible]	6	[illegible]	6	[illegible]

30 min

[illegible]

[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v

[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v

60 min

[illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: de contacten in de buurt zijn belangrijk, maar ook het landelijke aspect. Hij is actief in de politiek en dus wilt hij graag in de gemeente blijven wonen waar hij is opgegroeid (streekgebonden). Leerbeek is een dorp gelegen tussen twee grotere steden (met steenwegen) met niet zo'n grote, maar levendige kern, waar iedereen elkaar kent. Ook de prijs speelt mee, want hij heeft de woning alleen gekocht.
- Frequent bezochte voorzieningen: kijkt vooral naar prijs/kwaliteit: "Ben wel iemand die zich amuseert met de promoties van winkels op te zoeken en ik vind het niet erg om verder te rijden om een betere prijs te krijgen.", "Ik ga ook meestal naar dezelfde supermarkten waar ik het ken en tevreden ben. Hier in het dorp de korte keten steunen vind ik ook wel fijn: appelen kopen van de boomgaard in de buurt en de lokale winkels steunen." Anderzijds bezoekt hij soms een nieuwe winkel om nieuwe dingen te ontdekken: "Ik ga soms eerst fysiek naar de winkel en kijk dan nadien of het online goedkoper is (vb. op bol.com). Bij grotere aankopen zoals een koelkast zie ik het product liever in het echt, om te kunnen vergelijken en de 'look and feel' te ervaren, want op de foto op internet lijkt het soms anders dan in het echt, bijvoorbeeld de kleur. Ik zie wel graag of het iets is dat bij me past. Ergens voelt het wel dubbel dat je dan zaken moet terugsturen bijvoorbeeld als je schoenen in twee maten hebt besteld."
- Verplaatsing naar voorzieningen: vooral efficiëntie en haalbaarheid spelen een belangrijke rol. Veel kleine winkels zijn verdwenen en baanwinkels zijn in de plaats gekomen, waarvoor de auto nodig is (op 5km).

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene:
    - Drempels: hij kreeg via werk een abonnement voor de bus, maar het traject per bus is omslachtig om in Brussel te geraken en dus wordt het abonnement zelden gebruikt. de ligging van de toekomstige woning zal voor verbetering, want hij koos bewust om dichter bij de stelplaats te wonen. "De app van De Lijn 'realtime' stemt vaak niet overeen met de praktijk, waardoor je de bus mist. Er is maar één bus in het uur, dus als ik een aansluiting mis, dan moet ik wachten en dat is daar niet aangenaam. In de zomer ben ik wel meer op het gemak en zal ik sneller de bus nemen, want dan is het niet erg om te wachten en rustig een boekje te lezen. Comfort en efficiëntie gaan dan soms samen. Helaas zijn de bussen vaak niet proper en moet je rechtstaan.", "We mogen de combinatie maken bus+metro/trein, maar de trein mag je niet combineren met de metro, terwijl het nog 10km is naar het station. Er is daar weinig parkeermogelijkheid en de parking is betalend. Als ik tijd heb en nog iets wil nalezen 's ochtends, dan neem ik wel bus+metro, maar de aansluiting bus+metro is vaak niet goed. Meestal maak ik dus de combinatie auto+metro omdat het een makkelijkere optie is en er dan ook een grote parking is.", "Als er nog minder bussen komen op platteland, zou ik terug vaker de auto nemen." Via werk heeft hij ook een Cambiokaart voor huisbezoeken, maar de wagen moet steeds teruggezet worden. Het zou handiger zijn en veel tijd en kilometers sparen, moest hij de wagen bij de woning kunnen parkeren om de dag nadien opnieuw te gebruiken om naar het werk gaan. Nog een 'gap' voor de plattelandsgebruiker: Het wordt nog te weinig gestimuleerd om van de auto op het OV over te stappen. 'Louche' carpoolparkings, die veelal veel betalend zijn, stimuleren de overstap alvast niet. Bij autostrades in Amerika heb je aparte stroken waar je mag rijden als carpooler, misschien dat dit ook interessant is voor Vlaanderen.
    - Hefbomen: een abonnement trein+metro zou beter zijn. "Ik ben er ook over aan het nadenken om met de (elektrische) fiets naar Brussel te gaan. Dat is rustgevend, goed voor de conditie en eigenlijk ben ik dan maar iets langer onderweg. Er zijn wel

drempels: het is duur, niet fijn bij slecht weer en niet altijd evident met een laptop op de rug. Bovendien zijn er geen douches op het werk en is de infrastructuur in Brussel niet altijd veilig." Een fietsvergoeding via het werk zou een hefboom zijn, alsook de nabijheid van een fietsostrade, want momenteel is dat nog een missing link. Het zou ook goed zijn als er dan oplaadpunten en infrastructuur om de banden op te pompen zijn. Bij een elektrische fiets zou hij wel schrik hebben voor diefstal aan het station. Een veilige fietsenstalling kan dus een hefboom zijn om met de fiets i.p.v. de auto naar het station te gaan. Een vouwfiets zou hij niet overwegen vanwege 'het gesleur'.

