



2022_CBS_11172 Mobiliteitsonderzoek bij de inwoners van de stad Gent - Kennisneming

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 10 november 2022

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; de heer Filip Watteeuw, schepen
mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Isabelle
Heyndrickx, schepen; mevrouw Hafsa El-Bazioui, schepen; mevrouw Evita Willaert,
schepen; de heer Rudy Coddens, schepen
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-
algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteeuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 3, 4°.

De beslissing wordt genomen op grond van:

De Wet inzake overheidsopdrachten van 17 juni 2016, artikel 42, § 1, 1°, a.

Motivering

Sinds 2012 wordt 3-jaarlijks een mobiliteitsonderzoek georganiseerd bij de inwoners van de stad Gent. Via een enquête worden daarbij 7000 inwoners bevraagd over hun verplaatsingsgedrag, vervoermiddelenbezit, parkeergedrag en hun mening over mobiliteit in Gent. In oktober 2021 werd het onderzoek voor de 4e keer uitgevoerd.

In zitting van het college van burgemeester en schepenen van 12 mei 2021 werd hiertoe het bestek voor de overheidsopdracht van diensten - Mobiliteitsonderzoek bij inwoners van de Stad Gent - MB 06/20, vastgesteld.

In zitting van het college van burgemeester en schepenen van 15 juli 2021 werd deze opdracht gegund aan Homo Sapiens Sapiens bvba (Market Analyse & Synthese), Vijverstraat 26A, 3040 Sint-Agatha-Rode (Postadres: Brusselsesteenweg 46A, 3000 Leuven).

Er werden 2 rapporten opgeleverd:

- Mobiliteitsonderzoek 2021 bij de inwoners van de stad Gent
- Analyserapport: trends in het mobiliteitsonderzoek Gent 2012-2021

De afgewerkte rapporten worden ter kennisneming aangeboden aan het College van Burgemeester en Schepenen en geven nieuwe inzichten in het mobiliteitsgedrag, vervoersmiddelenbezit, parkeergedrag en mobiliteitsbeleving van de Gentenaars en de evolutie daarvan sinds 2012.

Bijgevoegde bijlage(n):

- Mobiliteitsonderzoek 2021 bij de inwoners van de stad Gent (deel van de beslissing)
- Analyserapport: trends in het mobiliteitsonderzoek Gent 2012-2021 (deel van de beslissing)

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Neemt kennis van de rapporten 'Mobiliteitsonderzoek 2021 bij de inwoners van de stad Gent' en 'Analyserapport: trends in het mobiliteitsonderzoek Gent 2012-2021'

2022_CBS_11172 - Mobiliteitsonderzoek bij de inwoners van de stad Gent

gent:

→ Vrijdagmarkt P 1 Vrij
Ongelet: Vrijdagmarkt
Plein = autovrij gebied.



UITGEZONDERD
A.P.

UITGEZONDERD
VERGUNNINGSHOUDERS

150m

Mobiliteitsonderzoek 2021 bij de inwoners van de stad Gent

Onderzoeksbureau M.A.S.

Tel 016 22 69 67 / info@masresearch.be

Rapport

Mei 2022

M.A.S. – Marktstudies op maat

V.u.: Algemeen directeur – Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2021

Colofon

Opdrachtgever	Stad Gent, IVA Mobiliteitsbedrijf
Onderzoeksbureau	M.A.S. Brusselsesteenweg 46 A, 3000 Leuven
Projectuitvoering	Anita Claes, projectcoördinator Nele Van Der Donckt, sr. adviseur Dirk Buyens, sr. adviseur
Datum	Mei 2022
Status document	Eindrapport

Inhoud

1.	ALGEMEEN.....	9
1.1	VOORWERP VAN DE STUDIE.....	9
1.2	OPBOUW VAN HET RAPPORT.....	9
2.	METHODOLOGIE – TECHNISCHE RAPPORTERING.....	10
2.1	VOORBEREIDING EN OPZET VAN HET ONDERZOEK.....	11
2.1.1	METHODIEK VAN BEVRAGING.....	11
2.1.2	VRAGENLIJST INCLUSIEF VERPLAATSDAGBOEKJE.....	11
2.1.3	THEORETISCHE STEEKPROEF.....	14
2.2	UITVOERING VAN HET VELDWERK.....	17
2.2.1	VOORBEREIDING EN AFHANDELING EFFECTIEVE ZENDING(EN).....	17
2.2.2	ONLINE VRAGENLIJST.....	20
2.2.3	(NON-)RESPONS.....	20
2.2.4	CONTROLE EN KWALITEIT VAN DE ENQUÊTES.....	31
2.2.5	BETROUWBAARHEID EN REPRESENTATIVITEIT VAN DE STEEKPROEF.....	32
2.3	VERWERKING EN ANALYSE VAN DE GEGEVENS.....	38
2.3.1	UNIVARIATE ANALYSES – FREQUENTIE-TABELLEN.....	38
2.3.2	BIVARIATE ANALYSES – KRUISTABELLEN.....	39
2.3.3	SIGNIFICANTIETOETSEN.....	42
3.	RESULTATEN ONDERZOEK.....	44
3.1	PROFIELSCHETS VAN DE RESPONDENTEN.....	46
3.1.1	WOONPLAATS, GESLACHT EN LEEFTIJD.....	46
3.1.2	HERKOMST VAN DE RESPONDENT.....	48
3.1.3	GEZINSGROOTTE.....	49
3.1.4	ONDERWIJSNIVEAU.....	50
3.1.5	HOOFDACTIVITEIT - TEWERKSTELLINGSSTATUUT.....	51
3.1.6	WERKREGIME.....	52
3.1.7	TELEWERK.....	53
3.1.8	LOCATIE VAN WERK OF SCHOOL.....	54
3.1.9	WONINGTYPE.....	56
3.1.10	BESCHIKBAARHEID PARKEERRUIMTE.....	56
3.1.11	RIJBEWIJS B.....	58
3.1.12	KUNNEN FIETSEN.....	60
3.1.13	INKOMENSSITUATIE.....	61
3.2	VERPLAATSDAGGEDRAG IN DETAIL MIDDELS HET VERPLAATSDAGBOEKJE.....	63
3.2.1	AANTAL VERPLAATSDAGEN.....	65
3.2.2	VERPLAATSDAGWIJZE - HOOFDVERVOERSWIJZE.....	66
3.2.3	VERPLAATSDAGMOTIEF.....	72
3.2.4	VERPLAATSDAGMOTIEF EN VERPLAATSDAGWIJZE.....	73
3.2.5	AFSTAND EN DUURTIJD VAN EEN VERPLAATSDAG.....	75
3.2.6	AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN EEN VERPLAATSDAG.....	76
3.2.7	AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN WOON-WERKVERPLAATSDAGEN.....	77
3.2.8	HOOFDVERVOERSWIJZE PER DEELGEBIED.....	78
3.2.9	KINDER- EN JONGERENMOBILITEIT.....	79

Inhoud

3.3	VERPLAATINGSGEDRAG – ALGEMEEN	85
3.3.1	STIMULANSEN TOT MEER VERPLAATSGEDRAGEN TE VOET	85
3.3.2	FREQUENTIE FIETSGEBRUIK	85
3.3.3	AFLEVERPUNT BIJ ONLINE BESTELLING	86
3.3.4	AFHAALPUNT BIJ ONLINE BESTELLING	86
3.3.5	ACTIES ONDERNOMEN SINDS JANUARI 2020	87
3.4	VERPLAATSGEDRAG – IN DE BINNENSTAD	90
3.4.1	VERPLAATSGEDRAGEN NAAR, VAN EN IN DE BINNENSTAD	90
3.4.2	STALLING VAN FIETS IN BINNENSTAD	91
3.4.3	STALLING VAN WAGEN IN BINNENSTAD	91
3.5	VERVOERMIDDELENBEZIT EN PARKEERGEDRAG	92
3.5.1	VERVOERMIDDELENBEZIT	92
3.5.2	PARKEREN	109
3.6	MOBILITEIT BINNEN DE STAD GENT	119
3.7	MOBILITEIT IN DE BUURT	126
3.7.1	VOETGANGERS	126
3.7.2	FIETSERS	129
3.7.3	OPENBAAR VERVOER	132
3.7.4	PARKEREN	137
3.7.5	ALGEMEEN	140
3.7.6	VERKEERSVEILIGHEID	144
4.	SYNTHESE	148
5.	BIJLAGE: VRAGENLIJST	170

Tabellen

Tabel 1: Overzicht foutenmarge bij 95% betrouwbaarheidsinterval, voor stad Gent en de verscheidene deelgebieden _____	14
Tabel 2: Overzicht populatie en te realiseren steekproef – naar herkomst, leeftijd en deelgebied _____	15
Tabel 3: Tijdschema betreffende het gespreid uitsturen van de zending _____	18
Tabel 4: Overzicht bruto-respons, naar dagelijkse ontvangst _____	21
Tabel 5: Overzicht bruto-respons t.a.v. 7.000 aangeschreven respondenten, naar zending _____	24
Tabel 6: Overzicht bruto-respons t.a.v. 7.000 aangeschreven respondenten _____	25
Tabel 7: Overzicht bruto-respons inzake verplaatsingsdagboek, naar methode van ontvangst _____	25
Tabel 8: Overzicht bruto- en netto-respons t.a.v. 7.000 aangeschreven respondenten _____	25
Tabel 9: Overzicht responscijfers, naar deelgebied _____	26
Tabel 10: Overzicht bruto-respons, naar geslacht _____	26
Tabel 11: Overzicht bruto-respons, naar herkomst _____	27
Tabel 12: Overzicht bruto-respons, naar leeftijd _____	28
Tabel 13: Overzicht bruto-respons, naar opgegeven invuldag verplaatsingsdagboek _____	28
Tabel 14: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar methode van ontvangst _____	29
Tabel 15: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar deelgebied _____	29
Tabel 16: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar geslacht _____	30
Tabel 17: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar herkomst _____	30
Tabel 18: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd _____	30
Tabel 19: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje _____	31
Tabel 20: Foutenmarge steekproef, op niveau deelgebieden en Gent totaliteit _____	32
Tabel 21: Verdeling van de populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en deelgebied _____	34
Tabel 22: Verdeling van de netto gerealiseerde steekproef (%) – naar herkomst, leeftijd en deelgebied _____	34
Tabel 23: Evaluatie verdeling netto gerealiseerde steekproef t.o.v. verdeling populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en deelgebied _____	34
Tabel 24: Vergelijking populatie en netto steekproef – naar herkomst, leeftijd en deelgebied _____	35
Tabel 25: Wegingcoëfficiënten _____	36
Tabel 29: Voorbeeld van een frequentietabel _____	38
Tabel 30: Voorbeeld van een kruistabel _____	39
Tabel 31: Interpretatie van een positieve of negatieve correlatie _____	45
Tabel 32: Postcode van de respondenten, naar deelgebied _____	46
Tabel 33: Geslacht van de respondenten, naar deelgebied _____	47
Tabel 34: Leeftijd van de respondenten, naar deelgebied _____	48
Tabel 35: Herkomst van de respondenten, naar deelgebied _____	49
Tabel 36: Aantal gezinsleden, naar deelgebied _____	49
Tabel 37: Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar deelgebied _____	50
Tabel 38: Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van niet-beroepsactieve respondenten, naar deelgebied _____	51
Tabel 39: Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van beroepsactieve respondenten, naar deelgebied _____	52
Tabel 40: Werkregime (meestal), naar deelgebied _____	52
Tabel 41: Aantal dagen per week telewerk (op moment van de bevraging), naar deelgebied _____	53
Tabel 42: Aantal dagen per week telewerk vóór corona (maart 2020), naar deelgebied _____	53
Tabel 43: Plaats van tewerkstelling, naar deelgebied _____	54
Tabel 44: Ligging school, naar deelgebied _____	55
Tabel 45: Plaats van tewerkstelling en locatie school, naar deelgebied _____	55
Tabel 46: Woningtype, naar deelgebied _____	56
Tabel 47: Beschikbaarheid parkeerruimte (%-ja), naar deelgebied (meerdere antwoorden mogelijk) _____	57

Tabellen

Tabel 48: Beschikbaarheid parkeerruimte (=ja), naar woningtype (meerdere antwoorden mogelijk) _____	58
Tabel 49: Al dan niet beschikken over rijbewijs B, naar deelgebied _____	59
Tabel 50: Al dan niet kunnen fietsen, naar deelgebied _____	60
Tabel 51: Inkomenssituatie, naar deelgebied _____	62
Tabel 52: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag door Gentse burgers (10 jaar en ouder: N=234.868; alle leeftijden: N=263.404) _____	66
Tabel 54: Hoofdvervoerswijze van de verplaatsing _____	67
Tabel 55: Hoofdvervoerswijze van de voor- en naverplaatsingen _____	69
Tabel 56: Motief om zich te verplaatsen _____	72
Tabel 57: Afstand van de verplaatsingen _____	75
Tabel 58: Duurtijd van de verplaatsingen _____	75
Tabel 59: Hoofdvervoerswijze, naar deelgebied _____	79
Tabel 60: Mogelijke afhaalpunten bij online bestelling, naar deelgebied _____	86
Tabel 61: Redenen tot niet-verplaatsing van, naar of in de binnenstad - totaal (meerdere antwoorden mogelijk) _____	90
Tabel 62: Stelplaats van fiets in de binnenstad— totaal _____	91
Tabel 63: Stelplaats van de wagen in de binnenstad – totaal _____	91
Tabel 64: Voertuigen in het gezin (rij-%) – Totaal _____	93
Tabel 65: Heeft het gezin van de respondent een fiets? - naar deelgebied _____	94
Tabel 66: Fietsen in het gezin, naar deelgebied – Totaal _____	94
Tabel 67: Fietsen in het gezin, naar netto gezinsinkomen – Totaal _____	95
Tabel 68: Abonnement openbaar vervoer in het gezin, naar deelgebied _____	96
Tabel 69: Abonnement openbaar vervoer in het gezin, naar netto gezinsinkomen – Totaal _____	97
Tabel 70: Snor- en bromfietsen in het gezin, naar deelgebied _____	98
Tabel 71: Moto's in het gezin, naar deelgebied _____	99
Tabel 72: Klassieke wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar deelgebied _____	100
Tabel 73: Klassieke wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar inkomen – Totaal _____	100
Tabel 74: Klassieke wagens in het gezin naar toelatingsvoorwaarde tot LEZ Gent, naar deelgebied _____	101
Tabel 75: Klassieke wagens in het gezin naar toelatingsvoorwaarde tot LEZ Gent, naar netto gezinsinkomen _____	102
Tabel 76: Elektrische/hybride wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar deelgebied _____	103
Tabel 77: Elektrische / hybride wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar netto gezinsinkomen _____	103
Tabel 78: Oplaadplaats elektrische / hybride wagens, naar deelgebied _____	104
Tabel 79: Wagens in het gezin, naar deelgebied – Totaal _____	105
Tabel 80: Wagens in het gezin, naar netto gezinsinkomen – Totaal _____	106
Tabel 81: Eigen wagens in het gezin (klassiek, elektrisch & hybride), naar deelgebied _____	106
Tabel 82: Salariswagens in het gezin, naar deelgebied _____	107
Tabel 83: Lidmaatschap autodelen in het gezin, naar deelgebied _____	108
Tabel 84: Lidmaatschap autodelen in het gezin, naar netto gezinsinkomen _____	108
Tabel 85: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar deelgebied (meerdere antwoorden mogelijk) _____	110
Tabel 86: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar woningtype (meerdere antwoorden mogelijk) _____	111
Tabel 87: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar beschikken over parkeerruimte (kolom %) _____	112
Tabel 88: Stelplaats van fiets op werk / school, naar locatie werk/school in Gent _____	113
Tabel 89: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), naar deelgebied – Totaal aantal wagens _____	114
Tabel 90: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), naar woningtype _____	115
Tabel 91: Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar beschikken over parkeerruimte (kolom %) _____	116
Tabel 92: Afstand van stelplaats van alle wagens thuis tot aan de woning (max. 3 wagens per respondent), naar deelgebied – Totaal aantal wagens _____	117
Tabel 93: Stelplaats van wagen op werk / school, naar locatie werk/school in Gent _____	118

Figuren

Figuur 1: Indeling volgens deelgebied _____	40
Figuur 2: Indeling volgens stadsgewest _____	41
Figuur 4: Onderwijsniveau, naar deelgebied _____	50
Figuur 5: Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar deelgebied _____	51
Figuur 6: Beschikbaarheid parkeerruimte _____	57
Figuur 7: Al dan niet beschikken over rijbewijs B, naar inkomen _____	59
Figuur 8: Al dan niet kunnen fietsen, naar leeftijd _____	60
Figuur 9: Al dan niet kunnen fietsen, naar netto gezinsinkomen _____	61
Figuur 10: Verdeling naar inkomensklasse o.b.v. totale beschikbare netto inkomen per maand van het huishouden – Totaal _____	62
Figuur 11: Al dan geen verplaatsing op de opgegeven dag, naar dag van de week _____	65
Figuur 12: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen _____	67
Figuur 13: Modal split naar vervoerswijze van de ritten _____	68
Figuur 14: Hoofdvervoerswijze van de voor- en naverplaatsingen, naar hoofdmodus van de verplaatsing (N totaal aantal voor- en na verplaatsingen) _____	70
Figuur 15: Hoofdvervoerswijze, naar netto gezinsinkomen van respondent _____	71
Figuur 18: Modal split naar motief van de verplaatsing _____	73
Figuur 19: Hoofdvervoerswijze, naar motief _____	74
Figuur 21: Afstand, naar hoofdvervoerswijze _____	76
Figuur 22: Afstand van woon-werkverplaatsingen, naar hoofdvervoerswijze _____	77
Figuur 23: Hoofdvervoerswijze, naar deelgebied (Aantal verplaatsingen) _____	78
Figuur 25: Hoofdvervoerswijze van verplaatsingen door/met kinderen en jongeren, naar deelgebied _____	80
Figuur 26: Hoofdvervoerswijze van verplaatsingen door/met kinderen en jongeren, naar netto gezinsinkomen _____	81
Figuur 27: Hoofdvervoerswijze van school-verplaatsingen door/met kinderen en jongeren, naar deelgebied _____	82
Figuur 28: Hoofdvervoerswijze van school-verplaatsingen door/met kinderen en jongeren, naar locatie school _____	84
Figuur 29: Welke van de volgende zal je stimuleren om je meer te voet te verplaatsen? - Totaal _____	85
Figuur 30: Hoe vaak gebruik je een fiets? – Totaal _____	85
Figuur 31: Indien je iets online bestelt, waar laat je dit dan meestal afleveren? – Totaal _____	86
Figuur 32: Heb je sinds januari 2020 het volgende gedaan? – Totaal _____	87
Figuur 33: Gent is een fietsstad, naar deelgebied _____	119
Figuur 34: Gent is een voetgangersstad, naar deelgebied _____	120
Figuur 35: Er rijden voldoende taxi's in Gent, naar deelgebied _____	120
Figuur 36: Door de autovrije gebieden is het aangenamer leven in de stad, naar deelgebied _____	121
Figuur 37: Zone 30 draagt bij tot een hogere verkeersveiligheid, naar deelgebied _____	122
Figuur 38: Bewoners zouden moeten betalen voor de vergunning om hun wagen op straat te parkeren, naar deelgebied _____	122
Figuur 39: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een autoparkeerplaats (in parkings, op straat, ...) vinden, naar deelgebied _____	123
Figuur 40: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een fietsparkeerplaats in een fietsparking of fietsenstalling vinden, naar deelgebied _____	124
Figuur 41: De binnenstad is goed bereikbaar, naar deelgebied _____	124
Figuur 42: Fietsstraten verhogen de verkeersveiligheid, naar deelgebied _____	125
Figuur 43: De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden, naar deelgebied _____	126
Figuur 44: In mijn buurt is er weinig hinder op het voetpad (paaltjes, fietsen tegen gevel, ...), naar deelgebied _____	127

Figuur 45: In mijn buurt zijn er voldoende zitbanken, naar deelgebied _____	128
Figuur 46: Voetgangers kunnen in mijn buurt vlot oversteken, naar deelgebied _____	128
Figuur 47: Er is voldoende fietsinfrastructuur in mijn buurt, naar deelgebied _____	129
Figuur 48: De fietsinfrastructuur in mijn buurt is goed onderhouden, naar deelgebied _____	130
Figuur 49: Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt, naar deelgebied _____	130
Figuur 50: Fietsers kunnen in mijn buurt vlot oversteken, naar deelgebied _____	131
Figuur 51: Ik ben tevreden van het openbaar vervoer in mijn buurt, naar deelgebied _____	132
Figuur 52: In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus-/tramlijnen, naar deelgebied _____	133
Figuur 53: In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende frequent, naar deelgebied _____	133
Figuur 54: In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende lang (ook in vroegere en latere uren), naar deelgebied _____	134
Figuur 55: De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn goed uitgerust, naar deelgebied _____	135
Figuur 56: De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn voldoende toegankelijk voor iedereen, naar deelgebied _____	136
Figuur 57: In mijn straat kunnen de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats vinden, naar deelgebied _____	137
Figuur 58: Mijn bezoekers kunnen in mijn straat makkelijk een parkeerplaats vinden, naar deelgebied _____	138
Figuur 59: Er zijn voldoende autodeelplaatsen in mijn buurt, naar deelgebied _____	139
Figuur 60: De straten en pleinen zijn in goede staat in mijn buurt, naar deelgebied _____	140
Figuur 61: In mijn buurt is er veel vrachtverkeer, naar deelgebied _____	141
Figuur 62: In mijn buurt is er veel verkeer, naar deelgebied _____	141
Figuur 63: Er is veel hinder (geluidsoverlast, geurhinder, trillingen) veroorzaakt door het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied _____	142
Figuur 64: Mijn buurt is vlot bereikbaar met de wagen, naar deelgebied _____	143
Figuur 65: Ik voel me veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied _____	144
Figuur 66: Ik voel me als voetganger veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied _____	145
Figuur 67: Ik voel me als fietser veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied _____	145
Figuur 68: Ik voel me als autogebruiker veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied _____	146
Figuur 69: Er vinden weinig verkeersongevallen plaats in mijn buurt, naar deelgebied _____	147

1. Algemeen

1.1 Voorwerp van de studie

Het voorwerp van deze opdracht is de organisatie van een representatieve bevraging bij Gentenaren, het analyseren van de gegevens alsook het uitschrijven van een evaluatierapport.

De bevraging is tweeledig: het eerste deel bevat algemene vragen en het tweede deel een verplaatsingsdagboek.

Er wordt een netto respons gevraagd van N=400 respondenten (inwoners stad Gent) per deelgebied, zijnde Binnen R40, Rond R40, Binnen R4 en Buiten R4. In totaal dient dus op het niveau van de stad Gent minimum een netto respons van N=1.600 te worden behaald.

Er wordt verwacht dat het studiebureau kwaliteitsvol veldwerk en uitgebreide analyses uitvoert, alsook een kwalitatief rapport aanlevert.

1.2 Opbouw van het rapport

De rapportering van het onderzoek omvat 5 hoofdstukken.

Na het inleidend hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 de methodologie die werd gehanteerd beschreven. Dit 'technisch rapport' of methodologische nota biedt het noodzakelijk kader waarbinnen de resultaten – zoals beschreven in het derde hoofdstuk – dienen geïnterpreteerd te worden.

De opbouw van hoofdstuk 3 is als volgt: in het eerste punt wordt een profielschets gegeven van de respondenten, gevolgd door de resultaten van het gedetailleerd verplaatsingsgedrag op basis van het verplaatsingsdagboekje. Vervolgens komen de resultaten van het algemeen luik van de vragenlijst aan bod: het verplaatsingsgedrag in het algemeen, het verplaatsingsgedrag in de binnenstad, vervoermiddelenbezit en parkeergedrag, en tot slot de onderdelen "Mobiliteit binnen de stad Gent" en "Mobiliteit in je buurt".

In een vierde hoofdstuk is een synthese opgenomen, waarbij een overzicht wordt geboden van de belangrijkste punten qua methodologie en resultaten van het onderzoek.

Tot slot kan in de bijlagen de vragenlijst (incl. verplaatsingsdagboekje) geraadpleegd worden.

2. Methodologie – technische rapportering

Het onderzoek werd uitgevoerd in vier fasen, met name:

1. Voorbereiding en opzet van het onderzoek
 - (i) optimalisatie vragenlijst
 - (ii) vaststelling en samenstelling steekproef
2. Uitvoering van het veldwerk (gegevensverzameling)
 - (i) organisatie veldwerk
 - (ii) programmatie vragenlijst, inclusief verplaatsingsdagboekje
 - (iii) realisatie van de enquêtes
 - (iv) opvolging en controle enquêtes
3. Encodering, verwerking en analyse van de data
 - (i) data invoer
 - (ii) codering
 - (iii) data cleaning
 - (iv) validatie van de steekproef en wegingen
 - (v) data processing
 - (vi) analyse
4. Rapportering en presentatie van de resultaten

In dit hoofdstuk wordt de gevolgde methodologie voor de eerste drie fasen op transparante wijze uitgelegd met als doel de resultaten van het onderzoek zo correct mogelijk te interpreteren.

2.1 Voorbereiding en opzet van het onderzoek

2.1.1 Methodiek van bevraging

De stad Gent opteerde de gegevens te verzamelen middels een gemengde methodologie ('mixed mode'). De voorkeur – van zowel de stad Gent als onderzoeksbureau M.A.S. – ging daarbij uit naar een online bevraging en een herinneringsbrief vergezeld door een schriftelijke vragenlijst.

2.1.2 Vragenlijst inclusief verplaatsingsdagboekje

Een adequate vragenlijst is een noodzakelijke voorwaarde voor een succesvol onderzoek. Een kwantitatief onderzoek kan maar zo goed zijn als de vragenlijst is. De vragenlijst van het onderzoek werd door het Mobiliteitsbedrijf opgesteld en voor nazicht overgemaakt aan M.A.S. om de vragenlijst na te kijken:

- inhoudelijk (beantwoording van de vragenlijst aan de objectieven van de opdrachtgever),
- technisch (logische opbouw van de vragenlijst, ...) en
- lay-outmatig (inleiding, instructies, opmaak, ...).

De opmerkingen van M.A.S. werd aan het Mobiliteitsbedrijf overgemaakt en verwerkt. De lay-out van de vragenlijst werd verzorgd door M.A.S.

De vragenlijst bestaat uit 7 delen, te weten:

- Een inleidend gedeelte¹;
- Deel 1: Algemeen gedeelte;
- Deel 2: Vervoermiddelenbezit en parkeergedrag;
- Deel 3: Mobiliteit binnen de stad Gent;
- Deel 4: Mobiliteit in je buurt;
- Deel 5: Verplaatsingsgedrag – Algemeen;
- Deel 6: Verplaatsingsgedrag – In de binnenstad;
- Deel 7: Verplaatsingsdagboekje.

In wat volgt, wordt beknopt overlopen wat de inhoud is van de vragenlijst per onderscheiden deel.

In bijlage wordt de vragenlijst opgenomen.

¹ Dit gedeelte was opgenomen in de schriftelijke vragenlijst, alsook in de begeleidende brief.

2.1.2.1 INLEIDEND GEDEELTE

Alvorens de eigenlijke vragenlijst aan te vatten, wordt in het inleidend gedeelte beknopt de doelstelling van het onderzoek toegelicht, alsook het belang van medewerking hieraan. Om de medewerking aan het onderzoek te verhogen, wordt in de inleiding tevens benadrukt dat de enquête anoniem verwerkt wordt.

Voorts zijn nog enkele instructies opgenomen met betrekking tot wie de vragenlijst dient in te vullen, hoe ze moet worden ingevuld en via welke kanalen men de enquête kan invullen.

Het inleidend gedeelte wordt afgesloten met de contactgegevens van het onderzoeksbureau M.A.S. voor wie hulp nodig heeft bij het invullen van de vragenlijst.

2.1.2.2 DEEL 1: ALGEMEEN GEDEELTE

Het eerste gedeelte van de eigenlijke vragenlijst beoogt het verzamelen van socio-demografische gegevens nodig voor een statistische analyse van de gegevens. Het betreft vragen naar het geslacht, het geboortjaar, de gezinssituatie, de opleiding, de beroepsactiviteit, al dan niet telewerk, de postcode van het werk/de school, het type woning, beschikking over een rijbewijs B, al dan niet kunnen fietsen, en tot slot netto beschikbaar gezinsinkomen.

2.1.2.3 DEEL 2: VERVOERMIDDELENBEZIT EN PARKEERGEDRAG

Aan de hand van de eerste vraag in dit gedeelte van de vragenlijst wordt getracht een beeld te krijgen van de vervoersmiddelen waarover men in het gezin beschikt.

Het stallen/parkeren van de fiets(en) en de wagen(s) komt tevens aan bod, dit zowel thuis als op het werk of de school.

Voorts wordt gevraagd tot welke categorie de gezinswagens behoren inzake toegang tot de Lage Emissie Zone van de stad Gent, alsook waar men de eventuele elektrische of hybride wagen meestal oplaadt.

2.1.2.4 DEEL 3: MOBILITEIT BINNEN DE STAD GENT

In dit gedeelte van de vragenlijst krijgt de respondent 10 uitspraken omtrent de mobiliteit en verkeersleefbaarheid in de stad Gent voorgelegd waarvoor men kan aangeven in welke mate men er al dan niet akkoord mee gaat².

² Door middel van een 5-punten Likert schaal gaande van 'helemaal akkoord' tot 'helemaal niet akkoord'; en een bijkomende optie 'Geen mening'.

2.1.2.5 DEEL 4: MOBILITEIT IN JE BUURT

Het volgend gedeelte van de vragenlijst omvat 27 uitspraken over mobiliteit en verkeersleefbaarheid in de buurt, onderverdeeld in 6 secties: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, parkeren, algemeen, en verkeersveiligheid. Middels een 5-punten Likert schaal (en optie 'Geen mening') kan men aangeven in welke mate men er akkoord mee gaat.

2.1.2.6 DEEL 5: VERPLAATSINGSGEDRAG – ALGEMEEN

De respondent wordt in dit gedeelte gevraagd aan te geven op welke manier hij of zij gestimuleerd kan worden om zich meer te voet te verplaatsen. Bijkomend wordt nagegaan hoe vaak men zich met de fiets verplaatst.

Middels twee vragen wordt getracht een zicht te krijgen op de locatie (i.c. thuis, op het werk, in een afhaalpunt, enz.) waar de respondent online bestellingen laat leveren, en hoe men zich – in geval van een afhaalpunt – er naartoe verplaatst.

Tot slot komt de aan- of afschaf van specifieke vervoersmodi in het gezin sinds 2020 aan bod.

2.1.2.7 DEEL 6: VERPLAATSINGSGEDRAG – IN DE BINNENSTAD

In dit gedeelte wordt nagegaan of de respondent zich in het afgelopen jaar van, naar of in de binnenstad heeft verplaatst. Indien men geen verplaatsing van, naar of in de binnenstad heeft gemaakt, wordt naar de reden(en) gevraagd. Ook het stallen/parkeren van de fiets en de wagen in de binnenstad komt aan bod.

Er is tevens ruimte voorzien indien de respondent opmerkingen en/of suggesties wil formuleren aangaande de mobiliteit in Gent.

2.1.2.8 DEEL 7: VERPLAATSINGSDAGBOEKJE³

De vragenlijst eindigt met een verplaatsingsdagboekje, waarbij de respondent gevraagd wordt in detail te noteren – voor een door ons opgelegde dag in de week vanaf 5 uur 's morgens tot de volgende morgen 5 uur – welke verplaatsingen hij/zij die dag gemaakt heeft. De respondent kan maximaal 8 verplaatsingen noteren.

Er wordt onder meer gevraagd naar volgende gegevens: vertrekbestemming, vertrekuur, (eind)bestemming, aankomstuur, reden van verplaatsing en voor elk gebruikt vervoersmiddel de afstand en reisduur.

Het verplaatsingsdagboekje wordt ingeleid met een uitgebreide beschrijving van wat bedoeld wordt met een 'verplaatsing' en hoe het begrip toe te passen in een aantal vaak voorkomende 'standaardgevallen'; er werden voorbeelden uitgeschreven van mogelijk voorkomende verplaatsingen en dit zowel voor de volwassenen als voor de jongeren.

³ Voor het verplaatsingsdagboekje werd de methodiek gevolgd van het "Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek" dat in 2018, 2015 en 2012 bij inwoners van de stad Gent werd uitgevoerd. Deze methodiek is gebaseerd op de onderzoeksreeks "Onderzoek VerplaatsingsGedrag Vlaanderen (OVG)", uitgevoerd door het Instituut voor Mobiliteit, Universiteit Hasselt i.o.v. de Vlaamse overheid.

2.1.3 Theoretische steekproef

2.1.3.1 POPULATIE

De populatie is de bevolking van de stad Gent vanaf 10 jaar oud. Er werd geen bovengrens inzake leeftijd ingesteld.

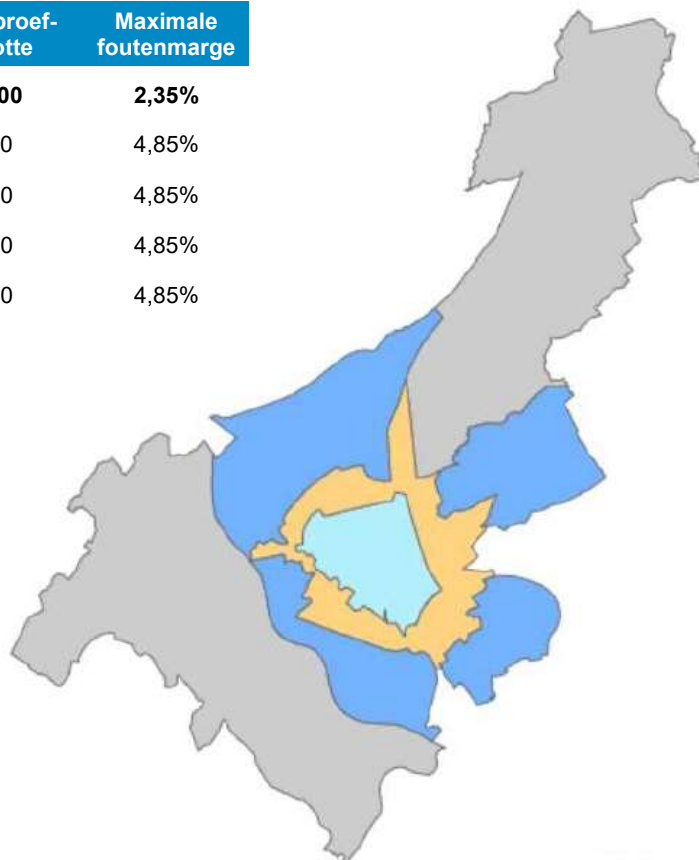
2.1.3.2 NETTO-STEELPROEFGROOTTE

De nauwkeurigheid van de resultaten is afhankelijk van de **steekproefgrootte**. Des te groter de steekproef is, des te nauwkeuriger zal het resultaat zijn.

De stad Gent stelde een minimum netto-respons voorop van N=400 voor elk van de vier deelgebieden (i.c. Binnen R40, Rond R40, Binnen R4 en Buiten R4), en daaruit volgend een minimum netto-respons van N=1.600 voor de stad Gent in zijn totaliteit. Deze aantallen laten toe om – met een betrouwbaarheidsinterval van 95% en een maximale foutenmarge van 5% – representatieve uitspraken te kunnen doen zowel op het niveau van de stad Gent in zijn totaliteit, als op het niveau van de afzonderlijke deelgebieden.

Tabel 1: Overzicht foutenmarge bij 95% betrouwbaarheidsinterval, voor stad Gent en de verscheidene deelgebieden

	Steekproefgrootte	Maximale foutenmarge
Stad Gent	1.600	2,35%
● Binnen R4	400	4,85%
● Binnen R40	400	4,85%
● Buiten R4	400	4,85%
● Rond R40	400	4,85%



Naast representatieve uitspraken op het niveau van de deelgebieden en de stad Gent in zijn totaliteit, diende de steekproef bijkomend representatief te zijn inzake leeftijd (leeftijdsklassen van 10 jaar) en herkomst (Belgisch en niet-Belgisch)⁴.

Op basis van de te realiseren steekproefgrootte (N=1.600) en op basis van de verdeling van de populatie in functie van herkomst, leeftijd en deelgebied werd de steekproef opgedeeld in 64 'cellen'. Deze 64 cellen vormen een proportionele afspiegeling van de corresponderende 64 cellen in de populatie, zij het dat per deelgebied een correctie werd toegepast om telkens N=400 enquêtes te behalen. Het betreft aldus een aselecte proportioneel gestratificeerde steekproef⁵.

In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de populatie en de te realiseren steekproef, opgedeeld naar herkomst, leeftijd en deelgebied.

Tabel 2: Overzicht populatie en te realiseren steekproef – naar herkomst, leeftijd en deelgebied

POPULATIE	BELGISCHE HERKOMST								NIET-BELGISCHE HERKOMST							
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+
Binnen R40	3.711	10.321	6.717	4.297	4.224	4.176	3.253	3.171	2.156	6.137	6.175	4.475	2.828	1.559	672	216
Rond R40	5.677	8.152	7.635	5.442	4.890	4.960	3.817	2.983	2.662	4.524	5.737	4.997	3.008	1.448	621	220
Binnen R4	7.198	7.459	7.779	7.180	8.146	7.599	5.893	4.455	1.360	2.557	3.822	3.188	1.813	886	357	126
Buiten R4	3.793	3.710	3.527	3.988	4.728	4.493	3.303	2.837	315	622	991	779	483	187	88	37

STEEKPROEF	BELGISCHE HERKOMST								NIET-BELGISCHE HERKOMST								TOTAAL
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Binnen R40	23	64	42	27	26	26	20	20	13	38	39	28	18	10	4	1	400
Rond R40	34	49	46	33	29	30	23	18	16	27	34	30	18	9	4	1	400
Binnen R4	41	43	45	41	47	44	34	26	8	15	22	18	10	5	2	1	400
Buiten R4	45	44	42	47	56	53	39	33	4	7	12	9	6	2	1	0	400

⁴ De groep personen van **Belgische herkomst** omvat personen met een huidige Belgische nationaliteit én met een Belgische geboortenationaliteit én met beide ouders met een Belgische geboortenationaliteit. De groep personen van **niet-Belgische herkomst** (dus buitenlandse herkomst) omvat niet alleen de personen met een huidige buitenlandse nationaliteit, maar ook de personen met een huidige Belgische nationaliteit maar met een buitenlandse geboortenationaliteit en de personen met een Belgische geboortenationaliteit maar met minstens 1 ouder met een buitenlandse geboortenationaliteit.

⁵ Bij een gestratificeerde steekproef wordt de populatie als geheel in een aantal elkaar niet-overlappende en homogene strata of **klassen** ingedeeld (hier herkomst, leeftijd en deelgebied). Vervolgens wordt uit elke subpopulatie op **aselecte** wijze (d.i. elk lid van de populatie heeft evenveel kans om gekozen te worden) een steekproef getrokken. De gestratificeerde aselecte steekproef is **proportioneel**, omdat het aandeel van de subpopulatie in de steekproef gelijk is aan het aandeel van de subpopulatie in de gehele populatie.

2.1.3.3 BRUTO-STEELPROEFGROOTTE

Eens de te realiseren netto-steekproef bepaald is, kan tevens de bruto-steekproef bepaald worden. De bruto-steekproef betreft alle personen die uitgenodigd worden om aan het onderzoek deel te nemen.

Om de grootte van de bruto-steekproef te bepalen, werd gekeken naar responscijfers van gelijkaardige onderzoeken die M.A.S. in het verleden heeft uitgevoerd (o.a. de vorige drie edities van voorliggend onderzoek in 2018, 2015 en 2012). Op basis hiervan werd voor dit onderzoek een bruto-steekproefgrootte van N=7.000 vooropgesteld.

Om een representatieve netto-steekproef te bekomen in functie van herkomst, leeftijd en deelgebied werden volgende stappen ondernomen bij het opstellen van de bruto-steekproef:

- Opdeling per deelgebied en verder per statistische sector;
- Opdeling naar herkomst (Belg en niet-Belg);
- Per herkomst een opdeling in leeftijdsgroepen van 5 jaar.

Bij het bepalen van het aantal te verzenden enquêtes per deelgebied, werd rekening gehouden met:

1. de doelstelling om N=400 valide enquêtes te bekomen;
2. het aantal personen per herkomstgroep in het respectievelijk deelgebied;
3. de verschillende te verwachten respons per herkomstgroep.

Per deelgebied werd dit aantal (te verzenden uitnodigingen) vervolgens per herkomstgroep proportioneel verdeeld over de combinatie van (1) verschillende leeftijdsklassen x (2) de (bevolking per) statistische sector binnen dat deelgebied.

Er werd gewerkt met de bevolkingsaantallen van het bevolkingsregister van de stad Gent op datum van 01-01-2021.

2.2 Uitvoering van het veldwerk

2.2.1 Voorbereiding en afhandeling effectieve zending(en)

In totaal dienden N=1.600 valide ingevulde vragenlijsten verzameld te worden (op het niveau van de stad Gent). Om dit aantal te behalen werd één zending (met twee herinneringen) georganiseerd waarbij 7.000 inwoners van de stad Gent vanaf 10 jaar oud werden aangeschreven.

In het kader van het verplaatsingsdagboek waarbij gevraagd wordt alle verplaatsingen van een welbepaalde dag te noteren, werden de 7.000 respondenten niet in één enkele keer aangeschreven, maar opgedeeld in 7 groepen (één voor elke invuldag). De zending werd dusdanig uitgestuurd – rekening houdend met het postbedelingsschema van bpost – zodat de uitnodigingsbrief zo dicht mogelijk tegen de gevraagde invuldag in de bus van de respondent terecht kwam, zodanig de verplaatsingen van de gevraagde invuldag nog vers in het geheugen zouden liggen.

Zending 1 werd uitgestuurd vanaf maandag 27 september 2021 tot en met donderdag 30 september 2021. Deze zending omvatte een uitnodigingsbrief om de vragenlijst online in te vullen.

Een week later ontvingen alle 7.000 respondenten een herinnering. Deze tweede zending omvatte:

- een uitnodigingsbrief om de vragenlijst online of schriftelijk in te vullen;
- de vragenlijst met bijhorend verplaatsingsdagboekje;
- een retourenveloppe (port betaald door bestemming).

Wie de vragenlijst nog niet had ingevuld / teruggestuurd, ontving twee weken volgend op de eerste herinnering een tweede herinnering (N=5.639 respondenten). Deze derde zending omvatte een herinneringsbrief om de vragenlijst online of schriftelijk in te vullen.

Tabel 3 geeft een overzicht van hoe de zending gespreid werd uitgestuurd/georganiseerd werd.

Tabel 3: Tijdschema betreffende het gespreid uitsturen van de zending

	Groep	Aantal	Verzenddatum van de enquête	Verwachte aankomstdatum enquête bij respondent ⁶	Gevraagde invuldag verplaatsingsdagboekje
ZENDING 1	1	1.000	Ma 27-09-2021	Wo 29-09-2021	Maandag
	2	1.000		Do 30-09-2021	Dinsdag
	3	1.000	Do 30-09-2021	Ma 04-10-2021 Di 05-10-2021	Woensdag
	4	1.000			Donderdag
	5	1.000			Vrijdag
	6	1.000			Zaterdag
	7	1.000			Zondag
HERINNERING 1	1	1.000	Ma 04-10-2021	Wo 06-10-2021	Maandag
	2	1.000		Do 07-10-2021	Dinsdag
	3	1.000	Do 07-10-2021	Ma 11-10-2021 Di 12-10-2021	Woensdag
	4	1.000			Donderdag
	5	1.000			Vrijdag
	6	1.000			Zaterdag
	7	1.000			Zondag
HERINNERING 2	1	1.000	Ma 18-10-2021	Wo 20-10-2021	Maandag
	2	1.000		Do 21-10-2021	Dinsdag
	3	1.000	Do 21-10-2021	Ma 25-10-2021 Di 26-10-2021	Woensdag
	4	1.000			Donderdag
	5	1.000			Vrijdag
	6	1.000			Zaterdag
	7	1.000			Zondag

Door de spreiding van de invuldagen over de hele week en de 3 zendingen werd getracht een zo hoog mogelijk aantal verschillende invuldagen te bekomen. Op die manier werden goede en slechte weersomstandigheden in functie van het verplaatsingsdagboekje uitgemiddeld.

⁶ Verzenddatum + 2 dagen

Bij de opzet van een schriftelijke verzending wordt er steeds op toegezien dat alle mogelijke maatregelen tot maximalisatie van de respons zoveel als mogelijk worden opgevolgd. M.A.S. heeft zich hierbij laten leiden door deze die ontworpen zijn door Dillman⁷ en beschreven in de 'Total Design Methode'.

- ❖ Zo dient aan de begeleidende brief zeer veel aandacht besteed te worden. Hij moet erg motiverend werken.

In het begeleidend / 'geofficialiseerd' schrijven – afgedrukt op briefpapier van de stad Gent en ondertekend door de Algemeen directeur Stad Gent en de Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw – werd in de eerste paragraaf beknopt de reden van het schrijven aangegeven (korte en bevattelijke schets van de opzet en context van het onderzoek).

In een tweede paragraaf werd geduid op de noodzakelijkheid en het belang van medewerking aan het onderzoek; gevolgd door het belang dat gehecht wordt aan de bescherming van de privacy van de deelnemers – met verwerking van de resultaten door een onafhankelijk onderzoeksbureau.

Op de achterkant van de brief werden beknopt en op een bevattelijke wijze de belangrijkste instructies voor het invullen van de vragenlijst beschreven, alsook naam en telefoonnummer (i.c. groen nummer) waar men steeds terecht kan met vragen aangaande de vragenlijst.

- ❖ De vragenlijst (zowel online als schriftelijk) moet zo aantrekkelijk en overzichtelijk mogelijk gemaakt worden door een verzorgde lay-out, waarbij de schriftelijke vragenlijst liefst in brochurevorm en eventueel kleurendruk is opgemaakt, voorzien van een voorblad die de interesse van de respondent wekt.

Bij de opmaak van de vragenlijst werd derhalve door het onderzoeksbureau M.A.S. bijzondere zorg besteed aan het zo aantrekkelijk en overzichtelijk mogelijk maken van het enquêteformulier (cf. verzorgde lay-out, waarbij de schriftelijke vragenlijst in brochurevorm was met nietjes in de rug, voorzien van een foto in kleurendruk op de voorkant en een kaart van Gent met aanduiding van de stadsring R40 op de achterkant, ...). Er werden tevens duidelijke instructies opgenomen voor het invullen van de vragenlijst.

- ❖ Het terugzenden van de schriftelijke vragenlijst werd vergemakkelijkt door een vooraf geadresseerde terugstuurenveloppe aan het vragenformulier toe te voegen. De enveloppe droeg de vermelding 'onnodig te frankeren'.

- ❖ Een andere Dillman-maatregel is ervoor te zorgen dat de vragenlijst de respondent vlak voor het weekend bereikt.

Het verplaatsingsdagboekje liet niet toe bovenstaande maatregel te volgen, doch werd getracht de respons te maximaliseren door de enquête zo dicht mogelijk tegen de invuldag van het verplaatsingsdagboekje bij de respondent te laten arriveren.

⁷ Dillman, Total Design Method, 1978.

2.2.2 Online vragenlijst

Middels een unieke toegangscode – welke samen met de URL in de uitnodigings-/herinneringsbrief vermeld was – kon de respondent de vragenlijst online invullen. Bijkomend was in de brief een qr-code opgenomen, die de respondent rechtstreeks naar de vragenlijst leidde zonder dat deze nog een unieke toegangscode diende in te geven.

Het softwareprogramma dat voor de online enquête gebruikt wordt (i.c. Limesurvey), is voor dit doel ontworpen. Het is dusdanig geschreven dat de respondent doorheen de enquête wordt geleid. In het geval van conditionele vragen, springt het scherm door naar de volgende te beantwoorden vraag.

De online vragenlijst werd voorts zodanig geprogrammeerd dat de respondent steeds het invullen van de vragenlijst kon stopzetten en op een later tijdstip kon hervatten, met behoud van de reeds beantwoorde vragen.

Voor deze webenquêtes heeft M.A.S. een specifieke website ontwikkeld die op speciaal daartoe voorziene servers op haar kantoor wordt beheerd.

2.2.3 (Non-)Respons

Tabel 4 geeft aan hoeveel enquêtes M.A.S. per dag ontving, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen enquêtes die online werden ingevuld enerzijds en enquêtes die schriftelijk werden geretourneerd anderzijds.

In totaal werden 2.561 vragenlijsten aan M.A.S. geretourneerd (i.c. 36,6% op 7.000 aangeschreven respondenten), waarvan 1.971 online (i.c. 28,2%) en 590 per post (i.c. 8,4%). Dit betreft een bruto-respons, inclusief blanco, deels ingevulde of dubbel geretourneerde vragenlijsten (hetzij online, hetzij schriftelijk).

De overgrote meerderheid van de respondenten verstuurden hun vragenlijst binnen de gestelde termijn (i.c. ten laatste op vrijdag 5 november); 94 enquêtes (i.c. 1,3%) bereikten M.A.S. pas na 5 november, waarvan 62 online en 32 schriftelijk. Niettemin, konden ook deze laattijdige enquêtes nog mee worden opgenomen in het onderzoek.