15 min

30 min

60 min

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: de belangrijkste factor is de aanwezigheid van groen (ook), want als kind ging ze vaak in bos wandelen, maar ook omwille van de gezonde lucht. Ze koos voor een 'weekendgrond' waar gewoond mag worden en die goedkoop was in de aankoop. Daarnaast was het ook belangrijk dat de woning praktisch was en efficiënt gelegen, maar: "Of je nu vanuit het centrum naar Stekene rijdt of vanuit het midden van nergens dat zal het verschil niet maken in moeite. Of je nu 5 min rijdt of een kwartier, maakt niet veel verschil."
- Frequent bezochte voorzieningen: ze kiest meestal de dichtstbijzijnde winkel voor kleine boodschappen. Betaalbaarheid speelt een rol bij grote boodschappen. "Ik ga al jaar en dag naar Colruyt. Ze zeggen ook dat daar Vlaams kapitaal inzit, want ik ben pro-Vlaanderen, al shop ik vaak in Nederland." In theorie zou ze rekening willen houden met het milieu en ecologische producten kopen, maar dat is niet altijd praktisch.
- Verplaatsing naar voorzieningen: het hangt af waarvoor en hoe ze zich moet verplaatsen, want als het goed weer is, neemt ze de fiets naar de bakker, terwijl ze bij zware spullen eerder de auto neemt. Er zijn zo goed als geen OV-mogelijkheden en het is moeilijk om te weten waar en wanneer je de bus kunt nemen. "Soms neem ik wel de auto, terwijl ik de fiets kan nemen, omdat het sneller gaat. Nadien denk ik soms wel dat ik beter de fiets had genomen, want dat is beter voor de gezondheid. Maar ik ben soms wat te lui of dan is mijn band weer lek."

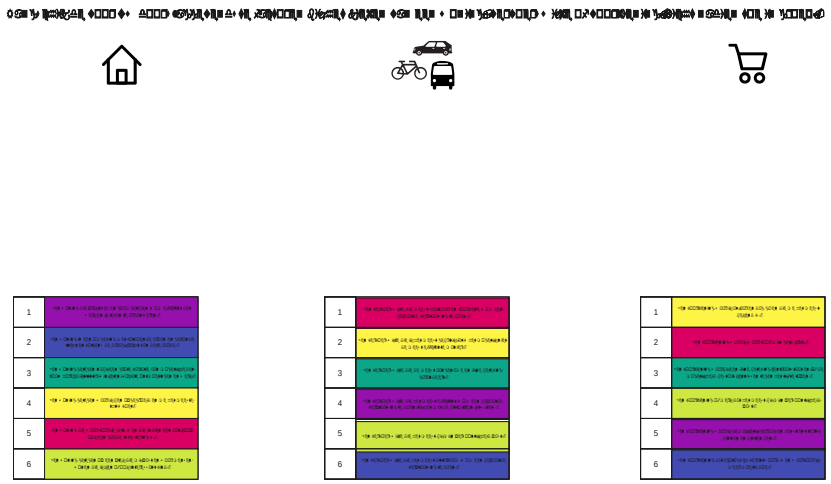
Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Senior: ze zou meer de fiets kunnen gebruiken, maar het weer speelt mee en ze durft niet met een elektrische fiets durven rijden, omdat ze zich dan niet veilig voelt (de buurman is aangereden).

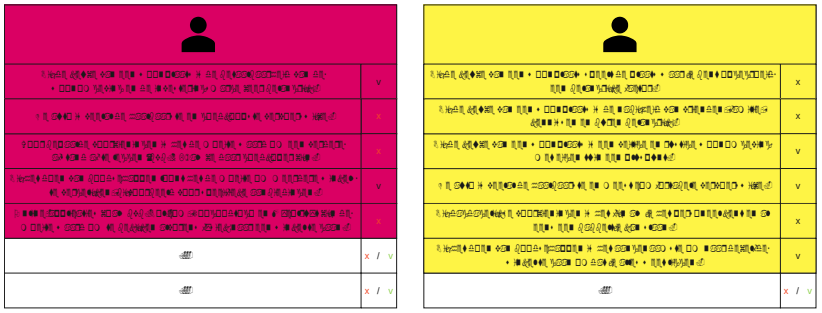
17B

- Man
- Volwassene
- 50 jaar
- Vrijstaande woning in Tessenderlo
- Samenwonend met partner en met inwonende kinderen (samengesteld gezin)
- Eigen auto (4)

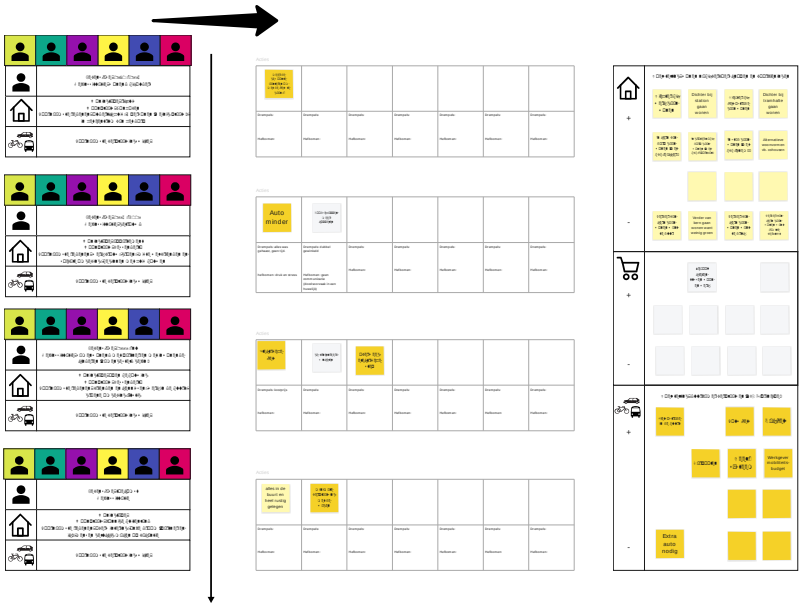
15 min



30 min



60 min



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: het praktische/efficiënte komt op de eerste plaats, gevolgd door een groene, rustige en gezonde woonomgeving. Hij woont bij het bos (ver van industrie) en heeft zelf gebouwd met ecologische systemen en materialen. Daarnaast is ook de nabijheid (2km naar het centrum) van voorzieningen belangrijk. Het gezin heeft niet veel contact met de buren en wenst dit ook niet, want dan had hij ook in zijn geboortedorp kunnen gaan wonen (maar hij wilt niet te dicht bij de (schoon)ouders wonen).
- Frequent bezochte voorzieningen: bezoekt vooral uit gewoonte voorzieningen, maar ook de verhouding prijs/kwaliteit wordt afgewogen en voert hem naar bepaalde winkels. Daarnaast speelt ook het praktische aspect, want hij zou niet naar drie verschillende winkels gaan, omdat het goedkoper is: "Wij zijn niet echt winkelaars en gaan met een lijstje naar de winkel. Als we dat niet bijhebben kunnen we er wel eens kuieren en het aanbod bekijken op het gemak."
- Verplaatsing naar voorzieningen: verplaatst zich meestal met de auto, maar combineert dan wel bewust verschillende dingen: "De wagen is aangenaam, geeft voldoening, je kan je afsluiten, hebt tijd om na te denken …"

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: "Als ik in mijn jeugd was opgevoed om de fiets te gebruiken, was dit meer een levensgewoonte geworden. In mijn jeugd wou je op 18de zo snel mogelijk een auto om wat mee rond te rijden.", "Het hangt er ook van af wat ver is, want voor sommigen is 40 km niet ver, maar ik neem daar simpelweg mijn auto voor. Je moet de verplaatsing ook graag doen.", "Ik heb toch wel mijn twijfels over de snelheid en veiligheid van zo'n speedelec en fietsostrades. Er zou iets moeten gedaan worden aan de snelle wielertoeristen."
- Gezin: de wagen werd vooral gebruikt vanwege weinig tijd en gehaastheid. Ik zou de boodschappen meer hebben kunnen koppelen, want vaak werd er dubbel naar de winkel gegaan omwille van slechte communicatie. Hij heeft ondertussen een elektrische fiets aangeschaft, maarde kostprijs schrok wel af, terwijl de batterij niet eens zo lang meegaat. Hij overwoog om een elektrische step aan te schaffen, om niet meer met de auto naar het werk te gaan en één auto weg te doen, maar negatieve commentaren bij Testaankoop hebben hem doen afhaken.
- Senior: hij heeft een investering gedaan in het Zuiden om daar te kunnen overwinteren. Het is daar heel rustig en alles is nabij, waardoor het mogelijk is om de verplaatsingen met de auto tot het minimum te beperken.

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

30 min

[illegible]

[illegible]	x
[illegible]	x
[illegible]	x
[illegible]	x
[illegible]	x
[illegible]	x
[illegible]	x
[illegible]	x

[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v

60 min

[illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: het praktische aspect (de nabijheid van station en hobby's) is het belangrijkste. Ook een woning in het groen is belangrijk: hij woont dichtbij een militair domein (waardoor hij wel wat hinder ondervindt van schietoefeningen). Verder speelt ook het sociale aspect mee.
- Frequent bezochte voorzieningen: hij doet zijn boodschappen meestal bij de supermarkt in de buurt. Bij hobby's speelt de beleving en de 'klik' mee. "We letten op wat we kopen en waar, maar het is niet zo dat we alle winkels afgaan. We proberen zoveel mogelijk in dezelfde winkel te kopen."Hij bekijkt ook online waar producten het voordeligste zijn.
- Verplaatsing naar voorzieningen: ook hier is efficiëntie het belangrijkste, waarbij de auto dient voor het doen van grote boodschappen en de fiets genomen wordt bij kleine boodschappen.