Tabel 4: Overzicht bruto-respons, naar dagelijkse ontvangst

	Datum	Online	Schriftelijk	Totaal	Respons	
WEEK 1	wo 29 sep	84	0	84	1,2%	<i>Zending 1: brief met url (N=2.000; met invuldag Ma/Di)</i>
	do 30 sep	102	0	186	2,7%	
	vr 1 okt	67	0	253	3,6%	
	za 2 okt	27	0	280	4,0%	
	zo 3 okt	25	0	305	4,4%	
WEEK 2	ma 4 okt	175	0	480	6,9%	<i>Zending 1: brief met url (N=5.000; betreft invuldag Woe/Do/Vr/Za/Zo)</i>
	di 5 okt	243	0	723	10,3%	
	wo 6 okt	190	0	913	13,0%	<i>Zending 2: brief met url & schriftelijke vragenlijst (N=2.000; met invuldag Ma/Di)</i>
	do 7 okt	85	0	998	14,3%	
	vr 8 okt	55	0	1.053	15,0%	
	za 9 okt	49	0	1.102	15,7%	
	zo 10 okt	44	0	1.146	16,4%	
WEEK 3	ma 11 okt	65	0	1.211	17,3%	<i>Zending 2: brief met url & schriftelijke vragenlijst (N=5.000; met invuldag Woe/Do/Vr/Za/Zo)</i>
	di 12 okt	82	1	1.294	18,5%	
	wo 13 okt	82	15	1.391	19,9%	
	do 14 okt	49	48	1.488	21,3%	
	vr 15 okt	19	83	1.590	22,7%	
	za 16 okt	31	0	1.621	23,2%	
	zo 17 okt	33	0	1.654	23,6%	
WEEK 4	ma 18 okt	30	0	1.684	24,1%	<i>Zending 3: brief met url (N=1.557; met invuldag Ma/Di)</i>
	di 19 okt	10	178	1.872	26,7%	
	wo 20 okt	22	26	1.920	27,4%	
	do 21 okt	29	22	1.971	28,2%	
	vr 22 okt	13	28	2.012	28,7%	
	za 23 okt	9	0	2.021	28,9%	
	zo 24 okt	20	0	2.041	29,2%	
WEEK 5	ma 25 okt	49	19	2.109	30,1%	<i>Zending 3: brief met url (N=4.082; met invuldag Woe/Do/Vr/Za/Zo)</i>
	di 26 okt	55	37	2.201	31,4%	
	wo 27 okt	43	21	2.265	32,4%	
	do 28 okt	13	21	2.299	32,8%	
	vr 29 okt	15	17	2.331	33,3%	
	za 30 okt	17	0	2.348	33,5%	
	zo 31 okt	17	0	2.365	33,8%	

	Datum	Online	Schriftelijk	Totaal	Respons
WEEK 6	ma 1 nov	23	14	2.402	34,3%
	di 2 nov	10	0	2.412	34,5%
	wo 3 nov	9	14	2.435	34,8%
	do 4 nov	10	7	2.452	35,0%
	vr 5 nov	8	7	2.467	35,2%
	za 6 nov	2	0	2.469	35,3%
	zo 7 nov	7	0	2.476	35,4%
WEEK 7	ma 8 nov	7	4	2.487	35,5%
	di 9 nov	2	7	2.496	35,7%
	wo 10 nov	1	2	2.499	35,7%
	do 11 nov	2	2	2.503	35,8%
	vr 12 nov	4	0	2.507	35,8%
	za 13 nov	2	0	2.509	35,8%
	zo 14 nov	6	0	2.515	35,9%
WEEK 8	ma 15 nov	1	2	2.518	36,0%
	di 16 nov	2	4	2.524	36,1%
	wo 17 nov	3	1	2.528	36,1%
	do 18 nov	0	1	2.529	36,1%
	vr 19 nov	0	1	2.530	36,1%
	za 20 nov	0	0	2.530	36,1%
	zo 21 nov	2	0	2.532	36,2%
WEEK 9	ma 22 nov	4	0	2.536	36,2%
	di 23 nov	3	1	2.540	36,3%
	wo 24 nov	0	0	2.540	36,3%
	do 25 nov	1	0	2.541	36,3%
	vr 26 nov	0	1	2.542	36,3%
	za 27 nov	1	0	2.543	36,3%
	zo 28 nov	0	0	2.543	36,3%
WEEK 10	ma 29 nov	0	0	2.543	36,3%
	di 30 nov	1	0	2.544	36,3%
	wo 1 dec	0	0	2.544	36,3%
	do 2 dec	0	0	2.544	36,3%
	vr 3 dec	0	0	2.544	36,3%
	za 4 dec	1	0	2.545	36,4%
zo 5 dec	0	0	2.545	36,4%	

Officiële afsluitdatum

	Datum	Online	Schriftelijk	Totaal	Respons
WEEK 11	ma 6 dec	0	0	2.545	36,4%
	di 7 dec	1	0	2.546	36,4%
	wo 8 dec	1	0	2.547	36,4%
	do 9 dec	0	0	2.547	36,4%
	vr 10 dec	0	0	2.547	36,4%
	za 11 dec	0	0	2.547	36,4%
	zo 12 dec	1	0	2.548	36,4%
WEEK 12	ma 13 dec	1	0	2.549	36,4%
	di 14 dec	0	1	2.550	36,4%
	wo 15 dec	0	1	2.551	36,4%
	do 16 dec	0	0	2.551	36,4%
	vr 17 dec	0	0	2.551	36,4%
	za 18 dec	3	0	2.554	36,5%
	zo 19 dec	0	0	2.554	36,5%
WEEK 13	ma 20 dec	0	0	2.554	36,5%
	di 21 dec	1	0	2.555	36,5%
	wo 22 dec	1	2	2.558	36,5%
	do 23 dec	0	0	2.558	36,5%
	vr 24 dec	0	0	2.558	36,5%
	za 25 dec	0	0	2.558	36,5%
	zo 26 dec	0	0	2.558	36,5%
WEEK 14	ma 27 dec	0	0	2.558	36,5%
	di 28 dec	0	1	2.559	36,6%
	wo 29 dec	0	0	2.559	36,6%
	do 30 dec	0	0	2.559	36,6%
	vr 31 dec	1	1	2.561	36,6%
Totaal		1.971	590	2.561	36,6%

In tabel 4 is tevens aangegeven wanneer de drie zendingen bij de respondenten in de brievenbus vielen. Dit laat toe om de respons per zending te berekenen⁸.

In tabel 5 stellen we vast dat zending 1 met een uitnodigingsbrief om de vragenlijst online in te vullen, 1.146 van de 7.000 respondenten (i.c. 16,4%) ertoe aanzette om de betreffende url aan te klikken. De eerste herinnering (i.c. zending 2) kon nogmaals 401 respondenten (i.c. 5,7%) overtuigen om de url naar de vragenlijst aan te klikken; bijkomend, aangezien zending 2 tevens een schriftelijk exemplaar van de vragenlijst omvatte, stuurden 420 respondenten (i.c. 6,0%) de schriftelijke vragenlijst met de post terug. De totale bruto-respons van zending 2 bedroeg 11,7%. De laatste herinnering (i.c. zending 3) bestond opnieuw uit een brief met vermelding van de url van de online vragenlijst, alsook dat men de schriftelijke vragenlijst nog steeds kon retourneren. Nog eens 8,5% van de respondenten werden hierdoor aangezet de url aan te klikken (i.c. 424 respondenten) of de schriftelijke vragenlijst (i.c. 170 respondenten) terug te sturen.

Tabel 5: Overzicht bruto-respons t.a.v. 7.000 aangeschreven respondenten, naar zending

Zending	Bruto ontvangen		
	N Online	N Schriftelijk	%
Zending 1 (<i>brief met url</i>)	1.146	0	16,4%
Zending 2 (<i>brief met url & schriftelijke vragenlijst</i>)	401	420	11,7%
Zending 3 (<i>brief met url</i>)	424	170	8,5%
Totaal	1.971	590	36,6%

We zagen reeds dat M.A.S. in totaal 2.561 vragenlijsten ontving (incl. blanco, deels ingevulde of dubbel geretourneerde enquêtes). Hieronder nemen we enkel de vragenlijsten in beschouwing die minstens gedeeltelijk werden ingevuld, en vormt het aantal respondenten het uitgangspunt (niet het aantal ontvangen vragenlijsten).

Van de 7.000 aangeschreven respondenten, vulden in totaal 2.434 (tenminste gedeeltelijk) een vragenlijst in: 1.924 respondenten vulden de vragenlijst via internet in en 585 respondenten retourneerden een schriftelijke vragenlijst; onder hen 75 respondenten die zowel een online als schriftelijke vragenlijst (deels) invulden.

De bruto-responsgraad berekend op alle respondenten die minstens gedeeltelijk een vragenlijst hebben ingevuld, ligt zodoende op 34,8% (27,5% via internet en 8,4% per post).

⁸ Het betreft een schatting, aangezien niet met 100% zekerheid kan vastgesteld worden dat bpost de zending tijdig geleverd heeft, alsook niet dat deze of een eerdere zending de respondent aanzette om de vragenlijst in te vullen.

Tabel 6: Overzicht bruto-respons t.a.v. 7.000 aangeschreven respondenten

Algemeen	Bruto ontvangen			Detail	Bruto ontvangen	
	N	%			N	%
Respons	2.434	34,8%	→	▪ Via internet	1.849	26,4%
				▪ Per post	510	7,3%
				▪ Beide	75	1,1%
				▪ Schriftelijk blanco	4	0,1%
				▪ Online blanco	44	0,6%
Non-respons	4.566	65,2%	→	▪ Contact: geen medewerking	15	0,2%
				▪ Geen antwoord	4.466	63,8%
				▪ Onbesteld	44	0,6%
Totaal	7.000	100,0%			7.000	100,0%

Van de 2.509 ontvangen vragenlijsten die (minstens gedeeltelijk) zijn ingevuld, werd bij 1.650 vragenlijsten aangeduid dat op de opgegeven invuldag een verplaatsing werd gemaakt. Bij de vragenlijsten die online werden ingevuld, werd vaker op de opgegeven invuldag een verplaatsing gemaakt, vergeleken met de schriftelijk geretourneerde vragenlijsten (resp. 69% t.o.v. 55%).

Tabel 7: Overzicht bruto-respons inzake verplaatsingsdagboek, naar methode van ontvangst

Verplaatsing op invuldag	Methodiek		Totaal	
	N Online	N Schriftelijk	N	%
Geen verplaatsing gemaakt	597	262	859	34,2%
Wel een verplaatsing gemaakt	1.327	323	1.650	65,8%
Totaal	1.924	585	2.509	100,0%

Van de 2.434 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 2.195 vragenlijsten voldoende ingevuld⁹ om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 31%. Het betreft 1.655 vragenlijsten die online werden ingevuld en 540 vragenlijsten die per post werden teruggestuurd.

Tabel 8: Overzicht bruto- en netto-respons t.a.v. 7.000 aangeschreven respondenten

	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N	%	N	%
Respons	2.434	34,8%	2.195	31,4%
Non-respons	4.566	65,2%	4.805	68,6%
Totaal	7.000	100,0%	7.000	100,0%

⁹ Een vragenlijst wordt als voldoende ingevuld beschouwd indien 90% van de te beantwoorden vragen in deel 1 van de vragenlijst (i.c. vraag 2 tot en met vraag 35) zijn beantwoord. Van respondenten die zowel online als op papier een valide vragenlijst invulden, werd de meest valide ingevulde vragenlijst weerhouden.

2.2.3.1 (NON-)RESPONS LUIK ALGEMEEN MOBILITEITS- EN VERPLAATSINGS-ONDERZOEK

In wat volgt, wordt een overzicht gegeven van de (non-)responscijfers voor een aantal karakteristieken waarover we beschikken, zijnde stadsdeel, geslacht, leeftijd en herkomst. Op die manier wordt meer inzicht verkregen in de karakteristieken van de respondenten die een vragenlijst terugstuurden, alsook – wat meer belangrijk is – in de karakteristieken van de respondenten die geen vragenlijst terugstuurden. Telkens wordt het aantal verzonden vragenlijsten weergegeven, de bruto- en netto responscijfers.

(NON)RESPONS NAAR DEELGEBIED

Respondenten die buiten de R4 wonen, stuurden significant vaker (bruto: 39%; netto: 36%) een (deels) ingevulde enquête terug dan respondenten in de overige drie gebieden (bruto: 33% tot 35%; netto: 29% tot 32%).

Tabel 9: Overzicht responscijfers, naar deelgebied

Deelgebied	Verzonden		Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N		N	%	N	%
Binnen R40	1.897		630	33,2%	549	28,9%
Rond R40	1.863		614	33,0%	555	29,8%
Binnen R4	1.616		560	34,7%	509	31,5%
Buiten R4	1.624		625	38,5%	582	35,8%
<i>Anoniem</i>	--		5	--	0	--
Totaal	7.000		2.434	34,8%	2.195	31,4%

(NON)RESPONS NAAR GESLACHT

Naar geslacht stellen we geen verschil vast is voor wat betreft de bruto- en netto-responsgraad: mannen en vrouwen hebben in gelijke mate een vragenlijst (al dan niet valide ingevuld) geretourneerd.

Tabel 10: Overzicht bruto-respons, naar geslacht

Geslacht	Verzonden		Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N		N	%	N	%
Man	3.481		1.229	35,3%	1.108	31,8%
Vrouw	3.519		1.200	34,1%	1.087	30,9%
<i>Anoniem</i>	--		5	--	0	--
Totaal	7.000		2.434	34,8%	2.195	31,4%

(NON)RESPONS NAAR HERKOMST

Respondenten met een Belgische herkomst vulden significant vaker – bijna tweemaal zo vaak – een vragenlijst in (hetzij online, hetzij per post) dan respondenten met een niet-Belgische herkomst: zo stuurde 41% van de respondenten met Belgische herkomst een (deels) ingevulde vragenlijst terug, vergeleken met 24% van de respondenten met een niet-Belgische herkomst.

Ook na cleaning blijft het significant verschil behouden, met 38% van de respondenten met een Belgische herkomst die een valide vragenlijst retourneerden versus 19% van zij met een niet-Belgische herkomst.

Vragenlijsten die door respondenten met een Belgische herkomst geretourneerd werden, bleken meer volledig ingevuld en werden aldus vaker als valide weerhouden, vergeleken met vragenlijsten geretourneerd door respondenten met een niet-Belgische herkomst (resp. 94% t.o.v. 80%).

Tabel 11: Overzicht bruto-respons, naar herkomst

Herkomst	Verzonden	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N	N	%	N	%
Belg	4.401	1.797	40,8%	1.692	38,4%
Niet-Belg	2.599	632	24,3%	503	19,4%
Anoniem	--	5	--	0	--
Totaal	7.000	2.434	34,8%	2.195	31,4%

(NON)RESPONS NAAR LEEFTIJD

Wat de leeftijd van de respondent betreft, vinden we een significant hogere bruto-respons bij 60 tot 69-jarigen en 70 tot 79-jarigen: iets meer dan 4 op de 10 respondenten in deze leeftijdscategorieën vulden (deels) een vragenlijst in, vergeleken met 31% tot 36% in de overige leeftijdscategorieën. Voorts vulden ook 50 tot 59-jarigen significant vaker (deels) een vragenlijst in dan 20 tot 29-jarigen (resp. 36% t.o.v. 31%).

Ook de netto-respons ligt significant hoger voor de leeftijdsgroepen 60-69 jaar en 70-79 jaar (40%-41%); bijkomend vinden we dat respondenten van 50 tot 59 jaar vaker een valide vragenlijst terugstuurden vergeleken met de leeftijdsgroep 10-19 jaar, 20-29 jaar en 80 jaar of ouder (resp. 32% t.o.v. 27%-28%).

Tabel 12: Overzicht bruto-respons, naar leeftijd

Leeftijd	Verzonden	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N	N	%	N	%
10-19 jaar	769	242	31,5%	206	26,8%
20-29 jaar	1.304	406	31,1%	360	27,6%
30-39 jaar	1.333	450	33,8%	410	30,8%
40-49 jaar	1.107	369	33,3%	334	30,2%
50-59 jaar	926	332	35,9%	300	32,4%
60-69 jaar	727	317	43,6%	299	41,1%
70-79 jaar	472	200	42,4%	190	40,3%
≥ 80 jaar	362	113	31,2%	96	26,5%
Anoniem	--	5	--	0	--
Totaal	7.000	2.434	34,8%	2.195	31,4%

(NON)RESPONS NAAR OPgegeven invuldag van verplaatsingsdagboek

Respondenten met maandag of vrijdag als invuldag voor het verplaatsingsdagboek, stuurden significant vaker een (deels) ingevulde vragenlijst terug (i.c. 37%) dan zij met als invuldag woensdag of zaterdag (i.c. 33%). Bij de overige invuldagen bedraagt de bruto-respons 34% à 35%.

Inzake netto-respons vinden we dat respondenten met vrijdag als invuldag voor het verplaatsingsdagboek, significant vaker een valide vragenlijst retourneerden dan respondenten met donderdag, zaterdag of zondag als invuldag (resp. 35% t.o.v. 29%-30%). Respondenten met maandag als invuldag, retourneerden vaker een valide vragenlijst (34%) dan zij met zaterdag als invuldag (29%).

Tabel 13: Overzicht bruto-respons, naar opgegeven invuldag verplaatsingsdagboek

Invuldag	Verzonden	Bruto ontvangen		Netto ontvangen	
	N	N	%	N	%
Maandag	1.000	374	37,4%	339	33,9%
Dinsdag	1.000	347	34,7%	312	31,2%
Woensdag	1.000	328	32,8%	304	30,4%
Donderdag	1.000	337	33,7%	301	30,1%
Vrijdag	1.000	372	37,2%	345	34,5%
Zaterdag	1.000	325	32,5%	292	29,2%
Zondag	1.000	346	34,6%	302	30,2%
Anoniem	--	5	--	0	--
Totaal	7.000	2.434	34,8%	2.195	31,4%

2.2.3.2 (NON-)RESPONS LUIK VERPLAATINGSGEDRAG IN DETAIL (VERPLAATINGS DAGBOEKJE)

Zoals hierboven reeds werd aangehaald, hebben 2.195 respondenten het luik ‘mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek’ geldig ingevuld; het betreft het eerste luik van de vragenlijst.

Op basis van de antwoorden in het eerste luik, dienden 1.615 respondenten tevens het tweede luik – zijnde het verplaatsingsdagboekje – in te vullen, aangezien zij op de eerste vraag van het verplaatsingsdagboekje hadden aangegeven op de betreffende dag minstens een verplaatsing gemaakt te hebben.

Na een zeer intensief en doorgedreven nazicht en data cleaning van de antwoorden in het verplaatsingsboekje konden finaal in totaal 1.491 verplaatsingsdagboekjes als valide weerhouden worden. De data van deze 1.491 geldige verplaatsingsboekjes vormen de basis van de analyses die gericht zijn op de verwerking van de gegevens van het verplaatsingsboekje.

Van alle respondenten die een valide vragenlijst hebben ingevuld (N=2.195), hebben respondenten die hun verplaatsingsdagboekje online hebben ingevuld significant vaker een verplaatsing gemaakt (78%) dan respondenten die hun verplaatsingsdagboekje schriftelijk geretourneerd hebben (59%). De verplaatsingsdagboekjes die via internet werden ingevuld, bleken bovendien beter/vollediger te zijn ingevuld in vergelijking met de schriftelijk ingevulde (resp. 72% t.o.v. 56%).

Tabel 14: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar methode van ontvangst

Methode	Netto ontvangen	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N	N	%	N	%
Via internet	1.655	1.297	78,4%	1.186	71,7%
Per post	540	318	58,9%	305	56,5%
Totaal	2.195	1.615	73,6%	1.491	67,9%

Voor wat betreft het **deelgebied** waarin de respondent woonachtig is, blijken respondenten die in het gebied Binnen R40 wonen, significant vaker een verplaatsing te hebben gemaakt dan respondenten die in de deelgebieden Binnen R4 en Buiten R4 wonen (resp. 78% t.o.v. 72% en 71%). Eerstgenoemden hebben hun verplaatsing(en) ook beter ingevuld (i.c. meer valide) dan laatstgenoemden (resp. 72% t.o.v. telkens 66%).

Tabel 15: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar deelgebied

Deelgebied	Netto ontvangen	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N	N	%	N	%
Binnen R40	549	427	77,8%	395	71,9%
Rond R40	555	404	72,8%	374	67,4%
Binnen R4	509	369	72,5%	336	66,0%
Buiten R4	582	415	71,3%	386	66,3%
Totaal	2.195	1.615	73,6%	1.491	67,9%

Naar **geslacht** kan geen significant verschil worden vastgesteld: mannen en vrouwen hebben in gelijke mate een verplaatsing gemaakt, alsook in gelijke mate hun verplaatsingsdagboekje goed ingevuld.

Tabel 16: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar geslacht

Geslacht	Netto ontvangen	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N	N	%	N	%
Man	1.113	820	73,7%	755	67,8%
Vrouw	1.082	795	73,5%	736	68,0%
Totaal	2.195	1.615	73,6%	1.491	67,9%

Van de respondenten met een Belgische **herkomst** heeft 75% een verplaatsing gemaakt; dit is een significant hoger aandeel dan bij respondenten met een niet-Belgische herkomst (68%). Ook na cleaning blijven deze verschillen behouden.

Tabel 17: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar herkomst

Herkomst	Netto ontvangen	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N	N	%	N	%
Belg	1.692	1.275	75,4%	1.181	69,8%
Niet-Belg	503	340	67,6%	310	61,6%
Totaal	2.195	1.615	73,6%	1.491	67,9%

Naar **leeftijd** van de respondent stellen we vast dat respondenten tussen 10 en 49 jaar significant vaker een verplaatsing hebben gemaakt (78% tot 82%), vergeleken met 50-plussers (47% tot 70%). Respondenten van 70 jaar en ouder hebben het minst vaak een verplaatsing gemaakt (47% tot 56%).

Na cleaning van de dagboekjes blijven de significante verschillen behouden, wat betekent dat in verhouding alle leeftijdscategorieën het dagboekje in gelijke mate goed hebben ingevuld.

Tabel 18: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar leeftijd

Leeftijd	Netto ontvangen	Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N	N	%	N	%
10-19 jaar	200	162	81,0%	155	77,5%
20-29 jaar	358	288	80,4%	265	74,0%
30-39 jaar	417	342	82,0%	314	75,3%
40-49 jaar	334	260	77,8%	243	72,8%
50-59 jaar	300	210	70,0%	196	65,3%
60-69 jaar	304	204	67,1%	182	59,9%
70-79 jaar	187	104	55,6%	93	49,7%
≥ 80 jaar	95	45	47,4%	43	45,3%
Totaal	2.195	1.615	73,6%	1.491	67,9%

Naar **invuldag** stellen we vast dat respondenten die hun verplaatsingsdagboekje voor zondag moesten invullen, minder vaak een verplaatsing gemaakt hebben dan wie het voor een weekday of zaterdag moest invullen (resp. 61% t.o.v. 73% tot 78%). Na cleaning blijft dit verschil behouden.

Tabel 19: Overzicht valide ingevulde verplaatsingsdagboekjes, naar invuldag verplaatsingsdagboekje

Invuldag	Netto ontvangen		Verplaatsing gemaakt		Valide ingevuld	
	N		N	%	N	%
Maandag	339		247	72,9%	231	68,1%
Dinsdag	312		241	77,2%	231	74,0%
Woensdag	304		222	73,0%	206	67,8%
Donderdag	301		232	77,1%	207	68,8%
Vrijdag	345		270	78,3%	248	71,9%
Zaterdag	292		218	74,7%	200	68,5%
Zondag	302		185	61,3%	168	55,6%
Totaal	2.195		1.615	73,6%	1.491	67,9%

2.2.4 Controle en kwaliteit van de enquêtes

Na terugzending en eerste controle werd het eerste luik (i.c. Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek) van de schriftelijke enquêtes ingescand. Het tweede luik van de schriftelijke vragenlijsten (i.c. Verplaatsingsdagboek) werd manueel ingevoerd.

Na het inscannen/invoeren volgde het nazicht van de degelijkheid en de volledigheid van de ingevulde enquêtes. Een enquête werd als geldig beschouwd wanneer minstens 90% van de vragen die moesten beantwoord worden, ook effectief beantwoord waren.

De kwaliteit van het onderzoek volgt tevens uit het uitvoeren van de noodzakelijke controles op het databestand die toelaten om aberraties te detecteren om zo te kunnen terugkoppelen naar de oorspronkelijke enquête. De antwoorden en antwoordpatronen moeten coherent zijn. Dit werd geëvalueerd op databaseniveau en omvatte o.a. het nagaan van tegenspraak, het nagaan of de vragen die beantwoord zijn ook effectief moesten beantwoord worden, enz.

2.2.5 Betrouwbaarheid en representativiteit van de steekproef

De netto steekproefgrootte (of de gerapporteerde basis – valide volledig ingevulde enquêtes) bedraagt 2.195 enquêtes. Met een betrouwbaarheidsinterval van 95% geeft de respectievelijke steekproefgrootte op het niveau van de stad Gent een foutenmarge van maximaal 2,1%. Het **betrouwbaarheidsniveau** geeft weer hoe vaak het werkelijke percentage van de populatie dat een antwoord zou kiezen, binnen deze foutenmarge ligt, m.a.w. in welke mate we erop kunnen vertrouwen dat de antwoorden die de respondenten hebben ingegeven, correct zijn. Concreet betekent dit dus dat telkens we een antwoordpercentage in de steekproef zien, we er 95% zeker van kunnen zijn, dat het werkelijke percentage (van de gehele Gentse populatie) maximaal 2,1% afwijkt in negatieve of positieve zin.

De betrouwbaarheid van de resultaten hangt samen met de steekproefgrootte, hoe meer respondenten in de steekproef, hoe groter de betrouwbaarheid dat hun antwoorden geëxtrapoleerd kunnen worden naar de populatie. Om die reden ligt de betrouwbaarheid op het niveau van de deelgebieden lager dan op het niveau van de stad Gent. In tabel 20 wordt een overzicht gegeven van de foutenmarges op het niveau van de deelgebieden en stellen we vast dat deze variëren tussen 4,0% en 4,3%; wat de foutenmarge van 5% die door de stad Gent vooropgesteld was, niet overschrijdt.

Tabel 20: Foutenmarge steekproef, op niveau deelgebieden en Gent totaliteit

Deelgebied	Aantal in populatie	Aantal in steekproef	Betrouwbaarheidsniveau	Maximale foutenmarge
Binnen R40	64.088	549	95%	4,2%
Rond R40	66.773	555	95%	4,1%
Binnen R4	69.818	509	95%	4,3%
Buiten R4	33.881	582	95%	4,0%
Totaal	234.560	2.195	95%	2,1%

De **representativiteit** van de steekproef heeft alles te maken met de samenstelling van de steekproef en de mate waarin deze afwijkt van de samenstelling van de populatie. Om de kans op een representatieve steekproef te verhogen, werd deze getrokken in functie van een aantal belangrijke parameters, zijnde herkomst, leeftijd en deelgebied.

Zoals we eerder zagen, is non-respons een factor die de representativiteit van de steekproef in het gedrang kan brengen. Subgroepen die in de steekproef over- of ondervetegenwoordigd zijn, kunnen ervoor zorgen dat de resultaten van de steekproef niet generaliseerbaar zijn naar de gehele populatie. Uit het non-respons onderzoek (zie 2.2.3) blijkt dat een aantal subgroepen significant meer aan het onderzoek hebben meegewerkt dan andere subgroepen. Dit hoeft op zich nog geen probleem te zijn, aangezien bij het selecteren van de aangeschreven inwoners reeds rekening wordt gehouden met het feit dat bij een aantal subgroepen de medewerkingsgraad systematisch lager/hoger ligt; dit weten we uit vorige onderzoeken. Van belang is te kijken naar de mate waarin de gerealiseerde steekproef afwijkt van de populatie.

In tabel 21 en tabel 22 wordt in detail de verdeling in de populatie en de verdeling in de gerealiseerde netto steekproef bekeken voor wat betreft de parameters herkomst, leeftijd en deelgebied. Wanneer we beide met elkaar vergelijken (zie hiervoor tabel 23) valt in de eerste plaats op dat het aandeel respondenten uit het deelgebied Binnen R4 in de steekproef 7% lager ligt dan in de populatie. Anderzijds blijkt het aandeel respondenten uit het deelgebied Buiten R4 12% hoger te liggen in de steekproef vergeleken met de populatie. De verdeling in de steekproef blijkt dus niet geheel over een te komen met de verdeling in de populatie. In tabel 24 wordt voor de drie parameters een overzicht gegeven van de verdeling in de populatie en deze in de steekproef, waarbij telkens wordt aangegeven of het eventueel gevonden verschil significant is.

Tabel 21: Verdeling van de populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en deelgebied

POPULATIE	BELGISCHE HERKOMST								NIET-BELGISCHE HERKOMST								TOTAAL
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Binnen R40	1,58	4,40	2,86	1,83	1,80	1,78	1,39	1,35	0,92	2,62	2,63	1,91	1,21	0,66	0,29	0,09	27,3
Rond R40	2,42	3,48	3,26	2,32	2,08	2,11	1,63	1,27	1,13	1,93	2,45	2,13	1,28	0,62	0,26	0,09	28,5
Binnen R4	3,07	3,18	3,32	3,06	3,47	3,24	2,51	1,90	0,58	1,09	1,63	1,36	0,77	0,38	0,15	0,05	29,8
Buiten R4	1,62	1,58	1,50	1,70	2,02	1,92	1,41	1,21	0,13	0,27	0,42	0,33	0,21	0,08	0,04	0,02	14,4
Totaal	8,69	12,64	10,94	8,91	9,37	9,05	6,93	5,73	2,77	5,90	7,13	5,73	3,47	1,74	0,74	0,26	100,0

Tabel 22: Verdeling van de netto gerealiseerde steekproef (%) – naar herkomst, leeftijd en deelgebied

POPULATIE	BELGISCHE HERKOMST								NIET-BELGISCHE HERKOMST								TOTAAL
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Binnen R40	1,41	3,83	3,10	1,64	1,91	2,05	1,64	1,09	0,73	1,73	2,46	1,59	1,00	0,64	0,18	0,00	25,0
Rond R40	1,69	3,05	3,28	2,73	1,73	2,37	1,41	0,68	0,77	1,59	2,41	1,59	1,00	0,73	0,18	0,05	25,3
Binnen R4	1,78	2,28	3,14	2,60	3,33	3,14	2,14	1,14	0,32	0,55	0,96	1,00	0,36	0,32	0,14	0,00	23,2
Buiten R4	2,28	2,64	2,96	3,37	3,96	4,51	2,82	1,37	0,14	0,64	0,68	0,68	0,36	0,09	0,00	0,00	26,5
Totaal	7,15	11,80	12,48	10,34	10,93	12,07	8,02	4,28	1,96	4,51	6,51	4,87	2,73	1,78	0,50	0,05	100,0

Tabel 23: Evaluatie verdeling netto gerealiseerde steekproef t.o.v. verdeling populatie (%) – naar herkomst, leeftijd en deelgebied

POPULATIE	BELGISCHE HERKOMST								NIET-BELGISCHE HERKOMST								TOTAAL
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	80+	
Binnen R40	-0,17	-0,57	0,23	-0,19	0,11	0,27	0,25	-0,26	-0,19	-0,89	-0,17	-0,31	-0,20	-0,03	-0,10	-0,09	-2,3
Rond R40	-0,73	-0,42	0,03	0,41	-0,35	0,25	-0,22	-0,59	-0,36	-0,33	-0,03	-0,54	-0,28	0,11	-0,08	-0,05	-3,2
Binnen R4	-1,29	-0,90	-0,17	-0,46	-0,15	-0,10	-0,37	-0,76	-0,26	-0,54	-0,67	-0,36	-0,41	-0,06	-0,02	-0,05	-6,6
Buiten R4	0,66	1,06	1,46	1,67	1,95	2,59	1,42	0,16	0,00	0,37	0,26	0,35	0,16	0,01	-0,04	-0,02	12,1
Totaal	-1,54	-0,84	1,54	1,43	1,56	3,02	1,08	-1,45	-0,81	-1,39	-0,62	-0,85	-0,73	0,04	-0,24	-0,21	100,0

Tabel 24: Vergelijking populatie en netto steekproef – naar herkomst, leeftijd en deelgebied

	Populatie		Netto Steekproef	
	N	%	N	%
Belgische herkomst	169.514	72,3%*	1.692	77,1%*
Niet-Belgische herkomst	65.046	27,7%*	503	22,9%*
10-19 jaar	26.872	11,5%*	200	9,1%*
20-29 jaar	43.482	18,5%*	358	16,3%*
30-39 jaar	42.383	18,1%	417	19,0%
40-49 jaar	34.346	14,6%	334	15,2%
50-59 jaar	30.120	12,8%	300	13,7%
60-69 jaar	25.308	10,8%*	304	13,8%*
70-79 jaar	18.004	7,7%	187	8,5%
≥ 80 jaar	14.045	6,0%*	95	4,3%*
Binnen R40	64.088	27,3%*	549	25,0%*
Rond R40	66.773	28,5%*	555	25,3%*
Binnen R4	69.818	29,8%*	509	23,2%*
Buiten R4	33.881	14,4%*	582	26,5%*
Totaal	234.560	100,0%	2.195	100,0%

* Significant verschil ($p < 0,05$)

Voor wat betreft **herkomst** blijkt de steekproef een ondervertegenwoordiging te kennen van personen met een niet-Belgische herkomst (i.c. 22,9% t.o.v. 27,7% in de populatie).

Ook naar **leeftijd** blijken er significante afwijkingen te zijn tussen steekproef en populatie. Zo zijn de twee jongste leeftijdscategorieën (10-19 jaar en 20-29 jaar) alsook de oudste leeftijdscategorie (80+) ondervertegenwoordigd in de steekproef ten aanzien van hun aandeel in de populatie (resp. 2,4%, 2,2% en 1,7% ondervertegenwoordigd). Anderzijds is er een oververtegenwoordiging van 60 tot 69-jarigen (+3,0%). Het aandeel 30 tot 39-jarigen, 40 tot 49-jarigen, 50 tot 59-jarigen, alsook 70 tot 79-jarigen in de steekproef, wijkt niet af van hun respectievelijk aandeel in de populatie.

Tot slot zien we ook voor de vier **deelgebieden** een significant verschil tussen steekproef en populatie. Zo vinden we in de steekproef significant meer respondenten terug uit het deelgebied Buiten R4 (+12,1%) en significant minder respondenten uit de drie overige deelgebieden (i.c. Binnen R40: -2,3%, Rond R4: -3,2% en Binnen R4: -6,6%), vergeleken met hun werkelijke aandelen in de populatie.

Er blijken dus wel degelijk significante verschillen te bestaan tussen de verdeling in de steekproef en de verdeling in de populatie. Dit stelt echter geen onoverkomelijk probleem aangezien een weging wordt uitgevoerd op de betreffende parameters; een gangbare procedure in sociaalwetenschappelijk onderzoek. Indien we in de verwerking van de resultaten zouden werken met de huidige verhoudingen voor wat betreft herkomst, leeftijd en deelgebied, zouden bepaalde subgroepen te zwaar doorwegen in de uiteindelijke resultaten. Om die reden worden in de resultaten de juiste verhoudingen hersteld door aan de respondenten een bepaald gewicht (d.i. een wegingscoëfficiënt) mee te geven, berekend op basis van de herkomst, leeftijdscategorie en deelgebied van de respondent.

Tabel 25 geeft een overzicht van de wegingcoëfficiënten. Om deze te berekenen wordt voor een bepaalde subgroep (bijv. Belgische herkomst/10-19 jaar/Buiten R4) gekeken naar wat hun aandeel in de populatie is en vervolgens wat hun aandeel in de steekproef is.

Tabel 25: Wegingcoëfficiënten

	BELGISCHE HERKOMST							
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	≥ 80 j
Binnen R40	1,1202	1,1498	0,9244	1,1170	0,9411	0,8684	0,8456	1,2364
Rond R40	1,4358	1,1386	0,9923	0,8488	1,2042	0,8926	1,1522	1,8610
Binnen R4	1,7271	1,3960	1,0550	1,1788	1,0442	1,0306	1,1733	1,6676
Buiten R4	0,7099	0,5986	0,5078	0,5043	0,5086	0,4247	0,4985	0,8849

	NIET-BELGISCHE HERKOMST							
	10-19 j	20-29 j	30-39 j	40-49 j	50-59 j	60-69 j	70-79 j	≥ 80 j
Binnen R40	1,2610	1,5113	1,0701	1,1965	1,2029	1,0421	1,5721	--
Rond R40	1,4653	1,2096	1,0130	1,3360	1,2795	0,8469	1,4528	2,0587
Binnen R4	1,8181	1,9940	1,7031	1,3561	2,1207	1,1844	1,1136	--
Buiten R4	0,9826	0,4158	0,6182	0,4860	0,5650	0,8750	--	--

“--” Er zijn geen respondenten met deze kenmerken in de netto steekproef aanwezig.

Indien we als voorbeeld personen met Belgische herkomst van 10 tot 19 jaar uit het deelgebied Buiten R4 nemen, blijkt hun aandeel in de populatie 1,62% te zijn; in de steekproef bedraagt hun aandeel 2,28% (zie tabel 21 en tabel 22). De wegingcoëfficiënt wordt bekomen door het aandeel in de populatie te delen door het aandeel in de steekproef; in dit voorbeeld geeft dit $1,62/2,28=0,71$. Dit betekent concreet dat elke respondent met Belgische herkomst van 10 tot 19 jaar uit het deelgebied Buiten R4 in de steekproef het gewicht 0,71 krijgt toegekend. Bij de berekening van de resultaten zullen deze respondenten dus niet voor hun volle gewicht (in dat geval zou hun gewicht 1 moeten zijn) meetellen en dit is logisch aangezien ze in de steekproef oververtegenwoordigd zijn vergeleken met de populatie.

Om de representativiteit niet in het gedrang te brengen is het echter noodzakelijk de wegingsfactoren zo klein mogelijk te houden om te vermijden dat de antwoorden van een te klein aantal respondenten worden geëxtrapoleerd naar de betreffende subgroep in de populatie. De kleinste wegingcoëfficiënt bedraagt 0,4158, de grootste 2,1207.

Voorts is ook de representativiteit van de 1.491 valide ingevulde **verplaatsingsdagboekjes** gewaarborgd. De non-respons bij de verplaatsingsdagboekjes bedraagt 7,7% en heeft geen invloed op de representativiteit die reeds door de netto steekproef – bestaande uit 2.195 valide ingevulde vragenlijsten – gegarandeerd wordt.

Ook de foutenmarge van de verplaatsingsdagboekjes is ruimschoots aanvaardbaar: voor Gent in zijn geheel bedraagt de foutenmarge 2,5%; voor de deelgebieden varieert de foutenmarge tussen 4,9% en 5,3% (i.c. Binnen R40 4,9%, Rond R40 5,1%, Binnen R4 5,3% en Buiten R4 5,0%).

2.3 Verwerking en analyse van de gegevens

Volgende analyses werden uitgevoerd:

- univariate analyses;
- bivariate analyses;
- significantietoetsen.

Het softwarepakket dat hiervoor gebruikt wordt, is SPSS.

2.3.1 Univariate analyses – frequentietabellen

Van elke vraag / elk item wordt een frequentietabel opgemaakt en wordt van de gegevens – waar zinvol – een aantal elementaire statistische kenmerken bepaald: totaal, gemiddelde, mediaan, standaardafwijking, ...

Hierbij worden de (gewogen) aantallen opgenomen met en zonder weigeringen ('Geen antwoord') en percentages met (kolom %) en zonder weigeringen (valide kolom %).

Tabel 26: Voorbeeld van een frequentietabel

		Aantal	Kolom %	Valide kolom %
Hoe vaak gebruik je een fiets?	Dagelijks	875	39,9%	40,0%
	Wekelijks	445	20,3%	20,3%
	Maandelijks	109	5,0%	5,0%
	Af en toe	358	16,4%	16,4%
	Nooit	402	18,3%	18,4%
	Geen antwoord	2	0,1%	0,0%
	Totaal	2.191	100,0%	100,0%

2.3.2 Bivariate analyses – kruistabellen

Vervolgens werden de resultaten verwerkt in SPSS op totale basis en middels enkelvoudige kruistabellen. Deze kruistabellen gebeurden enerzijds in functie van socio-demografische kenmerken van de respondent (i.c. achtergrondvariabelen zoals opleidingsniveau, herkomst, enz.); anderzijds werden ook kruistabellen gemaakt in functie van de locatie van de woonplaats, alsook – indien van toepassing – type woning, enz. In figuur 1 tot en met figuur 2 worden de verscheidene gebieden grafisch voorgesteld.

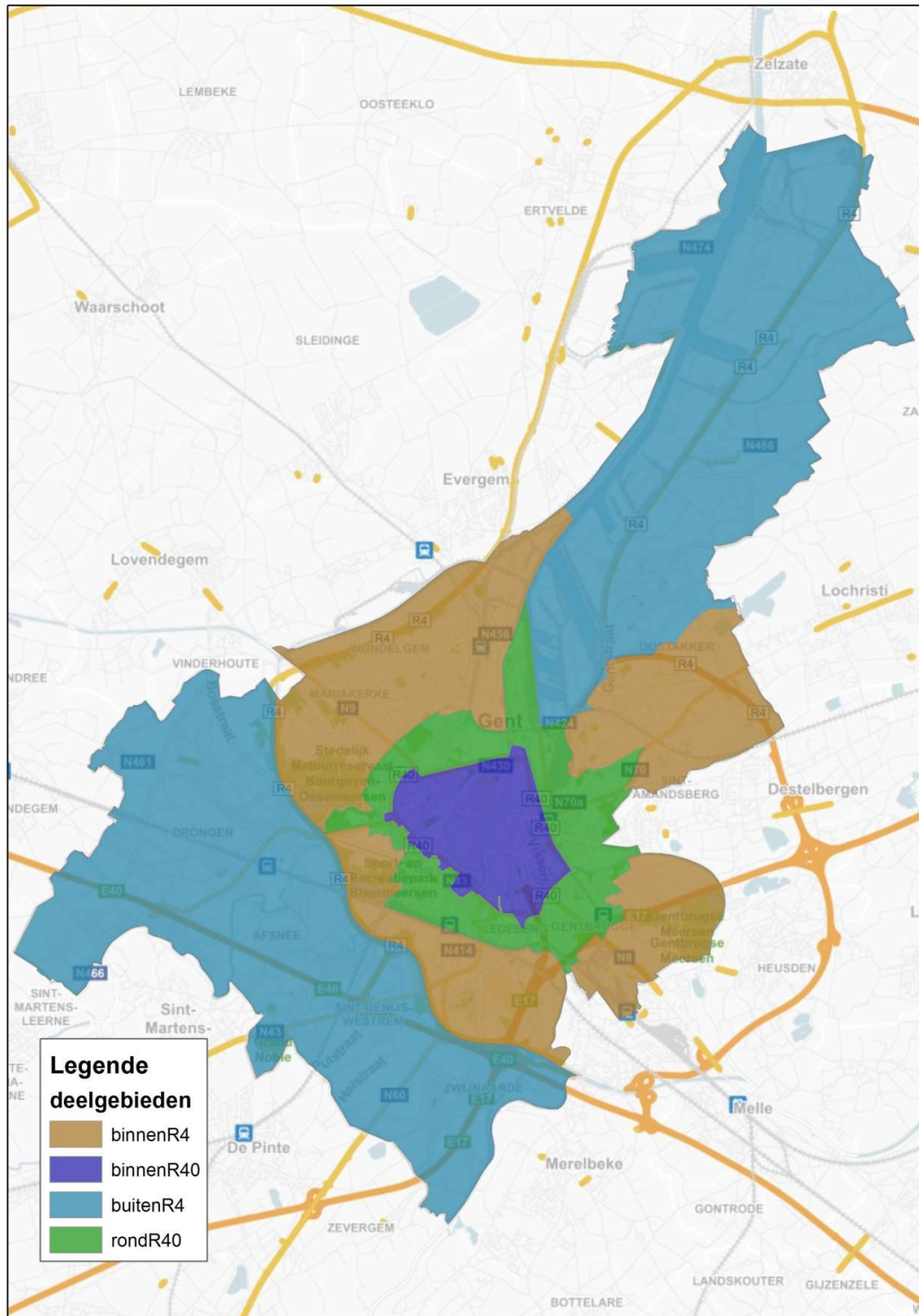
Hieronder is een voorbeeld van een dergelijke kruistabulatie opgenomen.

Tabel 27: Voorbeeld van een kruistabel

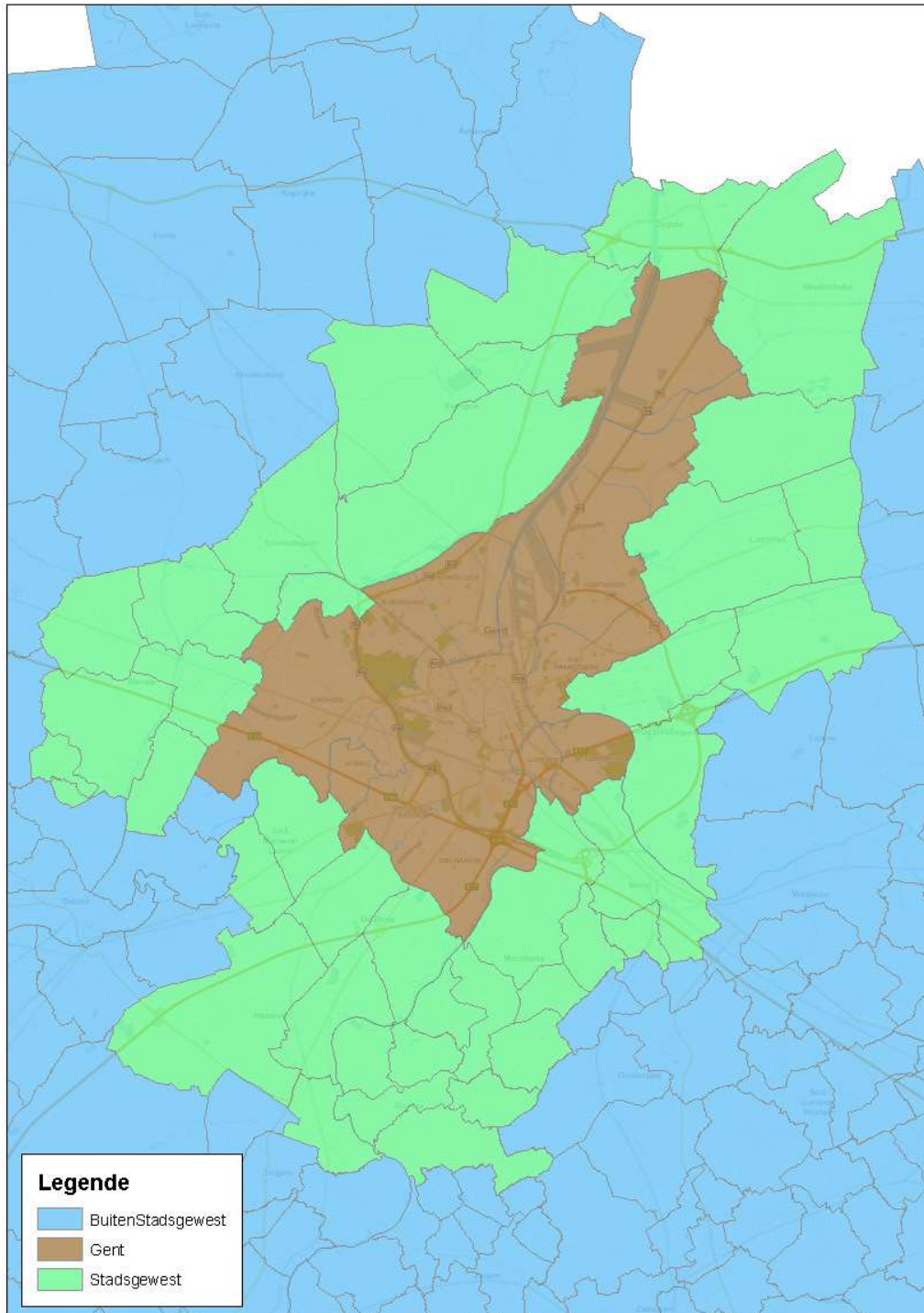
		Herkomst van de respondent								
		Belgisch			Niet-Belgisch			Totaal		
		Aantal	Kolom %	Valide kolom %	Aantal	Kolom %	Valide kolom %	Aantal	Kolom %	Valide kolom %
Hoe vaak gebruik je een fiets?	Dagelijks	672	42,4%	42,4%	203	33,5%	33,5%	875	39,9%	40,0%
	Wekelijks	359	22,6%	22,6%	86	14,3%	14,3%	445	20,3%	20,3%
	Maandelijks	79	5,0%	5,0%	30	4,9%	4,9%	109	5,0%	5,0%
	Af en toe	223	14,0%	14,0%	136	22,5%	22,5%	358	16,4%	16,4%
	Nooit	252	15,9%	15,9%	150	24,8%	24,8%	402	18,3%	18,4%
	Geen antwoord	2	0,1%	0,0%	0	0,0%	0,0%	2	0,1%	0,0%
	Totaal	1.586	100,0%	100,0%	604	100,0%	100,0%	2.191	100,0%	100,0%

De bivariate analyses worden allen – samen met de frequentietabellen – opgenomen in een afzonderlijk tabellenrapport.

Figuur 1: Indeling volgens deelgebied



Figuur 2: Indeling volgens stadsgewest



2.3.3 Significantietoetsen

Er dient steeds nagegaan te worden of het verband tussen variabelen statistisch significant is. De term significantie geeft aan of men kan aannemen dat een resultaat niet door toeval is ontstaan, maar statistisch relevant is.

Volgende significantietoetsen worden in de analyse gebruikt:

- Chi-kwadraat;
- Independent-Samples T test;
- One-way ANOVA;
- Correlatietoets.

De **Chi-kwadraat** toets wordt toegepast wanneer minstens twee categorische¹⁰ variabelen met elkaar gekruist worden. Wanneer de verschillen significant blijken met een betrouwbaarheid van 95%, wordt vervolgens gekeken naar de gestandaardiseerde residuen. Wanneer de absolute waarde van het gestandaardiseerde residu voor een cel minstens 2 is, wordt geacht dat deze cel bijdraagt tot de significante chi-kwadraat waarde. Op die manier kan nagegaan worden waar de significante verschillen zich in een tabel bevinden. Wanneer chi-kwadraat significant is, duidt dit erop dat er een relatie bestaat. De grootte van chi-kwadraat zegt echter niets over de sterkte van deze relatie.

Wanneer de afhankelijke variabele een numerieke¹¹ variabele betreft, wordt gebruikt gemaakt van de **Independent-Samples T test** (twee groepen) en **One-way ANOVA** (minstens 3 groepen). Indien de one-way ANOVA test aangeeft dat subgroepen significant van elkaar verschillen in de gemiddelde waarde die ze hebben op een variabele, wordt een post-hoc test¹² uitgevoerd. Een post-hoc test laat immers toe na te gaan tussen welke subgroepen het gemiddelde significant verschillend is.

Bij het uitvoeren van significantietoetsen moet steeds gewaakt worden over de **verscheidene voorwaarden** waaraan de data moeten voldoen, zodoende dat de test betrouwbare resultaten geeft. Zowel voor chi-kwadraat (kleine verwachte frequenties) als de independent-samples T test en one-way ANOVA (homogene varianties) wordt hier steeds over gewaakt.

¹⁰ Categorische variabelen zijn variabelen die als waarden geen getallen aannemen, maar in plaats daarvan bijvoorbeeld: kenmerken, categorieën of klassenwaarden. Bijvoorbeeld: man/vrouw, dagelijks/wekelijks/maandelijks/af en toe/nooit, enz.

¹¹ Numerische variabelen zijn variabelen die als waarden een getal aannemen. Bijvoorbeeld: leeftijd, aantal fietsen in het gezin, enz.

¹² De post-hoc test die gebruikt werd, betreft Tukey.

Tot slot wordt ook de correlatie (de relatie) tussen twee variabelen nagegaan aan de hand van een **correlatietoets**. Deze betreft de Pearson correlatiecoëfficiënt (indien twee numerische variabelen) of Spearman's Rho correlatiecoëfficiënt (indien minstens een ordinale¹³ variabele). Wanneer een correlatie significant is, duidt dit erop dat er een verband bestaat tussen de twee onderzochte variabelen. In tegenstelling tot chi-kwadraat geeft een correlatiecoëfficiënt ook aan hoe sterk het verband precies is. Er wordt causaliteit verondersteld.

Een verschil is **significant** als de kans dat het gevonden resultaat aan toeval te wijten is, kleiner is dan 5% ($p < 0,05$). Met andere woorden, er is 95% zekerheid dat het in de steekproef gevonden verschil, ook in realiteit (i.c. in de populatie) een verschil betreft. Of omgekeerd, er is minder dan 5% kans dat een in de steekproef gevonden verschil in realiteit toch geen verschil betreft.

¹³ Een ordinale variabele betreft een categorische variabele waarbij een rangorde in de waarden kan worden aangebracht. Bijvoorbeeld: dagelijks/wekelijks/maandelijks/af en toe/nooit.

3. Resultaten onderzoek

LEESWIJZER

- De netto-respons bedraagt 2.195 enquêtes (i.c. ongewogen basis). De analyses zijn telkens gebeurd op de gewogen cijfers, waarbij het totaal aantal valide ingevulde enquêtes voor Gent in zijn geheel steeds 2.191 bedraagt (zie 2.2.5).
- Door de weging (cf. toepassing van de wegingscoëfficiënten) bekomen we absolute aantallen met cijfers na de komma. Omwille van de leesbaarheid van de tabellen zijn die absolute aantallen (=N) steeds afgerond zonder cijfer na de komma. Dit impliceert dat de som van de afzonderlijke rijen niet steeds overeenkomt met het kolomtotaal. De percentages zijn steeds afgerond tot 1 cijfer na de komma.
- Wanneer in het rapport gesproken wordt over 'verschil(len)' houdt dit steeds significantie in en dit op het 0,05-niveau. Indien er geen significantie is, wordt niet gesproken in termen van 'een verschil' en wordt dit ook niet in de tekst vermeld.
- In de tabellen in het tabellenrapport staat steeds het 'valide kolompercentage'. Dit is het percentage berekend op de 'valide basis'. Onder 'valide basis' dient men te begrijpen: de totale basis (= aantal respondenten die de vraag moesten beantwoorden) minus de missings (= aantal respondenten die de vraag moesten beantwoorden, maar dit niet gedaan hebben).
- Significante verschillen zijn telkens berekend voor subgroepen onderling (bijv. mannen vs. vrouwen, binnen R40 vs. rond R40 vs. binnen R4 vs. buiten R4, leeftijdscategorieën, ...); de subgroepen werden niet afgezet ten opzichte van Gent totaal.

- Correlaties (Pearsons correlatie en Spearman Rho) worden gebruikt om na te gaan of er een verband is tussen twee variabelen. Wanneer minstens één van de variabelen categorisch is, wordt gebruik gemaakt van Spearman Rho correlatie, wanneer beide variabelen numerisch zijn, wordt gekeken naar Pearsons correlatie.

De correlatiecoëfficiënt kan zowel negatief als positief zijn en ligt tussen -1,0 (perfecte negatieve correlatie) en +1,0 (perfecte positieve correlatie). Het teken van de correlatiecoëfficiënt heeft een weerslag op de interpretatie van de gevonden correlatie (zie tabel 28).