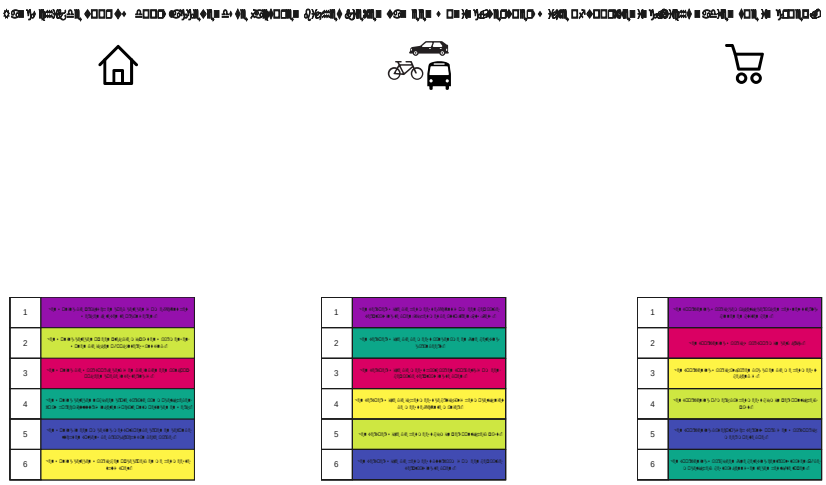
Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: hij is dichter bij het werk gaan wonen, maar toen was hij nog alleenstaande. Na het aangaan van een relatie, besliste het koppel om een auto weg te doen, omdat er één te veel stilstond. Deze stap werd toen nog aangemoedigd, doordat je een abonnement van het OV kreeg in ruil voor de nummerplaat.
- Gezin: bij de keuze van de gezinswoning is bewust gekozen voor de nabijheid van het station. De fietsostrade die wordt aangelegd kan een veilige en rustige verbinding worden om de 40km naar het werk af te leggen. Maar hij twijfelt omwille van de veiligheid van de speedelec en de drukke kruispunten. Deze verplaatsing doet hij nu met de trein. Het mobiliteitsbudget speelde een doorslaggevende rol in de keuze voor de trein. Het verschaft hem ook de tijd om het werk achter zich te laten en tot rust te komen, want hij moet zich niet concentreren op het verkeer. Er wordt ook al opgelet om de boodschappen te koppelen aan het brengen van de zoon naar diens hobby's. In de zomer worden boodschappen gedaan met de gocart.

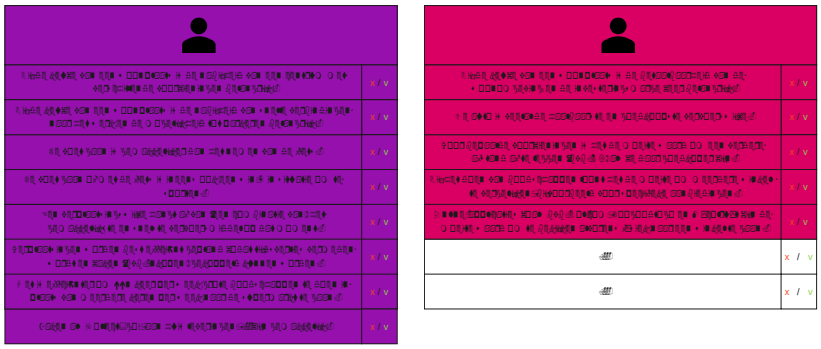
18A

- Vrouw
- Jongvolwassene
- 35 jaar
- Appartement in Leuven
- Alleenwonend
- Bedrijfswagen