Het is een symmetrische maat, die naast significantie ook weergeeft hoe sterk het verband is. In de sociale wetenschappen spreken we van een zwak verband wanneer dit rond |0,100| bedraagt, middelmatig wanneer rond de |0,300| en sterk wanneer rond de |0,500|. Zwakke, significante relaties van minder dan |0,100| worden in het rapport weergegeven, maar niet als dusdanig besproken.

Tabel 28: Interpretatie van een positieve of negatieve correlatie

Positieve correlatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoe ouder, ▪ Hoe hoger opgeleid, 	→	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoe meer akkoord met de uitspraak. ▪ hoe vaker men het betrokken vervoersmiddel gebruikt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoe jonger, ▪ Hoe lager opgeleid, 	→	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoe minder akkoord met de uitspraak. ▪ hoe minder vaak men het betrokken vervoersmiddel gebruikt.
Negatieve correlatie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoe jonger, ▪ Hoe lager opgeleid, 	→	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoe meer akkoord met de uitspraak. ▪ hoe vaker men het betrokken vervoersmiddel gebruikt.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoe ouder, ▪ Hoe hoger opgeleid, 	→	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoe minder akkoord met de uitspraak. ▪ hoe minder vaak men het betrokken vervoersmiddel gebruikt.

3.1 Profielschets van de respondenten

Onderstaand wordt vooreerst een beeld geschetst van de respondenten die aan het onderzoek hebben meegewerkt. Deze profielschets gaat dieper in op de socio-economische achtergrond van de respondent en zal als dusdanig vorm geven aan het kader nodig om de resultaten te interpreteren.

3.1.1 Woonplaats, geslacht en leeftijd

De helft van de respondenten (50%) heeft als **postcode** 9000.

Voor 13% van de respondenten is de postcode 9050 en één op tien respondenten heeft als postcode 9040. Telkens 5% à 6% heeft postcode 9030, 9031, 9032 en 9041. Minder vaak vernoemde postcodes zijn 9052 en 9051 (telkens 3%) en 9042 (1%).

Tabel 29: Postcode van de respondenten¹⁴, naar deelgebied

Postcode	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
9000	598	100,0	321	51,4	178	27,3	0	0	1.096	50,1
9030	0	0	0	0	114	17,4	0	0	114	5,2
9031	0	0	0	0	0	0	115	36,2	115	5,2
9032	0	0	1	0,2	114	17,5	0	0	115	5,3
9040	0	0	135	21,7	87	13,4	0	0	222	10,2
9041	0	0	0	0,0	45	6,8	65	20,5	109	5,0
9042	0	0	0	0,0	0	0	17	5,3	17	0,8
9050	0	0	167	26,8	115	17,6	0	0	282	12,9
9051	0	0	0	0	0	0	55	17,5	55	2,5
9052	0	0	0	0	0	0	65	20,4	65	2,9
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>

Basis: alle respondenten (n=2.191)

¹⁴ Op basis van het adressenbestand.

De steekproef bestaat uit 51% vrouwen/meisjes en 49% mannen/jongens; ook in de populatie vinden we eenzelfde verhouding terug (50%-50%).

Ook in de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 zien we eenzelfde verhouding terug, zij het dat deze voor het deelgebied Rond R40 groter is (resp. 53% vrouwen t.o.v. 46% mannen). Voor de deelgebieden Binnen R4 en Buiten R4 is de verhouding vrouwen/mannen omgekeerd: we noteren er een hoger aandeel mannen dan vrouwen (resp. 52% en 50% t.o.v. 48% en 49%).

0,2% van alle respondenten is non-binair en 0,4% stelt nog 'anders' te zijn.

Tabel 30: Geslacht van de respondenten, naar deelgebied

Geslacht	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Meisje/vrouw	303	50,7	333	53,4	313	48,0	156	49,4	1.105	50,5
Jongen/man	291	48,7	285	45,6	338	51,6	159	50,4	1.073	49,0
Non-binair	0	0,0	2	0,3	2	0,3	0	0,0	4	0,2
Anders	3	0,6	4	0,7	0	0,0	1	0,2	8	0,4
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	315	100,0	2.190	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,0

Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

In de jongste **leeftijdscategorie** van 10 tot 19 jaar vinden we 12% van de respondenten terug. Een vijfde van de respondenten (19%) is 20 tot 29 jaar oud, 18% is 30 tot 39 jaar oud. 15% van de respondenten is 40 tot 49 jaar oud en 13% behoort tot de categorie van de 50-59-jarigen. Iets meer dan 1 op de 10 respondenten is 60 tot 69 jaar oud en in de twee oudste leeftijdscategorieën van 70 tot 79 jaar en 80 jaar en ouder vinden we respectievelijk 8% en 6% van de respondenten terug. Aangezien de steekproef gewogen werd op leeftijd, is de leeftijdsverdeling identiek aan deze in de populatie.

In het deelgebied Binnen R40 ligt het aandeel 20 tot 29-jarigen significant hoger dan dit in overige deelgebieden (resp. 26% t.o.v. 19% voor Rond R40, 14% voor Binnen R4 en 13% voor Buiten R4). De verschillen in de overige leeftijdscategorieën tussen de deelgebieden zijn niet significant.

Gemiddeld zijn de respondenten bijna 44 jaar oud.

De **gemiddelde leeftijd** van de respondenten in het deelgebied Binnen R4 en Buiten R4 blijkt significant hoger te zijn dan deze in de gebieden Binnen R40 en Rond R40, met name respectievelijk 45 jaar en 48 jaar t.o.v. 41 jaar en 42 jaar.

Tabel 31: Leeftijd van de respondenten, naar deelgebied

Leeftijd	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
10-19 jaar	55	9,2	78	12,5	80	12,3	38	12,2	251	11,5
20-29 jaar	154	25,8	119	19,0	94	14,4	41	12,8	407	18,6
30-39 jaar	121	20,2	125	20,0	109	16,6	42	13,4	397	18,1
40-49 jaar	82	13,7	98	15,6	97	14,9	45	14,1	321	14,7
50-59 jaar	66	11,0	74	11,8	93	14,3	49	15,4	282	12,9
60-69 jaar	54	9,0	60	9,6	79	12,2	44	13,9	237	10,8
70-79 jaar	37	6,1	42	6,6	58	9,0	31	9,8	168	7,7
≥ 80 jaar	30	5,0	30	4,8	42	6,4	27	8,4	128	5,8
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	41,3		42,0		45,3		47,5		43,6	

Basis: alle respondenten (n=2.191)

3.1.2 Herkomst van de respondent

72% van de respondenten zijn personen van Belgische herkomst¹⁵; 28% betreft personen van niet-Belgische (buitenlandse) herkomst. Aangezien de steekproef gewogen werd op herkomst, is de verdeling identiek aan deze in de populatie.

De deelgebieden Binnen en Buiten R4 kennen een significant hoger aandeel respondenten van Belgische herkomst dan de gebieden Binnen en Rond R4 (resp. 90% en 80% t.o.v. 62% en 65%). Ook het aandeel respondenten van Belgische herkomst in het gebied Buiten R4 ligt significant hoger dan in het gebied Binnen R4 (resp. 90% t.o.v. 80%). Omgekeerd bedraagt het aandeel respondenten van niet-Belgische herkomst in de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 respectievelijk 38% en 35%, wat significant hogere aandelen zijn dan deze in de gebieden Binnen R4 en Buiten R4 (resp. 20% en 10%); ook het verschil tussen het aandeel respondenten van niet-Belgische herkomst in de gebieden Binnen en Buiten R4 is significant (resp. 20% t.o.v. 10%).

¹⁵ De groep personen van **Belgische herkomst** omvat personen met een huidige Belgische nationaliteit én een Belgische geboortenationaliteit én beide ouders met een Belgische geboortenationaliteit. De groep personen van **niet-Belgische herkomst** (dus buitenlandse herkomst) omvat niet alleen de personen met een huidige buitenlandse nationaliteit, maar ook de personen met een huidige Belgische nationaliteit maar met een buitenlandse geboortenationaliteit en de personen met een Belgische geboortenationaliteit maar met minstens 1 ouder met een buitenlandse geboortenationaliteit.

Tabel 32: Herkomst van de respondenten, naar deelgebied

Herkomst	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Belgisch	373	62,4	408	65,2	521	79,9	284	90,0	1586	72,4
Niet-Belgisch	225	37,6	217	34,8	131	20,1	32	10,0	604	27,6
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: alle respondenten (n=2.191)

3.1.3 Gezinsgrootte

Gemiddeld wonen respondenten samen met 2,5 gezinsleden (zichzelf inclusief)¹⁶.

In de deelgebieden Rond R40, Binnen en Buiten R4 is de gemiddelde gezinsgrootte (resp. 2,5, 2,5 en 2,7 gezinsleden) significant groter dan in het gebied Binnen R40 (2,2 gezinsleden).

Tabel 33: Aantal gezinsleden, naar deelgebied

# gezinsleden	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
1 gezinslid	237	39,8	190	30,8	163	25,2	59	18,9	649	29,9
2 gezinsleden	182	30,6	189	30,6	217	33,6	116	37,1	704	32,4
3 gezinsleden	58	9,8	81	13,2	110	16,9	46	14,5	294	13,6
4 gezinsleden	76	12,7	95	15,4	103	15,9	61	19,4	334	15,4
5 gezinsleden	24	4,1	36	5,8	37	5,8	25	8,0	123	5,6
≥ 6 gezinsleden	19	3,1	25	4,1	17	2,6	6	2,0	68	3,1
Totaal	597	100,0	616	100,0	647	100,0	313	100,0	2.172	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,2	9	1,5	6	0,9	3	0,9	19	0,8
Gemiddelde	2,2		2,5		2,5		2,7		2,5	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 19 'geen antwoord')

¹⁶ In de vragenlijst werd 'gezin' als volgt gedefinieerd: "Met gezin bedoelen we **alle** personen met wie je samen in een zelfde woning / appartement woont. Vergeet niet jezelf mee te tellen."

3.1.4 Onderwijsniveau

Van de 2.191 Gentenaren die aan het onderzoek hebben meegewerkt, gaat 16% nog steeds naar school. Indien we enkel de overige 1.845 respondenten in beschouwing nemen, vinden we dat 63% van de respondenten een diploma hoger (niet-universitair/universitair) onderwijs heeft. Voorts heeft één of vijf (21%) een diploma hoger secundair onderwijs, 10% een diploma lager secundair onderwijs, 4% een diploma lager onderwijs en 2% geen diploma.

In de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 vinden we significant meer respondenten terug die een universitair diploma hebben in vergelijking met het deelgebied Buiten R4 (resp. 40% en 38% t.o.v. 29%).

Tabel 34: Hoogst behaalde diploma van de respondenten, naar deelgebied

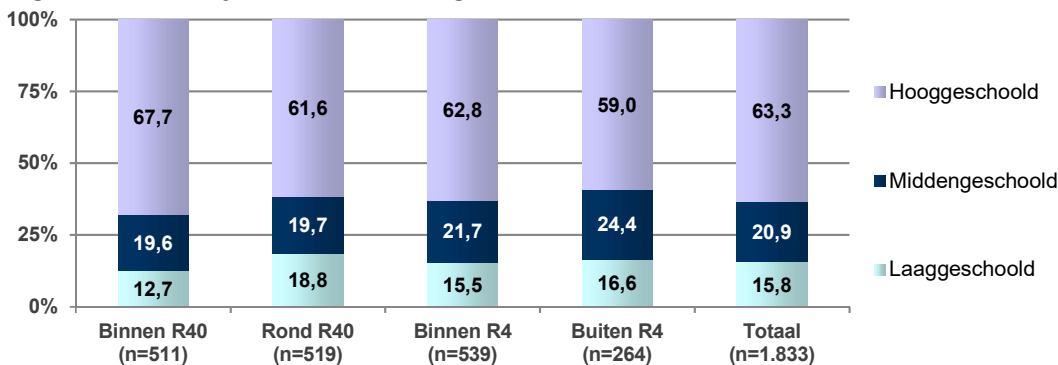
Diploma	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Geen diploma	10	1,9	15	2,8	12	2,2	4	1,4	40	2,2
Lager onderwijs	11	2,1	21	4,0	22	4,1	11	4,2	65	3,5
Lager secundair	44	8,6	62	11,9	49	9,1	29	11,0	185	10,0
Hoger secundair	100	19,6	102	19,5	117	21,5	65	24,4	384	20,8
Hoger niet-universitair	138	27,0	119	22,6	158	29,0	80	30,3	495	26,8
Universitair	206	40,3	201	38,4	179	32,8	76	28,6	662	35,9
Nog iets anders	2	0,4	5	0,9	7	1,3	0	0,2	15	0,8
Totaal	512	100,0	524	100,0	544	100,0	265	100,0	1.845	100,0
Geen antwoord	0	0,0	2	0,4	2	0,4	1	0,4	5	0,3

Basis: respondenten die niet meer schoolgaand zijn (n=1.850; 5 'geen antwoord')

In onderstaande figuur wordt een meer grafisch overzicht geboden, met een onderscheid naar laaggeschoolde, middengeschoolde en hooggeschoolde respondenten. Zoals reeds vermeld, is 63% van de Gentenaren die hun schoolcarrière reeds hebben beëindigd, hooggeschoold, 21% is middengeschoold en 16% laaggeschoold.

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

Figuur 3: Onderwijsniveau, naar deelgebied



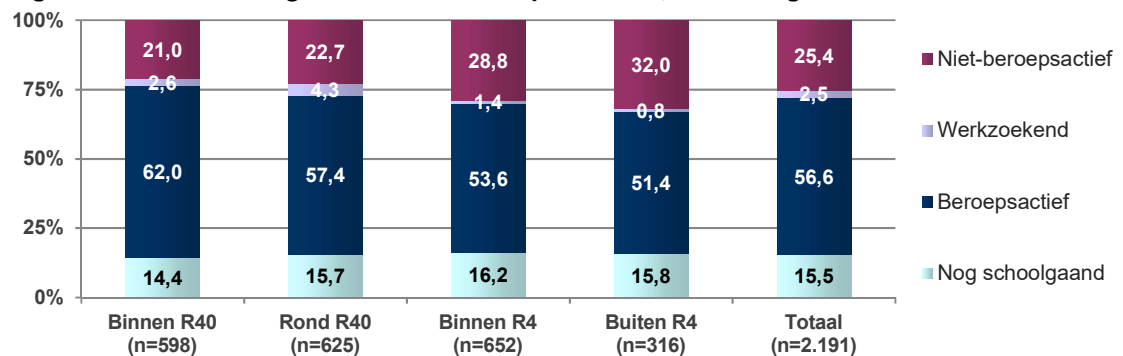
Basis: respondenten die hun schoolcarrière beëindigd hebben (n=1.850; 17 'geen antwoord')

3.1.5 Hoofdactiviteit - tewerkstellingsstatuut

Zoals daarnet reeds werd aangehaald, gaat iets meer dan één op zeven respondenten (16%) op dit moment nog steeds naar school. Bijna zes op tien respondenten (57%) zijn momenteel beroepsactief, 3% geeft aan werkzoekend te zijn. Voorts laat een vierde (25%) weten niet (meer) beroepsactief te zijn.

Het aandeel respondenten dat **beroepsactief** is, ligt in het deelgebied Binnen R40 significant hoger dan in de gebieden Binnen en Buiten R4 (resp. 62% t.o.v. 54% en 51%).

Figuur 4: Tewerkstellingsstatuut van de respondenten, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

De **niet-beroepsactieve** respondenten bestaan voor het merendeel uit gepensioneerden (ook vervroegd pensioen of brugpensioen) (21%). De overige niet-beroepsactieve respondenten betreffen 4% arbeidsongeschikten en 1% huismannen/-vrouwen.

De gebieden Buiten en Binnen R4 kennen een significant hoger aandeel gepensioneerden (incl. vervroegd of brugpensioen) (resp. 29% en 24%) dan de gebieden Binnen en Rond R40 (telkens 17%). In het gebied Rond R40 vinden we significant meer werkzoekenden terug dan in de gebieden Binnen R4 en Buiten R4 (resp. 4% t.o.v. telkens 1%).

Tabel 35: Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van niet-beroepsactieve respondenten, naar deelgebied

Tewerkstellingsstatuut	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Schoolgaand	86	14,4	98	15,7	106	16,2	50	15,8	340	15,5
Werkend - Beroepsactief	371	62,0	359	57,4	349	53,6	163	51,4	1.241	56,6
Werkzoekend	16	2,6	27	4,3	9	1,4	3	0,8	54	2,5
Niet-beroepsactief	125	21,0	142	22,7	188	28,8	101	31,9	556	25,4
Gepensioneerde	101	16,9	106	16,9	158	24,2	91	28,7	455	20,8
Huisman/vrouw	6	1,0	6	0,9	8	1,2	3	0,9	22	1,0
Arbidsongeschikt	18	2,9	30	4,8	22	3,4	7	2,4	77	3,5
Vrijwilliger	1	0,2	1	0,1	0	0,0	0	0,0	2	0,1
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
Geen antwoord	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: alle respondenten (n=2.191)

De **beroepsactieve** respondenten betreffen voornamelijk voltijds werkenden in loondienst (41%). De overige beroepsactieve respondenten werken halftijds in loondienst (8%) of op zelfstandige basis (8%).

Tussen de deelgebieden vinden we één significant verschil inzake beroepsactieve respondenten: in het deelgebied Rond R40 noteren we een hoger aandeel voltijds werkenden in loondienst (45%) vergeleken met het deelgebied Buiten R4 (35%).

Tabel 36: Tewerkstellingsstatuut, met gedetailleerd overzicht van beroepsactieve respondenten, naar deelgebied

Tewerkstellingsstatuut	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Schoolgaand	86	14,4	98	15,7	106	16,2	50	15,8	340	15,5
Werkend - Beroepsactief	371	62,0	359	57,4	349	53,6	163	51,4	1.241	56,6
Voltijds in loondienst	258	43,2	278	44,5	246	37,7	111	35,1	892	40,8
Deeltijds in loondienst	52	8,7	40	6,5	63	9,7	27	8,5	183	8,3
Zelfstandig	60	10,1	39	6,3	40	6,2	25	7,9	164	7,5
Werkzoekend	16	2,6	27	4,3	9	1,4	3	0,8	54	2,5
Niet-beroepsactief	125	21,0	142	22,7	188	28,8	101	31,9	556	25,4
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: alle respondenten (n=2.191)

3.1.6 Werkregime

8 op de 10 beroepsactieve respondenten werken (meestal) uitsluitend tijdens de dag, 7% werkt in ploegen zonder nachtdienst en 4% met nachtdienst. Slechts 1% werkt uitsluitend tijdens de nacht. 6% geeft aan nog in een andere situatie te werken.

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

Tabel 37: Werkregime (meestal), naar deelgebied

Werkregime	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Uitsluitend tijdens dag	308	83,2	297	82,9	285	81,7	127	78,4	1.018	82,0
Uitsluitend tijdens nacht	5	1,4	3	1,0	7	2,0	2	1,3	18	1,4
In ploegen zonder nachtdienst	19	5,2	19	5,2	30	8,6	14	8,7	82	6,6
In ploegen met nachtdienst	19	5,0	7	2,1	12	3,3	6	3,9	44	3,5
In een andere situatie	19	5,1	32	8,9	16	4,5	13	7,8	79	6,4
Totaal	371	100,0	359	100,0	349	100,0	163	100,0	1.241	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: respondenten die beroepsactief zijn / een betaalde job uitoefenen (n=1.241)

3.1.7 Telewerk

Bijna 4 op de 10 beroepsactieve Gentenaren werken één of meerdere keren per week van thuis uit, terwijl 8% altijd thuis werkt en nog eens 8% één of meerdere keren per maand. 4% van de beroepsactieven werkt één of meerdere keren per jaar van thuis uit.

42% van de beroepsactieven werkt op het moment van de bevraging (eind september - begin november 2021) niet van thuis uit.

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

Tabel 38: Aantal dagen per week telewerk (op moment van de bevraging), naar deelgebied

Telewerk (momenteel)	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Altijd (werkplek=woonplaats)	31	8,3	28	7,9	23	6,6	11	6,9	93	7,5
≥ 1 per week van thuis uit	142	38,2	148	41,4	132	37,7	55	34,0	477	38,4
≥ 1 per maand van thuis uit	30	8,2	29	8,1	23	6,5	11	6,7	93	7,5
≥ 1 per jaar van thuis uit	21	5,6	9	2,5	22	6,4	3	1,9	55	4,4
Nooit	147	39,7	144	40,1	150	42,9	82	50,5	523	42,1
Totaal	371	100,0	359	100,0	349	100,0	163	100,0	1.241	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: respondenten die beroepsactief zijn / een betaalde job uitoefenen (n=1.241)

3 op de 10 respondenten **die op dit moment telewerken**, werkten eveneens vóór corona (maart 2020) één of meerdere keren per week van thuis uit; 15% deed dit één of meerdere keren per maand en 13% één of meerdere keren per jaar. 8% werkte reeds vóór corona altijd van thuis uit. 35% werkte in die periode nooit van thuis uit.

In het deelgebied Rond R40 werkten vóór corona significant meer respondenten één of meerdere keren per maand van thuis uit (16%) dan in het deelgebied Binnen R40 (12%).

Tabel 39: Aantal dagen per week telewerk vóór corona (maart 2020), naar deelgebied

Telewerk (vóór corona)	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Altijd (werkplek=woonplaats)	22	9,8	13	6,2	12	6,3	7	8,7	55	7,6
≥ 1 per week van thuis uit	75	33,7	54	25,1	58	29,3	26	31,8	213	29,7
≥ 1 per maand van thuis uit	19	8,7	39	18,4	33	16,7	12	15,2	104	14,5
≥ 1 per jaar van thuis uit	27	12,0	35	16,1	25	12,5	10	12,7	96	13,4
Nooit	80	35,8	73	34,2	70	35,2	25	31,7	249	34,7
Totaal	224	100,0	215	100,0	198	100,0	80	100,0	717	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	1	0,7	0	0,0	1	0,2

Basis: respondenten die op dit moment (soms) van thuis uit werken (n=718; 1 'geen antwoord')

3.1.8 Locatie van werk of school

3.1.8.1 LOCATIE WERK

Tabel 43 geeft een meer gedetailleerd beeld van waar het werk van de respondenten gelegen is. Voor zes op de tien respondenten (61%) die beroepsactief zijn, is de werkplaats gelegen in Gent. Bij de overige 37% van de beroepsactieve respondenten, is de werkplaats buiten Gent gelegen: 6% binnen het Stadsgewest Gent, 7% binnen de provincie Oost-Vlaanderen en 22% buiten de provincie Oost-Vlaanderen (i.c. in hoofdzaak in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, West-Vlaanderen en Antwerpen).

5% van de beroepsactieven geeft aan dat de plaats van tewerkstelling varieert.

De respondenten die wonen in het deelgebied Buiten R4 werken significant meer binnen het Stadsgewest Gent, vergeleken met de respondenten van het gebied Rond R40 (resp. 11% t.o.v. 4%). Bijkomend werken eerstgenoemden minder vaak buiten Oost-Vlaanderen dan de respondenten uit de overige drie deelgebieden (resp. 15% t.o.v. 22%-24%).

Tabel 40: Plaats van tewerkstelling, naar deelgebied

Locatie werk	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gent	238	64,3	210	58,9	208	59,5	97	60,3	753	60,9
Stadsgewest Gent	19	5,2	14	4,0	26	7,5	18	11,2	78	6,3
Oost-Vlaanderen	19	5,3	27	7,4	20	5,8	13	8,3	80	6,5
Buiten Oost-Vlaanderen	82	22,1	84	23,6	77	22,1	24	14,6	267	21,6
West-Vlaanderen	19	5,1	13	3,6	28	7,9	5	3,3	64	5,2
Antwerpen	11	2,9	14	3,8	11	3,2	3	1,9	39	3,1
Vlaams-Brabant	8	2,1	5	1,4	6	1,6	4	2,2	22	1,8
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	36	9,8	45	12,5	27	7,6	11	6,9	119	9,6
Henegouwen	4	1,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	0,3
Luik	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Namen	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Waals-Brabant	0	0,0	1	0,3	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Buitenland	5	1,3	6	1,7	6	1,8	1	0,3	17	1,4
Varieert	12	3,2	22	6,1	18	5,0	9	5,5	60	4,8
Totaal	369	100,0	357	100,0	349	100,0	161	100,0	1.237	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,3	1	0,3	0	0,0	1	0,0	4	0,3

Basis: respondenten die beroepsactief zijn (n=1.241; 4 'geen antwoord')

3.1.8.2 LOCATIE SCHOOL

Bij negen op de tien schoolgaande respondenten (89%) is de school in Gent gelegen; de overigen lopen school in het Stadsgewest Gent (4%), Oost-Vlaanderen (1%) of buiten Oost-Vlaanderen (6%). Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

Tabel 41: Ligging school, naar deelgebied

Locatie school	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Stad Gent	84	97,4	84	85,4	89	85,7	44	90,4	301	89,3
Stadsgewest Gent	1	1,3	4	4,0	7	6,6	1	2,9	13	4,0
Oost-Vlaanderen	0	0,0	1	1,5	2	1,7	1	1,4	4	1,1
Buiten Oost-Vlaanderen	1	1,3	9	9,1	6	6,0	3	5,3	19	5,6
Totaal	86	100,0	98	100,0	104	100,0	49	100,0	337	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	2	1,7	1	1,4	3	0,7

Basis: respondenten die schoolgaand zijn (n=340; 3 'geen antwoord')

3.1.8.3 LOCATIE WERK OF SCHOOL - TOTAAL

Bij tweederde (67%) van de respondenten die beroepsactief zijn of naar school gaan, is het werk of de school gelegen in Gent zelf; bij 6% ligt het werk of de school binnen het Stadsgewest Gent en bij 5% binnen Oost-Vlaanderen. Voor 18% van de beroepsactieve of schoolgaande respondenten is het werk of de school gelegen buiten Oost-Vlaanderen (vnl. Brussels Gewest (8%), West-Vlaanderen (5%) en Antwerpen (3%)).

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

Tabel 42: Plaats van tewerkstelling en locatie school, naar deelgebied

Locatie werk/school	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Gent	321	70,6	294	64,6	297	65,5	142	67,4	1.054	67,0
Stadsgewest Gent	20	4,4	18	4,0	33	7,3	19	9,3	91	5,8
Oost-Vlaanderen	19	4,3	28	6,1	22	4,9	14	6,7	84	5,3
Buiten Oost-Vlaanderen	83	18,2	93	20,4	84	18,5	26	12,4	286	18,2
West-Vlaanderen	19	4,1	16	3,6	29	6,4	7	3,1	71	4,5
Antwerpen	11	2,4	15	3,2	12	2,7	3	1,5	41	2,6
Vlaams-Brabant	9	1,9	7	1,5	7	1,6	4	2,0	27	1,7
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	36	7,9	47	10,4	28	6,3	12	5,6	124	7,9
Overige	8	1,8	8	1,8	6	1,3	0	0,0	23	1,5
Varieert	12	2,6	22	4,8	18	3,9	9	4,2	60	3,8
Totaal	455	100,0	455	100,0	453	100,0	210	100,0	1.574	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,3	1	0,3	2	0,4	2	1,0	6	0,4

Basis: respondenten die beroepsactief of schoolgaand zijn (n=1.581; 6 'geen antwoord')

3.1.9 Woningtype

4 op de 10 respondenten wonen in een rijwoning en 3 op de 10 in een appartement, studio of kamer. 14% woont in een halfopen bebouwing en 13% in een open bebouwing.

Respondenten die woonachtig zijn Binnen R40 wonen significant meer in een rijwoning dan de respondenten van Binnen R4 en Buiten R4 (resp. 46% t.o.v. 36% en 17%). Dit is ook het geval voor de respondenten van het deelgebied Rond 40: hier wonen eveneens significant meer respondenten in een rijwoning dan in de gebieden Binnen R4 en Buiten R4 maar ook ten opzichte van de respondenten van Binnen R40 (resp. 55% t.o.v. 36%, 17% en 46%).

Eenzelfde vaststelling kan gemaakt worden betreffende het woningtype 'appartement, studio, kamer': de Gentenaren van Binnen R40, Rond 40 en Binnen R4 wonen significant meer in een appartement, studio of kamer dan de respondenten van Buiten R4.

Omgekeerd zien we dat de respondenten van Buiten R4 significant meer in zowel een open bebouwing als een halfopen bebouwing wonen dan de respondenten van voornamelijk de gebieden Binnen R40 en Rond R40.

Tabel 43: Woningtype, naar deelgebied

Type woning	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Open bebouwing	4	0,7	12	1,9	114	17,4	144	45,6	274	12,5
Halfopen bebouwing	17	2,8	39	6,3	158	24,3	87	27,7	302	13,8
Rijwoning	275	46,0	345	55,2	233	35,8	54	17,2	907	41,4
Appartement/studio/kamer	301	50,3	227	36,3	147	22,6	29	9,2	704	32,1
Nog iets anders (*)	1	0,2	2	0,3	0	0,0	1	0,3	4	0,2
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

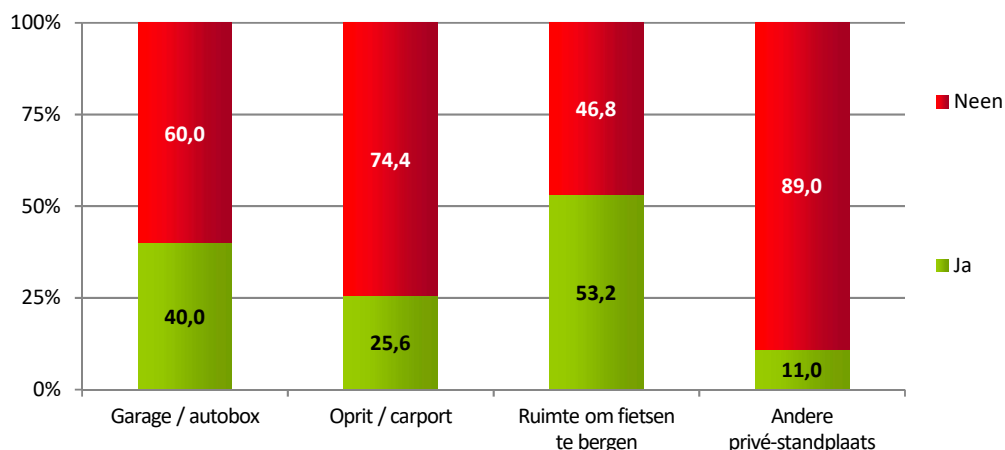
Basis: alle respondenten (n=2.191)

(*) Klooster (n=1), sociale woning (n=2), woonboot (n=1)

3.1.10 Beschikbaarheid parkeerruimte

4 op de 10 Gentenaren beschikken over een garage of autobox en een kwart (26%) heeft een oprit / carport. Verder beschikt iets meer dan de helft van de respondenten (53%) over ruimte waar men fietsen kan bergen. 1 op de 10 respondenten geeft aan te beschikken over (nog) een andere privé-standplaats.

Figuur 5: Beschikbaarheid parkeerruimte



Basis: alle respondenten (n=2.191)

De respondenten woonachtig Buiten R4 beschikken significant meer over een garage of autobox en een oprit en/of carport dan de respondenten woonachtig in de gebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4.

Dit is ook het geval voor de respondenten van de deelgebieden Binnen R4 en Rond R40 ten opzichte van de respondenten woonachtig Binnen R40.

Betreffende een ruimte om fiets(en) te bergen, hier is het aandeel beschikbaarheid significant hoger voor de respondenten van het gebied Buiten R4 in vergelijking met de aandelen in de overige deelgebieden. Ook beschikken de respondenten van het gebied Binnen R4 significant meer over een parkeerruimte voor fietsen dan zij die woonachtig zijn in het gebied Rond R40 (resp. 57% t.o.v. 47%).

Tenslotte noteren we betreffende de beschikbaarheid van een andere privé-standplaats, dat de respondenten van Binnen R40 hierover significant meer beschikken dan de respondenten van Binnen R4 (resp. 14% t.o.v. 8%).

Tabel 44: Beschikbaarheid parkeerruimte (%-ja), naar deelgebied (meerdere antwoorden mogelijk)

	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Garage / autobox*	133	22,3	194	31,0	331	50,7	218	69,0	876	40,0
Oprit / carport	19	3,2	56	9,0	280	43,0	205	64,8	561	25,6
Bergruimte voor fietsen	295	49,4	292	46,8	370	56,7	208	65,8	1.165	53,2
Andere privé-standplaats**	83	13,9	79	12,7	54	8,2	25	8,0	241	11,0
Totaal	598		625		652		316		2.191	
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: alle respondenten (n=2.191)

* groot genoeg om minimum 1 auto te parkeren; ** parkeerterrein, ondergrondse garage bij appartementen, ...

Respondenten die in een (half)open bebouwing wonen, geven significant vaker aan over een garage of autobox te beschikken (i.c. 68%-71%), dan zij die in een rijwoning of appartement, studio of kamer wonen (i.c. 26%-31%). Bijkomend hebben eerstgenoemden ook vaker een oprit of carport (resp. 70%-77% t.o.v. 4%-12%); ook respondenten woonachtig in een rijwoning beschikken hier vaker over dan zij die in een appartement, studio of kamer wonen (resp. 12% t.o.v. 4%). Een bergruimte voor fietsen vinden we opnieuw vaker terug bij respondenten die in een (half)open bebouwing wonen (i.c. 68%-70% t.o.v. 41%-56%), en het minst vaak bij zij in een rijwoning (41%). Respondenten woonachtig in een appartement, studio of kamer geven dan weer significant vaker aan dan alle overige respondenten dat ze over een andere privé-standplaats beschikken zoals parkeerterrein, ondergrondse garage, ... (resp. 23% t.o.v. 3%-6%).

Tabel 45: Beschikbaarheid parkeerruimte (=ja), naar woningtype (meerdere antwoorden mogelijk)

	Open bebouwing		Halfopen bebouwing		Rijwoning		App. / studio / kamer	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Garage / autobox*	195	71,1	206	68,4	285	31,4	186	26,4
Oprit / carport	211	77,2	212	70,2	105	11,6	31	4,4
Bergruimte voor fietsen	187	68,4	212	70,1	371	40,9	395	56,1
Andere privé-standplaats**	18	6,5	8	2,8	51	5,6	164	23,3
Totaal	274		302		907		704	
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: respondenten die in de betreffende woningtypes wonen (n=2.187)

* groot genoeg om minimum 1 auto te parkeren; ** parkeerterrein, ondergrondse garage bij appartementen, ...

3.1.11 Rijbewijs B

Van de volwassen respondenten (i.c. 18 jaar en ouder) beschikken 8 op de 10 over een rijbewijs B; 11% heeft geen rijbewijs en 6% stelt dat niet zij, maar wel een ander gezinslid een rijbewijs heeft.

De respondenten van het deelgebied Buiten R4 beschikken significant vaker over een rijbewijs B dan de respondenten van de drie overige deelgebieden (resp. 91% t.o.v. 79%-84%).

Betreffende de respondenten die geen rijbewijs B hebben (en ook geen ander gezinslid), hier noteren we significant hogere aandelen voor zij die woonachtig zijn Binnen R40 en Rond R40 ten opzichte van de respondenten van de deelgebieden Binnen R4 en Buiten R4 (resp. 14%-16% t.o.v. 4%-8%).

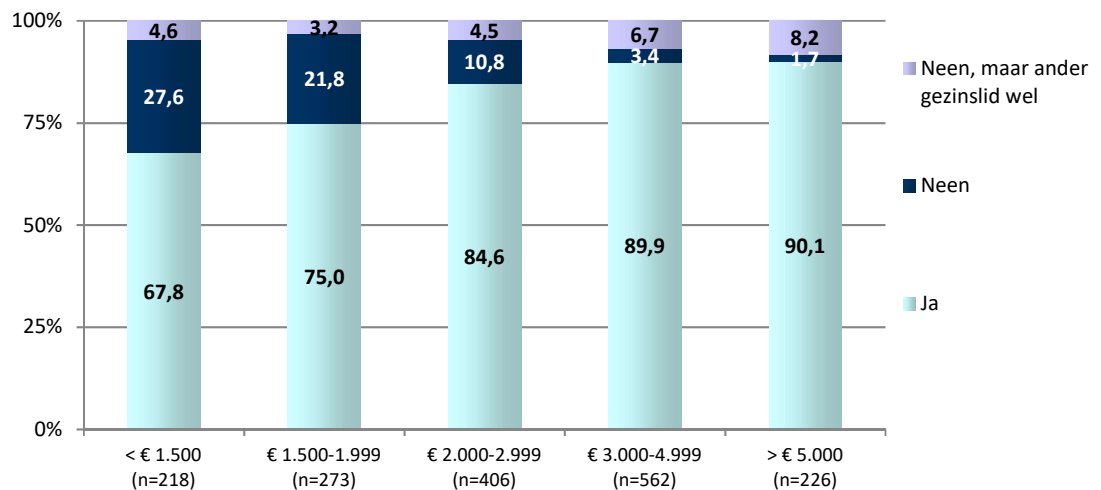
Tabel 46: Al dan niet beschikken over rijbewijs B, naar deelgebied

Rijbewijs B	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ja	437	79,1	446	79,4	491	83,7	259	90,9	1.633	82,3
Neen	87	15,8	77	13,7	50	8,5	13	4,5	226	11,4
Neen, maar ander gezinslid wel	28	5,1	39	6,9	46	7,8	13	4,6	126	6,3
Totaal	552	100,0	561	100,0	587	100,0	284	100,0	1.985	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,2	0	0,0	1	0,2	1	0,3	3	0,2

Basis: respondenten vanaf 18 jaar oud (n=1.988; 3 'geen antwoord')

Hoe lager het beschikbaar netto gezinsinkomen per maand, hoe minder de respondent stelt over een rijbewijs B te beschikken.

Figuur 6: Al dan niet beschikken over rijbewijs B, naar inkomen



Basis: respondenten vanaf 18 jaar die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.687; 2 'geen antwoord')

De respondenten die over een maandelijks netto gezinsinkomen beschikken van meer dan 2.000 euro hebben significant vaker een rijbewijs B dan de respondenten die zich in de twee laagste inkomenscategorieën bevinden (resp. 85%-90% t.o.v. 68%-75%).

Omgekeerd, hebben de respondenten die over minder dan 1.500 euro en tussen 1.500 en 1.999 euro per maand beschikken significant vaker géén rijbewijs B (en ook geen ander gezinslid) in vergelijking met de respondenten van de daaropvolgende drie hogere inkomensklassen (resp. 22%-28% t.o.v. 2%-11%). Ook zij met een maandelijks gezinsinkomen tussen € 2.000 en 2.999 geven vaker aan geen rijbewijs B te hebben (in het gezin) dan zij in de twee hogere inkomenscategorieën (resp. 11% t.o.v. 2%-3%).

3.1.12 Kunnen fietsen

Een overgrote meerderheid van de Gentenaren (94%) geeft aan te kunnen fietsen. 2% kan niet fietsen, maar zou het wel graag leren; 5% kan niet fietsen en heeft er ook geen interesse in.

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

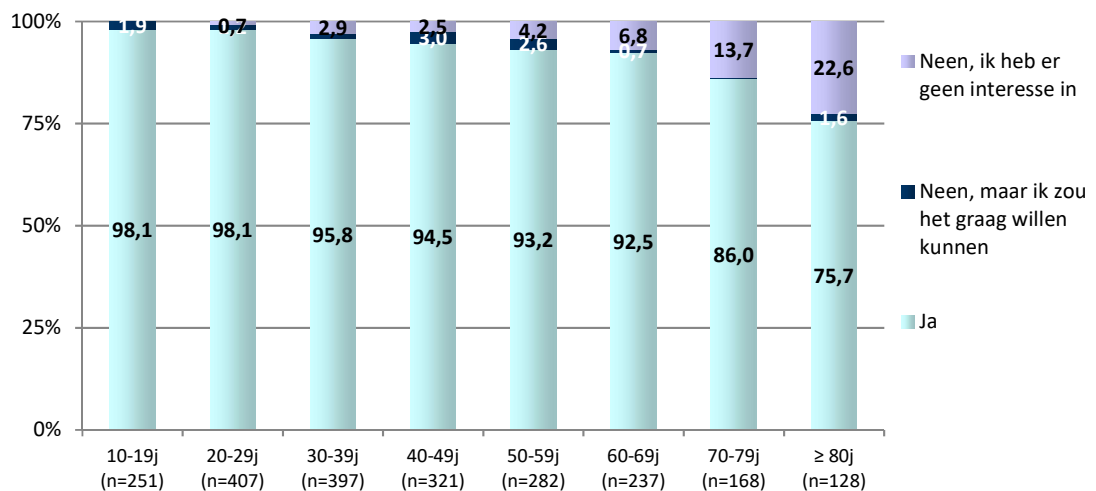
Tabel 47: Al dan niet kunnen fietsen, naar deelgebied

Kunnen fietsen	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Ja	560	93,7	585	93,6	610	93,5	297	94,0	2.052	93,7
Neen, maar zou het graag willen	11	1,9	10	1,6	11	1,6	4	1,4	36	1,7
Neen, en ook geen interesse	26	4,4	30	4,8	32	4,9	15	4,6	102	4,7
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: alle respondenten (n=2.191)

Het aandeel respondenten dat kan fietsen is min of meer stabiel tot de leeftijd van 70 jaar (i.c. tussen 92% en 98%), vervolgens daalt het significant (i.c. 70-79 jaar: 86% en ≥ 80 jaar: 76%). Respondenten in de twee oudste leeftijdsgroepen die niet (meer) kunnen fietsen, geven aan er ook geen interesse (meer) in te hebben (i.c. 14% en 23%).

Figuur 7: Al dan niet kunnen fietsen, naar leeftijd



Basis: alle respondenten (n=2.191)

Hoe hoger het beschikbaar netto inkomen per maand, hoe hoger het aandeel respondenten dat kan fietsen.

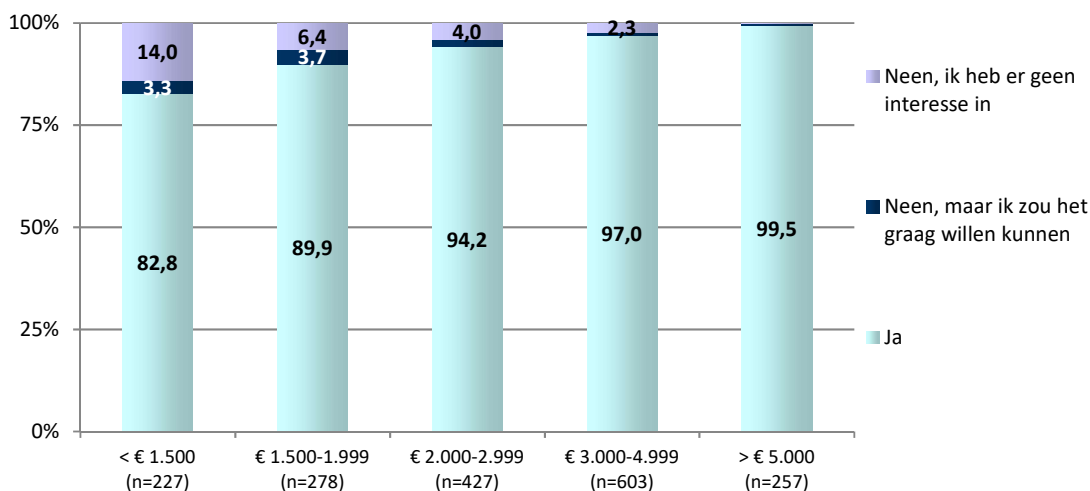
Respondenten met een maandelijks netto inkomen van meer dan 2.000 euro kunnen significant meer fietsen dan respondenten die zich in de laagste inkomenscategorie bevinden (resp. 94% (€ 2.000-2.999), 94% (€ 3.000-4.999 euro) en 100% (\geq € 5.000) t.o.v. 83% ($<$ € 1.500)).

Ook het aandeel respondenten dat kan fietsen en die over 3.000 tot 4.999 euro per maand beschikken alsook zij die meer dan 5.000 euro per maand hebben, is significant hoger dan dit van de respondenten die kunnen fietsen en beschikken over een maandelijks inkomen tussen 1.500 en 1.999 euro (resp. 97% en 99,5% t.o.v. 90%).

Omgekeerd blijken de respondenten die over minder dan 1.500 euro en tussen 1.500 en 1.999 euro per maand beschikken in vergelijking met zij die meer dan 5.000 euro hebben, significant meer niet te kunnen fietsen maar zouden dit wel graag willen kunnen (resp. 3% en 4% t.o.v. 2%, 1% en 0,3%).

14% van de respondenten met een inkomen van minder dan 1.500 euro per maand kan niet fietsen en heeft hiervoor ook geen interesse; dit is een significant hoger aandeel dan de respondenten in de vier hogere inkomenscategorieën (resp. 6%, 4%, 2% en 0,2%).

Figuur 8: Al dan niet kunnen fietsen, naar netto gezinsinkomen



Basis: respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.792)

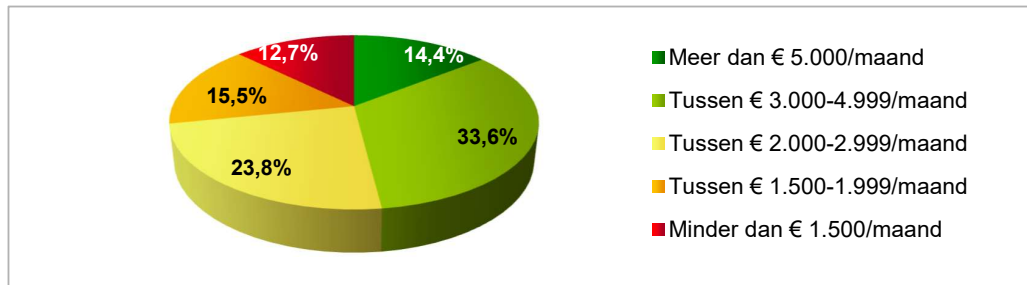
3.1.13 Inkomenssituatie

Respondenten werden gevraagd naar het netto beschikbaar gezinsinkomen per maand.

Een derde (34%) van de respondenten die op deze vraag geantwoord hebben, geeft aan een maandelijks beschikbaar netto gezinsinkomen van 3.000 tot 4.999 euro per maand te hebben; een kwart (24%) heeft tussen 2.000 en 2.999 euro per maand.

Iets meer dan 1 op de 10 respondenten (13%) bevindt zich in de laagste inkomenscategorie met een maandelijks gezinsinkomen van minder dan 1.500 euro en evenzoveel (14%) vinden we terug in de hoogste inkomenscategorie met een inkomen van meer dan 5.000 euro per maand; 16% kan maandelijks beschikken over 1.500 tot 1.999 euro per maand.

Figuur 9: Verdeling naar inkomensklasse o.b.v. totale beschikbare netto inkomen per maand van het huishouden – Totaal



Basis: alle respondenten (n=2.191; 399 'geen antwoord')

De respondenten van de deelgebieden Binnen en Rond R40 vinden we significant meer in de laagste inkomenscategorie terug (minder dan 1.500 euro per maand) in vergelijking met zij die wonen Binnen en Buiten R4 (resp. 16% en 17% t.o.v. 8% en 7%).

38% en 40% van de respondenten van resp. de deelgebieden Binnen en Buiten R4 hebben een maandelijks gezinsinkomen van 3.000 tot 4.999 euro; dit zijn significant hogere aandelen dan wie woont in het gebied Binnen R40 (28%).

Ook is het aandeel van de respondenten van het deelgebied Binnen R4 die over meer dan 5.000 euro per maand beschikken significant hoger dan dit van de respondenten woonachtig in het gebied Binnen R40 (resp. 17% t.o.v. 11%).

Tabel 48: Inkomenssituatie, naar deelgebied

Inkomenscategorie	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
< € 1.500/maand	81	16,3	87	16,5	41	7,9	18	7,2	227	12,7
€ 1.500-1.999/maand	98	19,7	77	14,6	72	13,9	31	12,5	278	15,5
€ 2.000-2.999/maand	124	24,9	126	24,0	117	22,8	59	23,5	427	23,8
€ 3.000-4.999/maand	141	28,1	165	31,3	197	38,2	101	40,3	603	33,6
≥ € 5.000/maand	55	11,1	72	13,7	89	17,2	41	16,5	257	14,4
Totaal	500	100,0	526	100,0	516	100,0	250	100,0	1.792	100,0
Geen antwoord	97	16,3	99	15,8	136	20,9	66	20,9	399	18,2

Basis: alle respondenten (n=2.191; 399 'geen antwoord')

3.2 Verplaatsingsgedrag in detail middels het verplaatsingsdagboekje

Om het verplaatsingsgedrag in detail te kunnen bestuderen, werd de respondenten tevens gevraagd voor één door ons opgegeven dag al zijn/haar verplaatsingen te noteren: welke was – voor elke verplaatsing – de vertrek- en aankomstplaats, welke vervoersmiddelen werden gebruikt om zich te verplaatsen, over welke afstand en welke tijdperiode was dit, enz. De respectievelijke vragen werden opgenomen onder een afzonderlijk deel, zijnde het ‘verplaatsingsdagboekje’.

Alvorens de resultaten te beschrijven, wordt in een leeswijzer het noodzakelijk kader gegeven om de resultaten/de analyses correct te kunnen interpreteren.

LEESWIJZER

- De netto-respons bedraagt 2.195 enquêtes (i.c. ongewogen basis). De analyses zijn telkens gebeurd op de gewogen cijfers, waarbij het totaal aantal valide ingevulde enquêtes voor Gent in zijn geheel steeds 2.191 bedraagt (zie 2.2.5).
- Alle respondenten werd gevraagd – voor een gegeven dag van de week¹⁷ – aan te geven of ze zich al dan niet verplaatst hadden. De respondenten die zich verplaatst hadden, werd tevens gevraagd al hun verplaatsingen gedetailleerd te noteren.
- Van de 2.191 respondenten, laat 75% weten (N=1.606) op de betreffende dag een verplaatsing te hebben gemaakt; 25% (N=531) heeft geen verplaatsing gemaakt. 53 respondenten hebben deze vraag niet beantwoord en zijn bijgevolg niet opgenomen in bovenstaande percentages.
- Van de 1.606 respondenten die aangeven een verplaatsing te hebben gemaakt, hebben er 1.483 hun verplaatsingen voldoende gedetailleerd ingevuld. Niet al hun verplaatsingen werden echter als valide beschouwd.

Immers, met dit onderzoek wil de stad Gent het verplaatsingsgedrag van de Gentse burgers in kaart brengen. Respondenten die zich op de betreffende dag wel verplaatst hebben, maar geen enkele van hun verplaatsingen vanuit of naar Gent gedaan hebben, worden zodoende beschouwd als respondenten die zich niet verplaatst hebben. Het gaat in totaal om 6 respondenten, die zich wel verplaatst hebben, maar dus niet in Gent.

Van de overige 1.477 respondenten die op de betreffende dag minstens een verplaatsing vanuit en/of naar Gent hebben gemaakt, zijn enkel de verplaatsingen aanvaard op Belgisch grondgebied. Een respondent die bijvoorbeeld vanuit Gent naar Amsterdam gaat, vervolgens van Amsterdam naar Den Haag en tot slot van Den Haag terug naar Gent, heeft niet 3, maar slechts 2 verplaatsingen gemaakt.

Tot slot merken we op dat indien een verplaatsing de landsgrens overschrijdt, enkel de gegevens van het gedeelte op Belgisch grondgebied in rekening worden gebracht (d.i. aantal km op Belgisch grondgebied, hoofdvervoerswijze op Belgisch grondgebied, ...)¹⁸.

¹⁷ In de vragenlijst werd opgegeven voor welke dag van de week (maandag, dinsdag, ... tot en met zondag) de respondent zijn/haar verplaatsingen diende te noteren.

BEGRIPPEN

- Onder **een ‘verplaatsing’** moet worden verstaan: “het verlaten van een plaats om naar een andere plaats/bestemming te gaan en dit met een bepaald doel (d.i. om op die plaats iets te doen)”.

Een verplaatsing kan met meerdere voertuigen gemaakt worden, dus uit meerdere deeltrajecten bestaan. Een dergelijk deeltraject wordt aangeduid als **een ‘rit’**.

Om een concreet voorbeeld te geven: een respondent verlaat het huis en gaat met de fiets naar het station. Daar neemt hij de trein en vervolgens de metro tot aan de werkplaats. Na het werk wordt dezelfde verplaatsing – in omgekeerde richting – gemaakt naar huis.