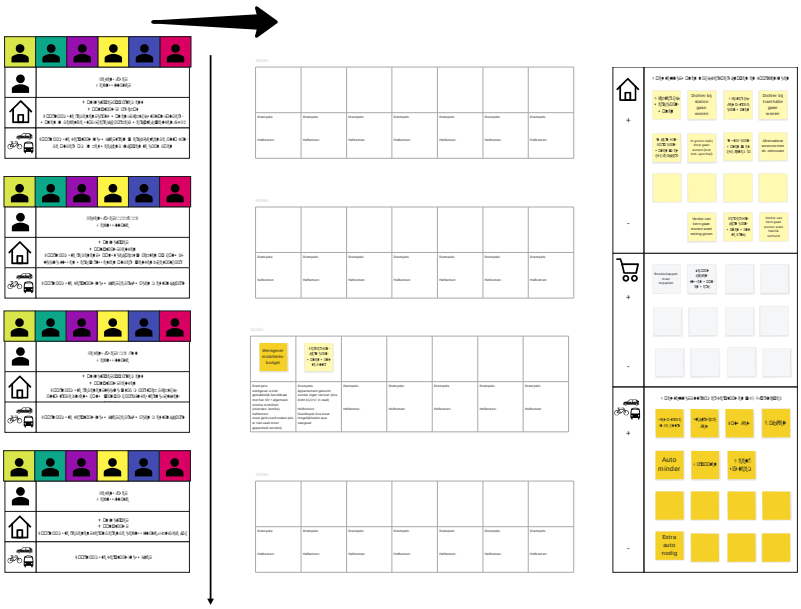
15 min



30 min



60 min



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: de stad zelf was niet doorslaggevend, maar wel wie er woonde, al zijn de vrienden ondertussen uit Leuven vertrokken. Efficiëntie is daarom een belangrijk criterium bij de woonplaatskeuze, als gulden middenweg tussen de polen werk en familie. De reistijd speelt ook wel een rol, want 45 minuten van deur tot deur (voor-en na transport) is het maximum. Daarnaast wordt de woning als een investering gezien. Ze woont in een rustige omgeving in het centrum, want de woning ligt in een autovrije zone en heeft een goede isolatie.
- Frequent bezochte voorzieningen: "Winkelen is een noodzakelijk kwaad en moet rap en snel gaan.", "Ik ben ook zuinig opgevoed dus ga ik altijd naar Colruyt, waar je veel krijgt voor weinig geld en koop bijvoorbeeld 3 pakken van een product als dat n aanbieding is. Als het me meer kost, dan hoeft ecologie niet voor mij, maar wel ik vind het wel goed als er van 'bovenaf' iets gedaan wordt (vb. geen plastic zakken meer)."
- Verplaatsing naar voorzieningen: "Soms moet het gewoon voorruit gaan, maar ook de bestemming waarvoor je je verplaatst, speelt mee: voor Zeeman en Wibra ga ik al eens te voet naar het centrum, maar als ik weet, dat ik veel zal moeten dragen, neem ik de auto. Fietsen doe ik sowieso niet, want sleuren met tassen is niet fijn.", "Ik kies vaak de auto, omdat ik niet moet nadenken hoeveel dat me kost (want een tankkaart van het werk) en ik ben ook wel een "tamzak". De auto wint ook met glans van het OV, want heeft vele voordelen: je kan erin zingen, je hebt een goede stereo, je lacht naar andere automobilisten, je zit comfortabel, … Filerijden vind ik ook niet erg, want ik rij graag."

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Jongvolwassene:
    - Drempels: "Ik zou er niet zijn beginnen werken als ik geen bedrijfswagen gekregen had, want het is niet zo'n bereikbare plek. Maar moest de auto me geld kosten, zou ik daar wel anders over nadenken en misschien alternatieven bekijken.", "Een parking zoeken in een centrum is mijn grootste stresspunt, dus ik zou dan nog liever met iemand meerijden of met de trein gaan, ondanks mijn haat voor het OV.", "Maar met een elektrische fiets zou ik de afstand (35km) te ver vinden, zeker bij slecht weer en als je spullen moet meenemen. En rijden met een auto die ik niet gewend ben (vb. Cambio), vind ik verschrikkelijk."
    - Valkuilen: het grootste nadeel van in de stad te wonen is als je vrienden uitnodigt, ze verplicht worden om te betalen voor parking. Bij een nieuwe partner zou ze eventueel wel overwegen om landelijker te gaan wonen, omdat ze dan een eigen parkeerplaats voor de deur hebt en het goedkoper is.
    - Hefbomen: bedrijfsvoertuigen gaan meer belast worden met de nieuwe CO2 berekeningen. Een mobiliteitsbudget via het werk zou dan misschien wel een hefboom zijn, als er looncompensatie is en er meer mag worden getelewerkt zodat minder gependeld moet worden en meer geld overblijft). Een auto zou dan grotendeels overbodig worden (als die toch 80% van de tijd in de garage staat), al blijft die noodzakelijk om zware boodschappen te doen: "Ik zou dan misschien toch nog een goedkoop 'wrak' voor mezelf kopen."

18B

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

15 min

[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

30 min

[illegible]

[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v

60 min

[illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: een praktische en efficiënt gelegen woning was belangrijk, vroeger vooral omwille van werk. Hij is toen bewust in het centrum gaan wonen, zodat hij te voet naar het station kon. Maar nu hij gepensioneerd is, weegt dit minder door. Daarom is hij aan de rand van de gemeente gaan wonen, want daar is het rustiger (Gezondheidsoverwegingen spelen niet echt mee). "Ikzelf ben huurder en beschouw dat als een voordeel, want naargelang mijn behoefte wijzigt, kan ik ergens anders iets gaan huren. Komt bijvoorbeeld de wens op om in de toekomst naar de kust te verhuizen, dan is de stap als huurder misschien gemakkelijker dan als eigenaar.", "Cultuurbeleving en verplaatsingen daar naar toe is meer iets voor stadsmensen. Hoe meer je in een centrum van een stad rondloopt, hoe meer woningen je ziet, waarvan je je afvraagt of daar nog wel mensen wonen. Aan de rand is aangenamer, het is the best of both worlds."
- Frequent bezochte voorzieningen: "Voel me prettig in winkels die ik ken en waar ik automatisch ook de indeling ken. Een Colruyt kan er in een andere gemeente bijvoorbeeld toch anders uitzien waardoor ik een lichte paniek voel." Ook betaalbaarheid is belangrijk. "Ik ben geen funshopper die doelloos een winkel binnenstapt, ik werk mijn lijstje af. Doordat ik in een winkel kom waar ik alles weet staan is de efficiëntie ook nog groter.", "Het ecologische is 'nice to have' maar ik streef dat niet na, als de supermarkt hier een effort voor doet (vb. herbruikbare tassen), dan doe ik met de stroom mee."
- Verplaatsing naar voorzieningen: voor het werk werd vroeger de trein gebruikt en voor persoonlijke verplaatsingen de auto, maar met zijn pensionering is dat omgedraaid. Niet vanuit ecologisch standpunt, maar eerder vanuit financiële overwegingen en omdat fietsen gezonder is. Bij fietsen spelen wel wisselende factoren zoals het weer een rol.