Deze respondent maakt in totaal 2 verplaatsingen: 1. van huis naar werk; 2. van werk naar huis. Beide verplaatsingen bestaan uit 3 ritten: 1. per fiets van huis tot station; 2. per trein van station tot station; 3. per metro van station tot het werk (en omgekeerd).

Gelet op de complexiteit en diversiteit van het verplaatsingspatroon werd daarom zowel in het schriftelijk als het online verplaatsingsdagboekje voor de respondent een toelichting gegeven over wat precies bedoeld wordt met een ‘verplaatsing’ en hoe het begrip toe te passen in een aantal vaak voorkomende ‘standaardgevallen’; er werden voorbeelden gegeven van mogelijk voorkomende verplaatsingen en dit zowel voor de volwassenen als voor de jongeren.

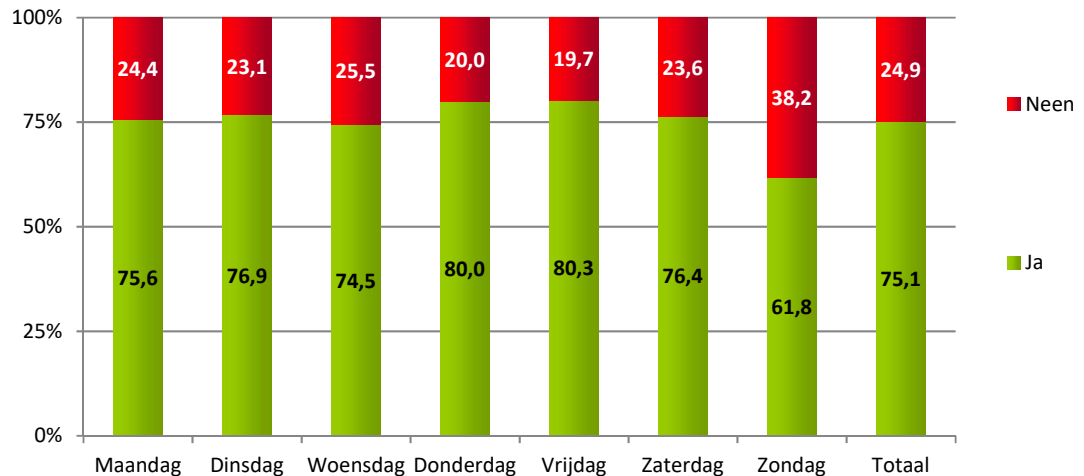
- Onder **hoofdvervoerswijze / hoofdvervoersmiddel** moet worden verstaan: “de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de verplaatsing aflegt”. Indien dit één verplaatsingsmiddel is (bijv. een verplaatsing van thuis naar school te voet) dan is uiteraard per definitie dat respectievelijke verplaatsingsmiddel (dus hier te voet) het hoofdvervoersmiddel. Indien eerst te voet 300 meter gewandeld wordt om vervolgens de bus te nemen over een afstand van 5 km dan is de bus het hoofdvervoersmiddel.
- Met **afstand** wordt bedoeld, de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoersmiddel. De aanduidingen van de afstand zijn subjectieve percepties van de respondenten die evenwel via cleaning van de data in de mate van het mogelijke werden gecorrigeerd.

¹⁸ Cijfers van buiten de landsgrenzen zijn enerzijds niet relevant in het kader van dit onderzoek, en anderzijds zouden ze de resultaten kunnen vertekenen (bijv. vliegtuigreis van duizenden kilometers).

3.2.1 Aantal verplaatsingen

Drie kwart van de respondenten (75%) heeft zich verplaatst op de – voor de respondent – opgelegde verplaatsingsdag. Een vierde (25%) van de respondenten heeft zich die dag niet verplaatst. 53 respondenten hebben deze vraag niet beantwoord.

Figuur 10: Al dan geen verplaatsing op de opgegeven dag, naar dag van de week



Basis: alle respondenten (n=2.191; 53 'geen antwoord')

Wanneer we naar de verscheidene dagen van de week kijken, blijkt het aandeel respondenten dat zich verplaatst op de betreffende dagen tussen 62% (zondag) en 80% (donderdag en vrijdag) te liggen. We stellen één significante afwijking vast, met name voor wat betreft het verplaatsingsgedrag op zondag ten aanzien van alle overige dagen: op zondag begeeft een significant kleiner aandeel respondenten zich buitenshuis (62%) in vergelijking met alle overige dagen (74% tot 80%).

Gemiddeld verplaatst de Gentenaar (vanaf 10 jaar oud) zich 2,1 keer per dag¹⁹.

In Gent wonen 234.868 personen van 10 jaar of ouder²⁰. Aan een **gemiddelde van 2,1 verplaatsingen per dag**, betekent dit dat alle Gentse inwoners van 10 jaar en ouder een totaal van 498.061 verplaatsingen²¹ per dag maken.

Beschouwen we alle leeftijden, dan bedraagt – gegeven dat 0 tot 10-jarigen zich gemiddeld even vaak verplaatsen – het totaal aantal verplaatsingen per dag 558.574.

¹⁹ De basis bedraagt 2.014 respondenten: 2.191 respondenten minus 53 respondenten (gaven niet aan of ze zich al dan niet verplaatst hebben) minus 123 respondenten (stelden zich wel verplaatst te hebben, maar deelden niet mee hoeveel verplaatsingen). Gezien het gewogen cijfers betreft, kan het totaal afwijken van de som/het verschil van de afzonderlijke delen.

²⁰ Bevolkingscijfers 2021; Bron <http://www.gent.be/gentincijfers/>.

²¹ Het betreft dus enkel verplaatsingen die minstens gedeeltelijk in België plaatsvonden.

Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 1,4 tot 2,4 al naargelang de dag van de week. Het gemiddeld aantal verplaatsingen op zondag ligt significant lager dan het gemiddeld aantal verplaatsingen op alle overige dagen (gemiddeld 2,0 tot 2,4).

Tabel 49: Gemiddeld aantal verplaatsingen per dag door Gentse burgers (10 jaar en ouder: N=234.868; alle leeftijden: N=263.404)

Dag van de week	Gemiddeld # verplaatsingen	Totaal # verplaatsingen door Gentse burgers (10 jaar en ouder)	Totaal # verplaatsingen door Gentse burgers (alle leeftijden)
Maandag	2,0	479.761	538.051
Dinsdag	2,2	524.055	587.726
Woensdag	2,2	509.414	571.306
Donderdag	2,4	560.229	628.295
Vrijdag	2,3	536.510	601.695
Zaterdag	2,3	540.065	605.682
Zondag	1,4	338.116	379.196
Totaal	2,1	498.061	558.574

3.2.2 Verplaatsingswijze - Hoofdvervoerswijze

Voor elke gemaakte verplaatsing diende de respondent het gebruikte vervoersmiddel te noteren – hoe heeft men zich verplaatst? Dit kon uiteraard meer dan één vervoersmiddel zijn, bijvoorbeeld met de fiets naar het station en vervolgens met de trein tot aan het werk (= 1 verplaatsing, 2 vervoersmiddelen). Het vervoersmiddel waarmee de langste afstand is afgelegd, wordt beschouwd als de ‘hoofdvervoerswijze’.

In totaal werden **4.240 verplaatsingen** gemaakt. Eén op de zes (16%) van deze verplaatsingen gebeurt te voet gebeurt en een derde (34%) met de fiets. Hierbij geldt wel de opmerking dat we enkel kijken naar de ‘hoofdvervoerswijze’; gezien het voor- en na-transport naar/van openbaar vervoerhaltes vaak niet genoteerd wordt, is het aandeel fietsers en voetgangers aldus onderschat.

Het openbaar vervoer blijkt goed voor 11% van alle verplaatsingen. De wagen wordt gebruikt voor vier op de tien verplaatsingen (38%), zij het als chauffeur of passagier. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1% van de verplaatsingen. Tot slot noteren we nog dat 0,4% van alle verplaatsingen met een ‘ander’ vervoersmiddel gebeurde²².

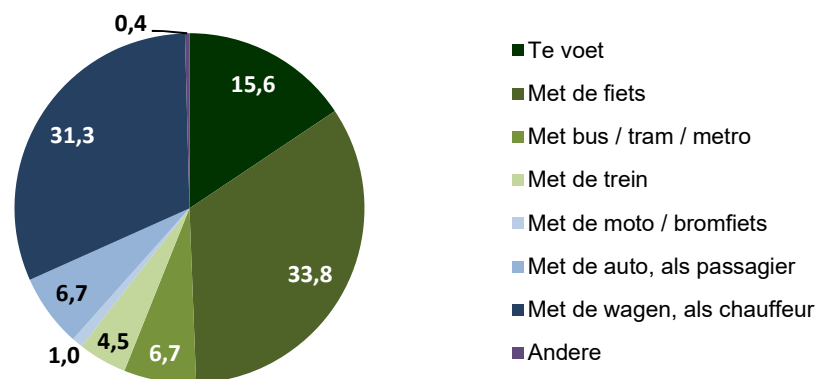
²² De respondent werd niet gevraagd dit ‘ander’ vervoersmiddel verder te preciseren. Uit de opgegeven afstanden en verplaatsingstijden (en derhalve gemiddelde snelheden) betreft het vermoedelijk een mix van gemotoriseerde (max. 25 km/u) en niet-gemotoriseerde vervoersmiddelen zoals skateboard, step, enz.

Tabel 50: Hoofdvervoerswijze van de verplaatsing

Hoofdvervoerswijze	N	%
Te voet	662	15,6
Met de fiets	1.433	33,8
Met bus / tram / metro	283	6,7
Met de trein	190	4,5
Met de moto / bromfiets	43	1,0
Met de auto, als passagier	286	6,7
Met de wagen, als chauffeur	1.326	31,3
Andere	18	0,4
Totaal	4.240	100,0

Basis: alle verplaatsingen (n=4.240)

Figuur 11: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen



Basis: alle verplaatsingen (n=4.240)

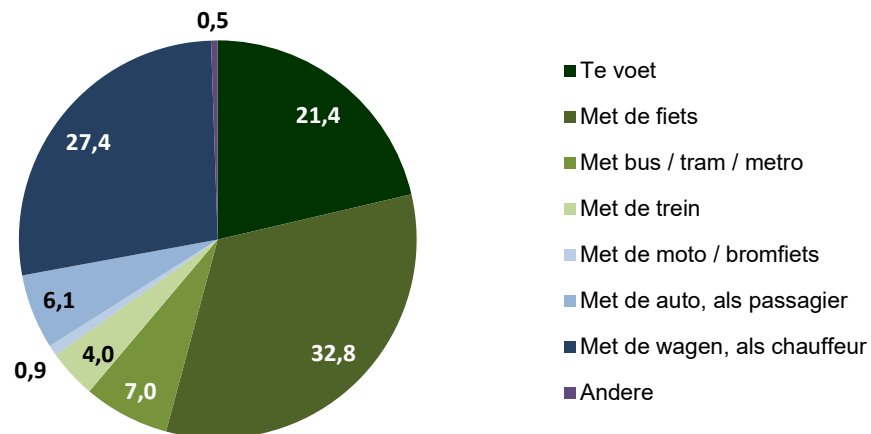
AANTAL RITTEN

Wanneer we niet enkel naar de hoofdvervoerswijze kijken (i.c. het vervoersmiddel waarmee de langste afstand is afgelegd), maar alle vervoersmiddelen in beschouwing nemen die een respondent gebruikt om zich van punt A naar punt B te verplaatsen (bijv. met de fiets naar het station en vervolgens met de trein), dan blijkt dat in totaal **4.874 ritten** werden afgelegd.

Gezien we voorheen 4.240 verplaatsingen noteerden, bestaat een verplaatsing aldus uit gemiddeld 1,1 rit. Merk ook hier weer op dat dit aantal een onderschatting is, omdat niet alle ritten consequent genoteerd worden (vnl. de korte voor-, na- of tussenverplaatsingen te voet van bijv. 20 meter of minder).

De helft van alle ritten gebeurt te voet (21%) of met de fiets (33%). Bij één op de tien ritten maakt men gebruik van het openbaar vervoer (bus of tram: 7%; trein: 4%). De wagen wordt gebruikt voor een derde van alle ritten: 27% als bestuurder en 6% als passagier.

Figuur 12: Modal split naar vervoerswijze van de ritten



Basis: alle ritten (n=4.874)

MULTIMODALE VERPLAATSINGEN

Voor 9 op de 10 van de verplaatsingen (91%) werd slechts van één enkel vervoersmiddel gebruik gemaakt. Voor 373 van de 4.240 verplaatsingen (i.c. 9%) gaf de respondent verscheidene vervoersmodi op (bijv. combinatie van fiets en bus/tram).

Zoals hoger reeds opgemerkt, zal het aandeel multimodale verplaatsingen in realiteit hoger liggen, aangezien niet alle respondenten zeer korte voor-, na- of tussenverplaatsingen (bijv. van huis naar bushalte) noteren. Nemen we – in dit kader – de verplaatsingen in beschouwing met als hoofdmodus ‘openbaar vervoer’ (i.c. bus, tram of trein) waarbij de respondent géén voor-/naverplaatsing noteerde maar kan verondersteld worden dat er wel een voor- en natransport is gebeurd, dan kunnen bijkomend 180 verplaatsingen (i.c. 4%) als vermoedelijk multimodaal worden beschouwd. Het totale aandeel multimodale verplaatsingen bedraagt dan 13%.

Wanneer we verplaatsingen ‘te voet’ buiten beschouwing laten – aangezien het in merendeel gaat om zeer korte voor-, na- of tussenverplaatsingen (bijv. van huis naar bushalte) en bovendien veel respondenten deze verplaatsingen ‘vergeten’ te noteren – blijken nog 182 van de 4.240 verplaatsingen (i.c. 4%) met verscheidene vervoersmodi te zijn gebeurd (bijv. combinatie van fiets en bus/tram).

VOOR- & NAVERPLAATSINGEN VAN OF NAAR GENT²³

In wat volgt, wordt verder ingezoomd op de verplaatsingen waarbij de respondent van meerdere vervoersmodi gebruik maakt (bijv. met de fiets naar het station); meer bepaald, welk vervoersmiddel gebruikt wordt om de voor- of naverpaatsing te maken. Wanneer bijvoorbeeld een respondent met de fiets naar het station gaat, om vervolgens – na de treinrit – een bus te nemen naar de eindbestemming, wordt de voorverplaatsing gemaakt middels de fiets en de naverplaatsing middels de bus.

In totaal werden 421 voor- of naverplaatsingen in, naar of vanuit Gent gemaakt. Zoals eerder aangegeven, zijn deze cijfers 'onderschattingen' daar niet iedereen 'korte' verplaatsingen (zoals in geval van de voor- en natrajecten naar de bushalte of het station) als dusdanig heeft genoteerd.

De overgrote meerderheid van de voor- of naverplaatsingen gebeurt te voet²⁴ (59%) of per fiets (31%). 6% van de voor- of naverplaatsingen gebeurt met bus of tram, en 3% met de wagen.

Tabel 51: Hoofdvervoerswijze van de voor- en naverplaatsingen

Hoofdvervoerswijze voor-/naverplaatsing	N	%
Te voet	250	59,5
Met de fiets	131	31,2
Met bus / tram / metro	23	5,6
Met de trein	1	0,3
Met de moto / bromfiets	0	0,0
Met de auto, als passagier	4	0,9
Met de wagen, als chauffeur	7	1,6
Andere	4	0,9
Totaal	421	100,0

Basis: alle voor- en naverplaatsingen (n=421)

346 van de 421 voor- en naverplaatsingen (82%) maken deel uit van een verplaatsing waarbij de hoofdvervoerswijze het openbaar vervoer betreft (hetzij bus of tram, hetzij de trein). Met andere woorden, het betreft voor- en naverplaatsingen naar/van een bus-/tramhalte of treinstation. In veel mindere mate gebeurt een voor- of naverplaatsing wanneer de hoofdvervoerswijze van de verplaatsing te voet (i.c. 3 voor- of naverplaatsingen), de fiets (i.c. 17 voor- of naverplaatsingen), de wagen als passagier (i.c. 22 voor- of naverplaatsingen) of de wagen als bestuurder (i.c. 32 voor- of naverplaatsingen) betreft.

²³ Het betreft hier enkel voor- en naverplaatsingen in, naar of vanuit Gent.

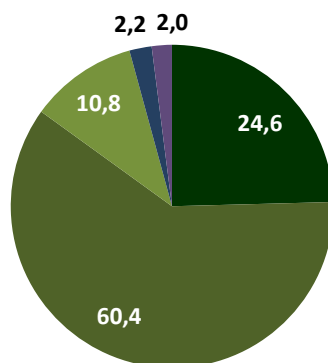
²⁴ Nogmaals: in realiteit zal dit aandeel hoogst waarschijnlijk nog hoger zijn, gezien kan verondersteld worden dat de korte voor- of naverplaatsingen die niet genoteerd werden in hoofdzaak te voet gemaakt werden.

Wanneer de hoofdvervoerswijze van de verplaatsing de trein betreft, gebeurt de voor- of naverplaatsing van/naar het station (in Gent) in hoofdzaak te voet (25%) of met de fiets (60%). Eén op de tien verplaatsingen (11%) naar of van het station in Gent gebeuren met bus of tram. In beperkte mate (telkens 2%) verplaatst men zich met de wagen (als bestuurder of passagier) naar het station of met nog een ander vervoersmiddel (bijv. step, skateboard, enz.).

De (voor- of na)verplaatsing naar een bus- of tramhalte gebeurt hoofdzakelijk te voet (94%). In veel mindere mate (telkens 3%) gebruikt men de fiets of de wagen als passagier. Ook wanneer de hoofdvervoerswijze van de verplaatsing de wagen betreft (hetzij als bestuurder, hetzij als passagier), gebeurt de voor- of naverplaatsing (naar of van de wagen) in grote mate te voet (83%). De fiets is goed voor 14% van de verplaatsingen naar of van de wagen en 2% maakt gebruik van bus of tram.

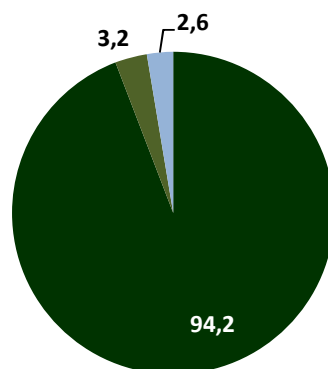
Figuur 13: Hoofdvervoerswijze van de voor- en naverplaatsingen, naar hoofdmodus van de verplaatsing (N totaal aantal voor- en na verplaatsingen)

Trein (n=197)



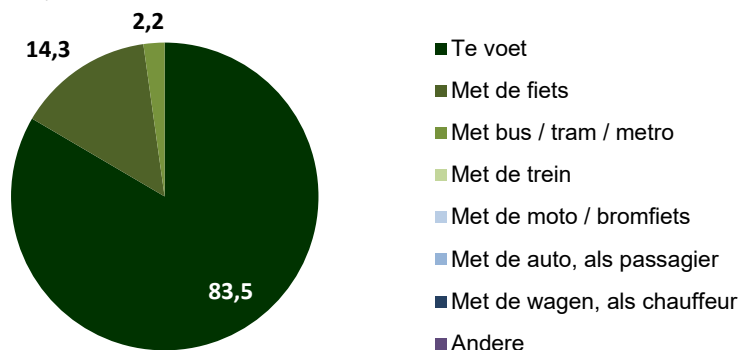
- Te voet
- Met de fiets
- Met bus / tram / metro
- Met de trein
- Met de moto / bromfiets
- Met de auto, als passagier
- Met de wagen, als chauffeur
- Andere

Bus of tram (n=150)



- Te voet
- Met de fiets
- Met bus / tram / metro
- Met de trein
- Met de moto / bromfiets
- Met de auto, als passagier
- Met de wagen, als chauffeur
- Andere

Wagen (n=54)



Basis: alle voor- en naverplaatsingen

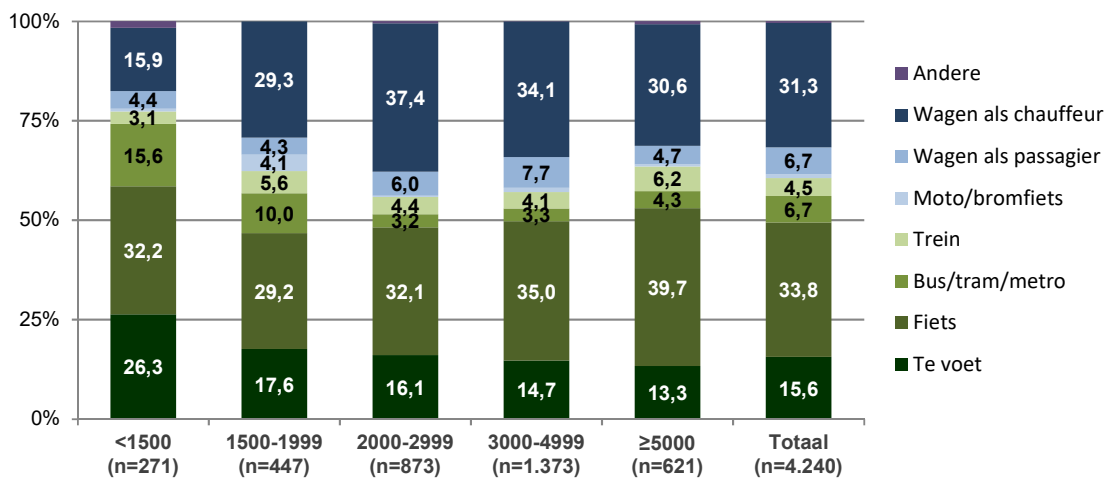
HOOFDVERVOERWIJZE NAAR NETTO GEZINSINKOMEN RESPONDENT

Het netto beschikbaar gezinsinkomen van de respondent heeft een invloed op de hoofdvervoerswijze. Zo vinden we dat respondenten in de laagste inkomensklasse (€ <1.500/maand) zich vaker te voet (26%) alsook met bus of tram (16%) verplaatsen in vergelijking met respondenten in de overige (hogere) inkomensklassen (resp. 13% tot 18% en 3% tot 10%); anderzijds, verplaatsen de respondenten in de laagste inkomensklasse zich significant minder vaak met de wagen als chauffeur (resp. 16% t.o.v. 29% tot 37%).

Respondenten in de hoogste inkomensklasse (€ ≥ 5.000/maand) verplaatsen zich significant vaker met de fiets dan respondenten in de overige (lagere) inkomensklassen (resp. 40% t.o.v. 29% tot 35%).

Respondenten in de middelste inkomensklasse (€ 2.000-2.999/maand) maken dan weer vaker gebruik van de wagen als chauffeur (37%), vergeleken met zij in de lagere inkomensklassen (16% tot 29%), alsook zij in de hoogste inkomensklasse (31%).

Figuur 14: Hoofdvervoerswijze, naar netto gezinsinkomen van respondent



Basis: alle verplaatsingen (n=4.240)

3.2.3 Verplaatsingsmotief

In wat volgt, wordt nagegaan waarom men zich verplaatst: de motieven.

43% van de verplaatsingen blijkt een 'terug-verplaatsing' te zijn. Wie zich ergens naartoe begeeft, keert bijna altijd dezelfde dag nog terug naar huis.

Wanneer we de verplaatsingen 'naar huis' buiten beschouwing laten en ons richten op de reden waarom men zich buitenshuis heeft begeven, blijken bijna vier op de tien verplaatsingen (37%) zogenaamde 'functionele' verplaatsingen te zijn. Hieronder verstaan we verplaatsingen naar school, naar het werk en verplaatsingen in het kader van het werk (d.i. zakelijke verplaatsingen). Binnen deze functionele verplaatsingen staat evenwel het werkverkeer (22%) met stip bovenaan.

Een vierde van alle verplaatsingen (23%) wordt ondernomen in het kader van boodschappen doen of diensten (bijv. naar de dokter, bank, ...).

Recreatieve doeleinden (ontspanning, sport, cultuur) maken 28% van alle verplaatsingen uit.

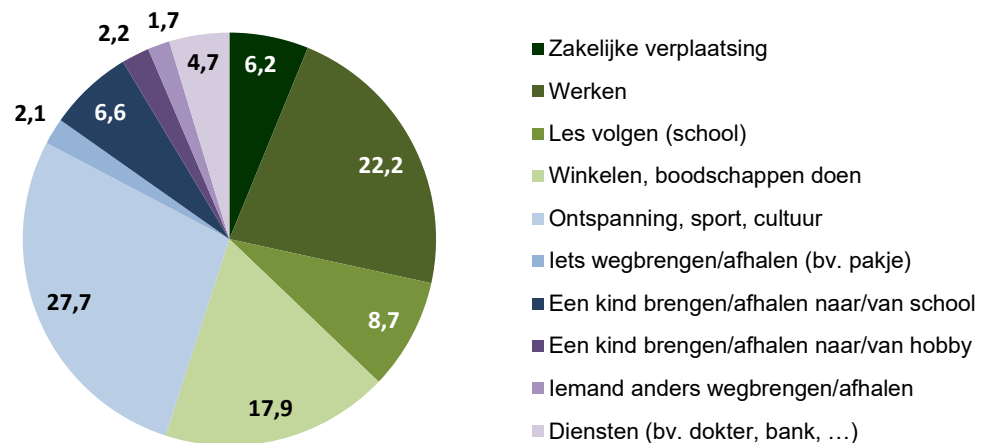
Bijna één op de zeven verplaatsingen (13%) tot slot, gebeurt om iets of iemand weg te brengen of op te halen; dit betreft in hoofdzaak een kind brengen naar of afhalen van school (7%).