Drempels en hefbomen doorheen levensloop:

- Senior: na op pensioen te gaan, hebben hij 'en zijn partner één van de twee wagens weggedaan. Ze zijn meer gaan fietsen, zodat ze de auto vaker kunnen laten staan en er minder benzine verbruikt wordt. Voor bepaalde zware boodschappen gebruiken ze wel nog de auto.
    - Drempels: een elektrische fiets draagt wel een beetje de stempel om voor 'oude mensen' te zijn en is duur. De batterij kan plat gaan en het gevaar bestaat dat de fiets gestolen wordt.
    - Hefbomen: het gezondheidsaspect van een elektrische fiets is aanlokkelijk. De fiets is ook comfortabel, snel en je doet minder lang over verplaatsingen. Het neemt als het ware de drempels van een gewone fiets weg (vb. niet zweten, minder moe, …). Daarnaast is er de tendens dat alles wordt geëlektrificeerd (met veel aandacht in de media). "Hefbomen vanuit de overheid mogen zeker niet als een verplichting voelen. Maar bij het aanschaffen van zo'n elektrische fiets voel je wel dat je als persoon toch een steentje kan bijdragen en het een meetbaar voordeel heeft, bijvoorbeeld als 1000 mensen de auto laten staan door een elektrische fiets te nemen." Ook hefbomen ter bevordering van de efficiëntie kunnen meespelen: een anti-diefstal systeem via GPS-tracker (naar analogie van het gratis graveren van fietsen), oplaadpunten voorzien (vb. Lidl heeft laadpalen gezet op de parkings om tijdens winkelen opladen mogelijk te maken). Een andere hefboom is het aanbieden van een goedkoper abonnement voor gepensioneerden. Vroeger kon je ook de nummerplaat binnenbrengen ,als je de auto wegdeed en had je recht op 3 jaar busabonnement van De Lijn. Tot slot zou ook aan 'Colivery' gedaan kunnen worden om grote boodschappen te laten leveren (zodat de auto helemaal overbodig wordt) en kan je voor kleine boodschappen of producten die je zelf wil kiezen te voet gaan, want die zijn niet te zwaar om als oudere te dragen.

19A

- Man
- Medior
- Appartement in Antwerpen
- Samenwonend met partner en inwonende kinderen
- Geen auto

Rangschik de voor jouw meest doorslaggevende factoren voor het kiezen van een woning, vervoerswijze of voorziening.
Eigen taak 1

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

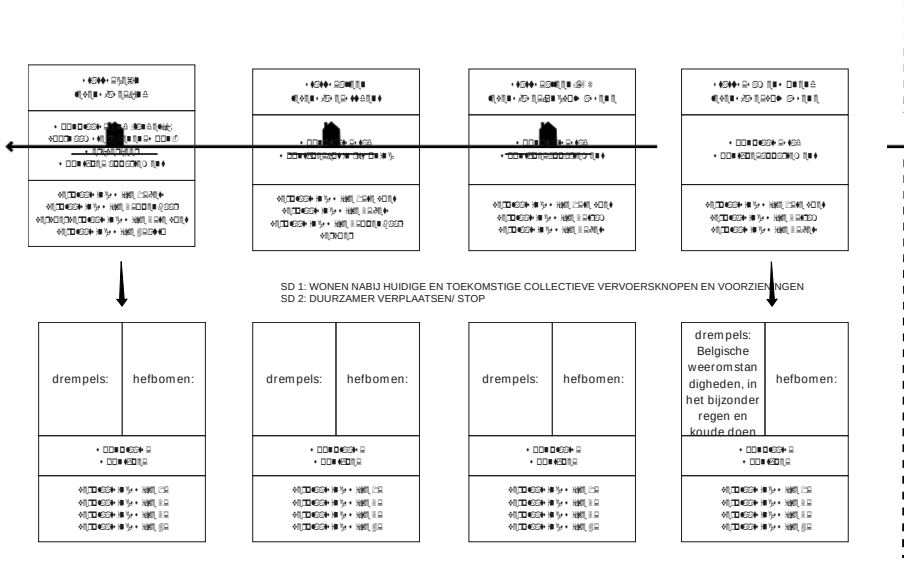
1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

Op basis van de bovengenoemde factoren past u wellicht onder een bepaald type persoon of meerdere. Vink de factoren af waarin u zichzelf herkent en licht nadien verder toe. x = klopt niet, v = klopt wel, / = neutraal
Eigen taak 1

De wereldburgerlijke persoon	
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v

De conformistische persoon	
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v
[illegible]	x / v

Vul de vierspaltenschema's van alle acht bladzijdes aan. Kom nadien terug naar deze bladzijde.



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: vooral de nabijheid van een stad met voorzieningen en een sociaal netwerk is belangrijk. Als kind is hij in een meer randstedelijke/landelijke omgeving opgegroeid, maar daarna is hij op kot gegaan en heeft hij telkens voor een stad gekozen Hierbij was de bereikbaarheid van het werk met het OV eerder een belangrijke bonus.
- Frequent bezochte voorzieningen: Voor dagelijkse boodschappen bezoekt hij winkels in de buurt. De nabijheid weegt hier zwaarder door dan eventuele prijsverschillen: hij hecht niet veel belang aan promotieacties. Voor meer specifieke producten (bijvoorbeeld boeken) is de "persoonlijke touch" belangrijk, maar wordt omwille van de beperkte beschikbaarheid in Antwerpen ook uitgeweken naar e-commerce. De prijzen van verschillende aanbieders worden dan wel met elkaar vergeleken.
- Verplaatsing naar voorzieningen: hij kiest om te voet te gaan of het OV te nemen (heeft een voorliefde voor de tram), omdat dit voor de meest aangename beleving zorgt: "Een tram staat voor mij voor het stadsleven."

Hefbomen en drempels doorheen levensloop:

- Medior: zou in een groter appartement met buitenruimte willen wonen, maar dat in de stad voor hem niet betaalbaar.
    - Drempels: hij neemt niet zo graag de fiets, zeker in "Belgische" weersomstandigheden (in het bijzonder regen en koude)

19B

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

Rangschik de voor jouw meest doorslaggevende factoren voor het kiezen van een woning, vervoerswijze of voorziening.
Bijkantaal 1

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

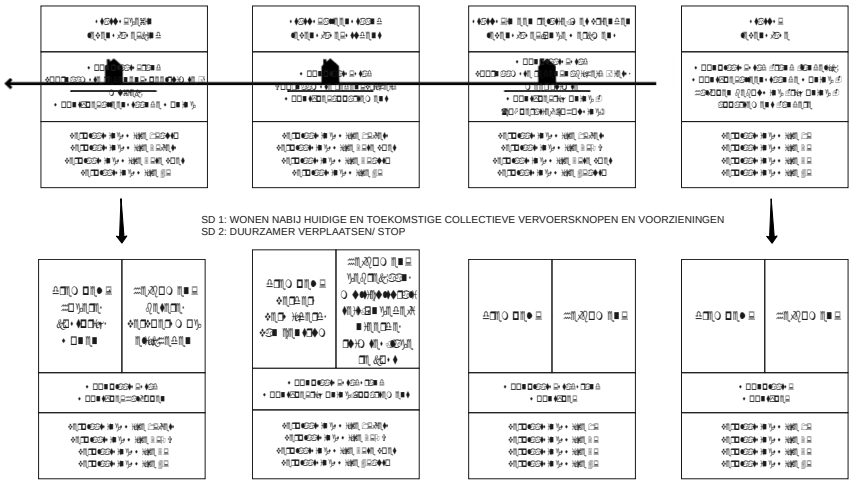
1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

Op basis van de bovengenoemde factoren past u wellicht onder een bepaald type persoon of meerdere. Vink de factoren af waarin u zichzelf herkent en licht nadien verder toe.
Bijkantaal 1

De milieubewuste persoon	
[illegible]	x
[illegible]	/
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	v

De wereldburgerlijke persoon	
[illegible]	v
[illegible]	/
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	/
[illegible]	v

Vijfkeuzepaarvergelijkendelegsgrauwvaltexobtaatkomenijn



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: vooral de nabijheid van een stad met voorzieningen en een sociaal netwerk is belangrijk, ook vanuit het perspectief van duurzaamheid. Is opgegroeid aan de rand van de stad en op kot gegaan op een appartement in het centrum, waarna er ook blijven wonen en aan cohousing gedaan in een rijwoning.
- Frequent bezochte voorzieningen: hij kiest voor winkels met ecologisch verantwoorde producten.
- Verplaatsing naar voorzieningen: ook vanuit het duurzaamheidsprincipe wordt alles te voet/met de fiets of het OV gedaan. Hij gebruikt slechts zelden de auto.

Hefbomen en drempels doorheen levensloop:

- Jongvolwassene: ook voor de stad gekozen omdat er meer multiculturaliteit is.
    - Drempels: het centrum is weinig betaalbaar, waardoor men misschien gedwongen is om uit wijken om tegemoet te komen aan andere criteria.

19C

- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]
- [illegible]

Rangschik de voor jouw meest doorslaggevende factoren voor het kiezen van een woning, vervoerswijze of voorziening.
Bijvoorbeeld

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

1	[illegible]
2	[illegible]
3	[illegible]
4	[illegible]
5	[illegible]
6	[illegible]

Op basis van de bovengenoemde factoren past u wellicht onder een bepaald type persoon of meerdere. Vink de factoren af waarin u zichzelf herkent en licht nadien verder toe.
Bijvoorbeeld

[illegible]	
[illegible]	x
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	v
[illegible]	/
[illegible]	v

[illegible]	
[illegible]	v
[illegible]	/
[illegible]	x
[illegible]	/
[illegible]	v
[illegible]	x

Vul de aspecten die de overeenkomst van al uw obstacles aanvullen in

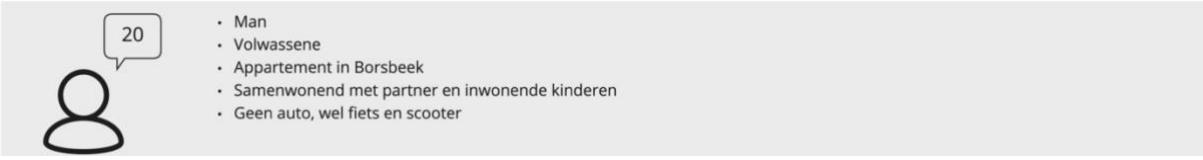
[illegible]			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

SD 1: WONEN NABIJ HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE COLLECTIEVE VERVOERSKNOPEN EN VOORZIENINGEN
SD 2: DUURZAMER VERPLAATSEN/ STOP

drempels: / hefbomen:	drempels: / hefbomen:	drempels: nabijheid bedrijf papa / hefbomen:	drempels: tuin, nabijheid groen / hefbomen: nabijheid voorzieningen
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: vooral de nabijheid van een stadscentrum met voorzieningen en vrienden is belangrijk, maar ook de OV-mogelijkheden naar o.a. het werk. Ook betaalbaarheid speelt mee ,want is o.a. reden voor cohousen.
- Frequent bezochte voorzieningen: ze kiest veelal voor nabije winkels, let wel op het aanbod aan biologische producten.
- Verplaatsing naar voorzieningen: zij kiest voor het vervoersmiddel dat het meest gebruikelijk is, maar ook het duurzaamheidsaspect speelt mee. Daarnaast speelt efficiëntie en haalbaarheid mee.



Doorslaggevende factoren bij:

- Woonplaatskeuze: enkele jaren geleden vanuit Irak toegekomen in Brussel. Hij verhuisde vervolgens naar Antwerpen, omdat hij daar reeds enkele kennissen had. Hij vindt het belangrijk om een netwerk op te bouwen en goede buren te hebben (vooral ouderen met veel ervaring), die hem kunnen bijleren over de gebruiken en gewoonten in België. Uiteindelijk een gelijkvloersappartement gezocht dat voldoende ruim was voor kinderen, met een eigen tuin om in te ontspannen en om groenten te kweken (zoals in Irak), in een meer rustige en groene omgeving. In een stadscentrum wonen is moeilijk met kinderen. Borsbeek is als een kleiner dorp een goed alternatief, gezien het nog steeds dichtbij de stad is voor werk. In de toekomst heeft hij de wens om een eigen appartement te kopen op Linkeroever, omdat het daar rustig is, met veel natuur en een uitzicht op de Schelde en de stad.
- Frequent bezochte voorzieningen: voor de school van de kinderen koos het gezin de dichtstbijzijnde. Er wordt niet naar een moskee gegaan, want bidden doet het gezin liever thuis. De boodschappen en fitness (Basic fit) worden tussen de twee werkshiften gedaan (pauze van 3u tussen dag- en avondshift in restaurant), in het stadscentrum, omdat daar meer keuze is daarbij wordt naar voorzieningen dichtbij het werk gegaan. Soms wordt ook verder gegaan, omdat er dan tegelijk een wandeling kan gemaakt worden en nieuwe dingen ontdekt kunnen worden. In het weekend bezoekt het gezin ook wel andere steden.Ook in Borsbeek zelf worden soms boodschappen gedaan: Aldi, AH (want veel verschillende producten) en soms ook een Turkse winkel of Irakees restaurant voor take-out. De echtgenote gaat soms winkelen in Primark, omdat het er goedkoop is, of bestelt online.
- Verplaatsing naar voorzieningen: ’s Ochtends worden de kinderen te voet naar school gebracht (liever dan met de tram, want het is anders maar voor twee haltes) en daarna gaat hij naar het werk. De kinderen leren ook fietsen aangezien dit gezonder is. Met de tram duurt het 25 minuten om naar het stad te gaan en dus wordt meestal (zeker in de zomer) de scooter of fiets gebruikt gezien dit sneller is: “Distance for work doesn’t matter that much, because going there is an adventure and it is relaxing. In Irak I had to take the car because my work was an 1,5h drive. I didn’t redo my driver’s license in Belgium because everything is closeby here, especially in comparison to Irak. Maybe in the future if we want to take a vacation a car would be practical.”