Tabel 52: Motief om zich te verplaatsen

Motief	Gent Totaal		Gent Totaal	
	N	%	N	%
Naar huis	1.825	43,1	<i>Buiten beschouwing</i>	
Zakelijk verplaatsing	149	3,5	149	6,2
Werken	535	12,7	535	22,2
Les volgen (school)	209	4,9	209	8,7
Winkelen, boodschappen doen	430	10,2	430	17,9
Ontspanning, sport, cultuur	667	15,8	667	27,7
Iets wegbrengen/afhalen (bv. pakje)	50	1,2	50	2,1
Een kind brengen/afhalen naar/van school	160	3,8	160	6,6
Een kind brengen/afhalen naar/van hobby	52	1,2	52	2,2
Iemand anders wegbrengen/afhalen	42	1,0	42	1,7
Diensten (bv. dokter, bank, ...)	113	2,7	113	4,7
Totaal	4.232	100,0	2.407	100,0
<i>Geen antwoord</i>	8	0,2	8	0,3

Basis: alle verplaatsingen (n=4.240; 8 'geen antwoord')

Figuur 15: Modal split naar motief van de verplaatsing



Basis: alle verplaatsingen, exclusief de verplaatsingen met motief 'naar huis' (n=2.415; 8 'geen antwoord')

3.2.4 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

3.2.4.1 HOOFDVERVOERSWIJZE PER MOTIEF – MODAL SPLIT PER MOTIEF

De koppeling tussen motief en modus geeft een beeld over het hoe en waarom van het verplaatsingspatroon van de respondenten. Gegeven een motief, wordt hier nagegaan welke modus of wijze van verplaatsing daarvoor gebruikt werd. Het betreft een analyse vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief.

Een vierde van de **zakelijke verplaatsingen** (verplaatsingen voor het werk) gebeurt te voet of met de fiets (25%); het gebruik van het openbaar vervoer bedraagt 6%. Het merendeel van de zakelijke verplaatsingen echter gebeurt met de wagen (67%), waarbij het aandeel carpoolers beperkt is (5%).

Vier op de tien **verplaatsingen naar het werk** doet men te voet of met de fiets (resp. 5% en 38%). Circa één op de zes werkverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer: bus/tram/metro is goed voor 4%, de trein voor 12%. Ook de wagen is goed voor vier op de tien verplaatsingen naar het werk (39%); het aandeel carpoolers bedraagt slechts 2%.

Het **schoolverkeer** (i.c. de combinatie van 'les volgen' en 'een kind brengen naar of halen van school') geeft een ander beeld: 62% van de verplaatsingen naar school gebeurt te voet (17%) of met de fiets (45%). Het openbaar vervoer – en dan voornamelijk bus/tram – wordt gebruikt voor één op de zeven (15%) verplaatsingen naar school. De wagen is goed voor een vijfde (22%) van de schoolverplaatsingen: 16% als chauffeur en 6% als passagier.

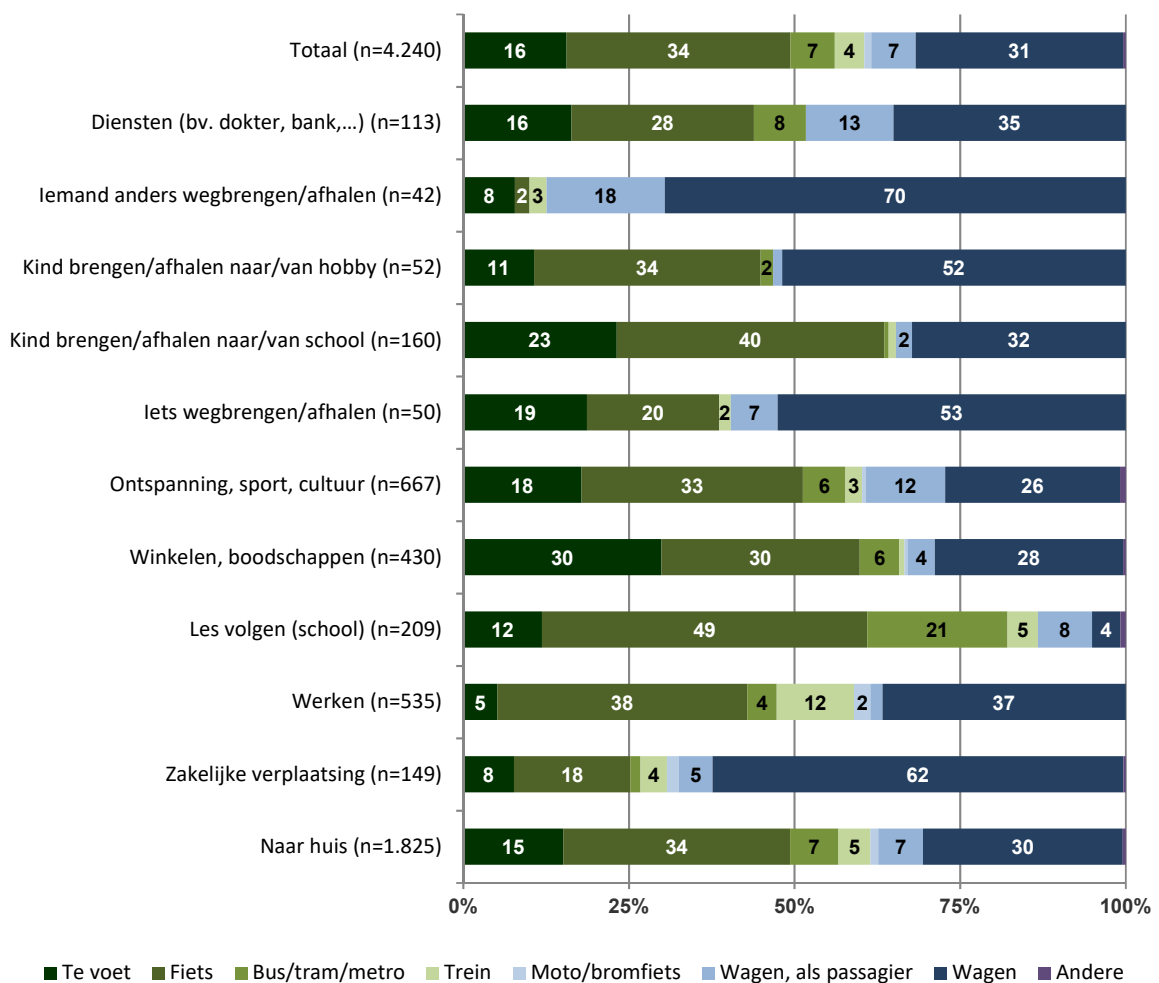
Voor zes op de tien **winkelverplaatsingen** gaat men te voet (30%) of maakt men gebruik van de fiets (30%). 7% van de verplaatsingen naar de winkel gebeurt met het openbaar vervoer – in hoofdzaak bus of tram. Ook de wagen wordt vaak gebruikt om zich naar de winkel te verplaatsen, met name 33%.

Vier op de tien (44%) verplaatsingen in het kader van **diensten** (bijv. naar de dokter, de bank, ...) gebeuren te voet of met de fiets. Het gebruik van het openbaar vervoer is goed voor 8%. De helft (48%) van de verplaatsingen in het kader van diensten gebeurt met de wagen.

Wanneer de Gentenaar zich naar een **ontspannings-, sport- of culturele activiteit** begeeft (incl. een kind brengen naar of halen van een hobby), gaat men vaak – de helft (51%) van de verplaatsingen – te voet of met de fiets. Het openbaar vervoer is goed voor 8%. Voor vier op de tien verplaatsingen (39%) in het kader van een ontspannings-, sport of culturele activiteit maakt men gebruik van de wagen, waarvan carpoolers goed zijn voor 11%.

Tenslotte, wanneer men **iemand/iets gaat wegbrengen of ophalen**, gebeurt een vierde (26%) van de verplaatsingen te voet (14%) of met de fiets (12%). Van het openbaar vervoer wordt zelden gebruik gemaakt (2%); veeleer neemt men de wagen (72%).

Figuur 16: Hoofdvervoerswijze, naar motief



Basis: alle verplaatsingen (n=4.240)

3.2.5 Afstand en duurtijd van een verplaatsing

Tabel 53 geeft een idee over 'hoe ver' de verplaatsingen zijn. Er wordt aangegeven hoeveel verplaatsingen in een bepaalde afstandscategorie worden uitgevoerd.

17% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 43% blijft binnen de 3 km. 59% is korter dan 5 km. 13% van de verplaatsingen zijn verder dan 25 km.

Indien de Gentenaar zich verplaatst, is dat gemiddeld over een afstand van 12,1 km (basis: zij die minstens een verplaatsing in Gent hebben gedaan).

Tabel 53: Afstand van de verplaatsingen

Afstand	N	%
0 - 1 km	741	17,5
1,1 - 3,0 km	1.102	26,0
3,1 - 5,0 km	642	15,1
5,1 - 10,0 km	759	17,9
10,1 - 15,0 km	224	5,3
15,1 - 25,0 km	207	4,9
25,1 - 40,0 km	162	3,8
> 40,0 km	403	9,5
Totaal	4.239	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,02
Gemiddelde²⁵	12,1 km	
Mediaan	4,0 km	

Basis: alle verplaatsingen (n=4.240; 1 'geen antwoord')

Betreffende de **verplaatsingstijd**: blijkt de analyse bedraagt 34% van de verplaatsingstijden maximaal 10 minuten. Verder kan aangegeven worden dat acht op de tien verplaatsingen (79%) maximaal een half uur duren.

Tabel 54: Duurtijd van de verplaatsingen

Duurtijd	N	%
0 - 10 minuten	1.445	34,2%
11 - 20 minuten	1.311	31,1%
21 - 30 minuten	594	14,1%
31 - 60 minuten	572	13,6%
> 60 minuten	300	7,1%
Totaal	4.222	100,0%
<i>Geen antwoord</i>	18	0,004
Gemiddelde²⁶	25 minuten	
Mediaan	15 minuten	

Basis: alle verplaatsingen (n=4.240; 18 'geen antwoord')

²⁵ Het rekenkundig gemiddelde wordt beïnvloed door 'extreme' waarden. Hier is het beter te kijken naar de mediaan.

²⁶ Ibid.

3.2.6 Afstand en hoofdvervoerswijze van een verplaatsing

Interessant is ook na te gaan middels welke modus welke afstanden worden afgelegd.

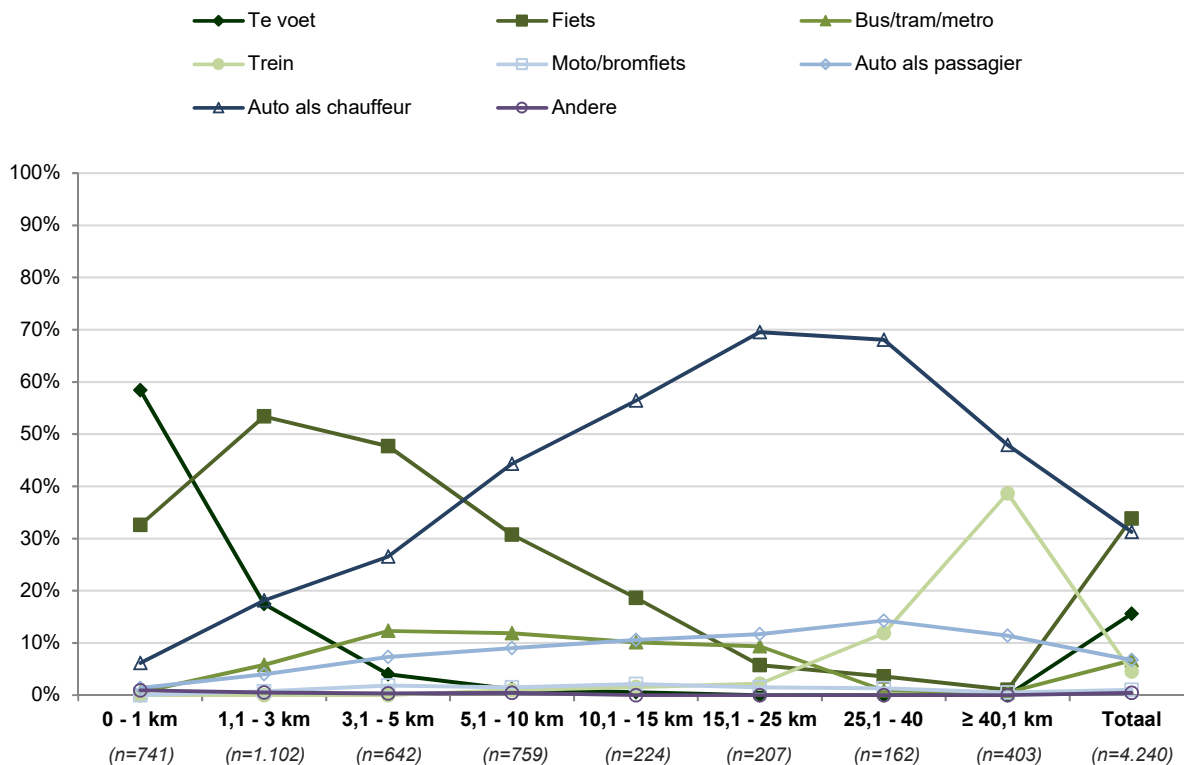
Uit onderstaande grafiek blijkt dat de modus **‘te voet’** een aandeel heeft van 58% in de categorie 0-1 km. De **fiets** wordt gebruikt tot 10 km met een aandeel tussen de 31% en 53%.

De **bus of tram** wordt genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 25 km: in de categorie 1-3 km noteren we een aandeel van 6%; dit aandeel groeit tot 12% voor de categorie 3-5 km en blijft min of meer constant tot een afstand van 15-25 km (9 tot 12%).

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om **de trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 12% en vanaf 40 km wordt 39% van de in deze categorie gemaakte verplaatsingen afgelegd met de trein.

Verder blijkt dat er met de **wagen** wordt gereden voor (zeer) korte verplaatsingen (sommatie van wagen als chauffeur én wagen als passagier): in de categorie 0-1 km bedraagt het aandeel 8%. Dit aandeel groeit met de afstand: van 22% in de categorie 1-3 km, 34% in de categorie 3-5 km, 53% in de categorie 5-10 km, tot 81% in de categorie 15-25 km en 82% in de categorie 25-40 km; voor afstanden verder dan 40 km daalt het gebruik van de wagen opnieuw – ten voordele van de trein – tot 59%.

Figuur 17: Afstand²⁷, naar hoofdvervoerswijze



Basis: alle verplaatsingen (n=4.240)

²⁷ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op het Belgisch grondgebied.

3.2.7 Afstand en hoofdvervoerswijze van woon-werkverplaatsingen

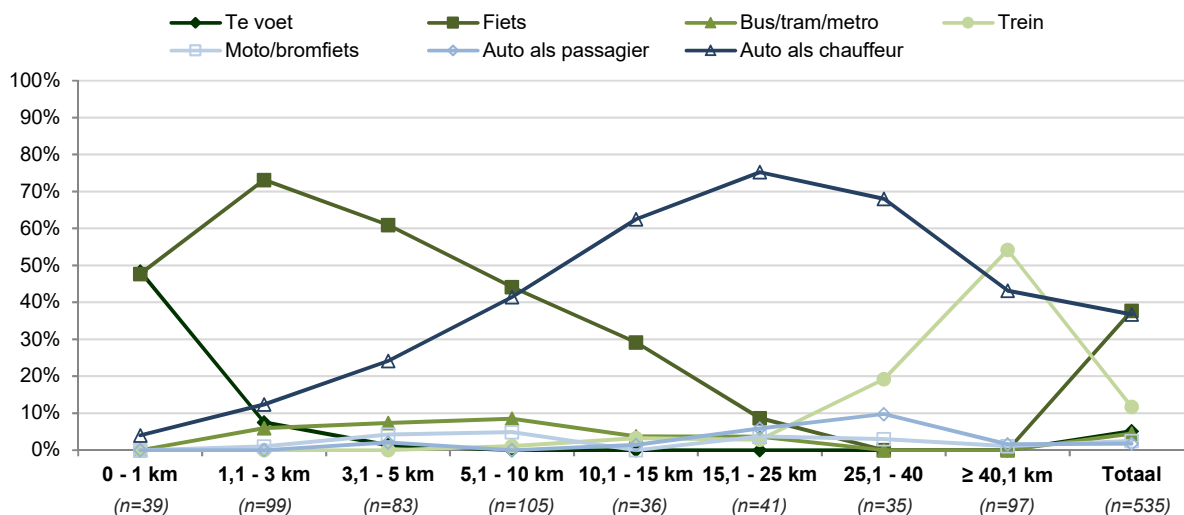
Nemen we enkel woon-werkverplaatsingen in beschouwing, dan blijken – tot een afstand van 1 km – zowel **te voet** als met de **fiets** de meest gangbare hoofdvervoerswijzen (96%). Voor afstanden tussen 1 km en 5 km is de fiets de meest gekozen hoofdvervoerswijze, met een aandeel tussen 61% (3-5 km) en 73% (1-3 km); ook afstanden tussen 5 km en 10 km en zelfs 10 km tot 15 km gebeuren voor respectievelijk 44% en 29% van de woon-werkverplaatsingen met de fiets.

Bus of tram wordt voornamelijk genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 10 km: in de categorie 1-3 km noteren we een aandeel van 6%, in de categorie 3-5 km gebeurt 7% van de woon-werkverplaatsingen met bus of tram en in de categorie 5-10 km is dit 8%. Voor verdere afstanden (i.c. 10-15 km en 15-25 km) zakt het aandeel naar telkens 4%; eens de woon-werkverplaatsing meer bedraagt dan 25 km wordt geen gebruik meer gemaakt van bus of tram.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om de **trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 19% en vanaf 40 km wordt 54% van de in deze categorie gemaakte woon-werkverplaatsingen afgelegd met de trein.

Verder blijkt dat er met de **wagen** wordt gereden voor (zeer) korte verplaatsingen (sommatie van wagen als chauffeur én wagen als passagier): in de categorie 0-1 km blijft het aandeel nog beperkt tot 4%, maar in de categorie 1-3 km bedraagt het aandeel reeds 12%. Dit aandeel groeit met de afstand: 26% in de categorie 3-5 km, 41% in de categorie 5-10 km, 64% in de categorie 10-15 km, met als hoogtepunt 81% in de categorie 15-25 km en 78% in de categorie 25-40 km; hierna zakt het aandeel opnieuw naar 45% in de categorie 40 km en meer.

Figuur 18: Afstand van woon-werkverplaatsingen²⁸, naar hoofdvervoerswijze



Basis: woon-werkverplaatsingen (n=535)

²⁸ Indien de verplaatsing de Belgische landsgrens overschrijdt, wordt enkel de afstand gerekend op Belgisch grondgebied.

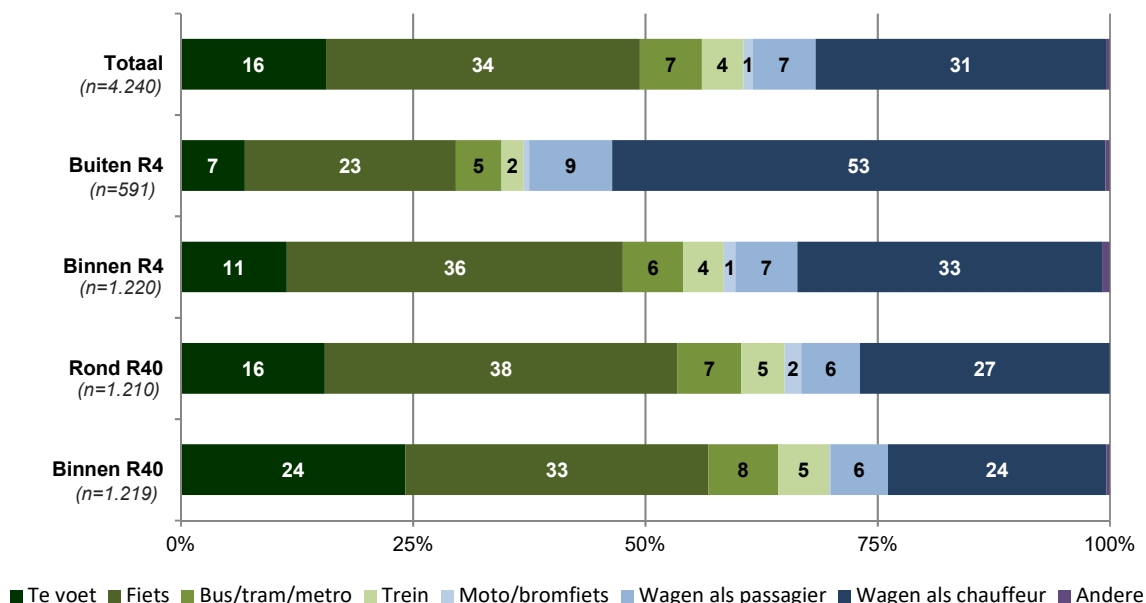
3.2.8 Hoofdvervoerswijze per deelgebied

Uit onderstaande figuur en tabel blijken dat respondenten van het deelgebied **Buiten R4** proportioneel de meeste verplaatsingen maken met de wagen (62%), gevolgd door de fiets (23%). Telkens 7% van de verplaatsingen maakt men te voet of met het openbaar vervoer.

Ook respondenten van het deelgebied **Binnen R4** maken proportioneel de meeste verplaatsingen met de wagen (39%), zij het op de voet gevolgd door de fiets (36%). 1 op de 10 verplaatsingen van respondenten uit het deelgebied Binnen R4 gebeuren te voet (11%) of met het openbaar vervoer (11%).

Respondenten uit de overige twee deelgebieden – **Binnen R40** en **Rond R40** – maken proportioneel de meeste verplaatsingen met de fiets (33% tot 38%). De wagen staat telkens op de tweede plaats (30% tot 33%), gevolgd door verplaatsingen te voet (16% tot 24%) of met het openbaar vervoer (12% tot 13%).

Figuur 19: Hoofdvervoerswijze, naar deelgebied (Aantal verplaatsingen)



Basis: alle verplaatsingen (n=4.240)

Tussen de deelgebieden kunnen verschillen worden vastgesteld inzake het gebruik van de verscheidene vervoersmodi. We stellen vast dat hoe dichter men bij het stadscentrum woont, hoe groter het aandeel verplaatsingen is dat **te voet** gebeurt: gaande van 24% bij respondenten woonachtig Binnen R40 tot 7% bij respondenten uit het deelgebied Buiten R4.

Ook het gebruik van de **fiets** ligt hoger bij respondenten die in de drie deelgebieden binnen de R4 wonen, in vergelijking met zij die in het deelgebied Buiten R4 wonen (resp. 33% tot 38% t.o.v. 23%).

Wie Binnen R40 woont, maakt significant vaker gebruik van **bus of tram** dan respondenten uit het deelgebied Buiten R4 (resp. 8% t.o.v. 5%); laatstgenoemden verplaatsen zich ook minder vaak met de **trein**, in vergelijking met respondenten uit de drie overige deelgebieden (resp. 2% t.o.v. 4%-5%).

Tot slot vinden we dat respondenten die Buiten R4 wonen, significant vaker de **wagen** gebruiken om zich te verplaatsen (62%) dan respondenten in de drie overige deelgebieden; ook respondenten die in het deelgebied Binnen R4 wonen, gebruiken vaker de wagen dan zij die Binnen R40 en Rond R40 wonen (resp. 39% t.o.v. 30% en 33%).

Tabel 55: Hoofdvervoerswijze, naar deelgebied

	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Te voet	295	24,2	188	15,5	139	11,4	41	6,9	662	15,6
Fiets	397	32,6	459	38,0	442	36,2	134	22,7	1.433	33,8
Bus/tram/metro	92	7,5	83	6,9	79	6,5	29	4,9	284	6,7
Trein	67	5,5	57	4,7	53	4,4	14	2,4	189	4,5
Moto/bromfiets	2	0,2	22	1,8	15	1,3	4	0,6	43	1,0
Wagen als passagier	75	6,2	76	6,3	81	6,7	53	8,9	286	6,7
Wagen als chauffeur	287	23,5	325	26,9	400	32,8	314	53,1	1.326	31,3
Andere	4	0,4	0	0,0	10	0,8	3	0,5	18	0,4
Totaal	1.219	100,0	1.210	100,0	1.220	100,0	591	100,0	4.240	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: alle verplaatsingen (n=4.240)

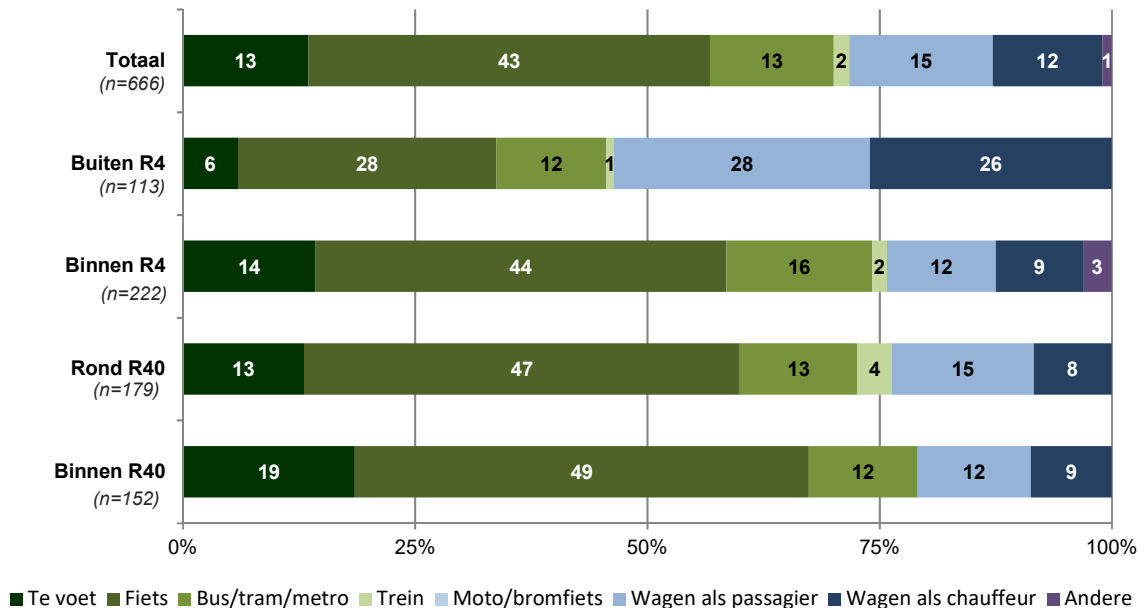
3.2.9 Kinder- en jongerenmobiliteit

In wat volgt, wordt de kinder- en jongerenmobiliteit van naderbij bekeken. In eerste instantie nemen we alle verplaatsingen die respondenten van 10 tot en met 18 jaar oud ondernamen, alsook de verplaatsingen van volwassen respondenten (i.c. 19 jaar of ouder) inzake een kind brengen naar of afhalen van school of hobby, in beschouwing.

Meer dan de helft (57%) van de kinder- en jongerenmobiliteit gebeurt **te voet** (13%) of met de **fiets** (43%). Een op de zeven (15%) van de kinder- en jongerenverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer, en dan voornamelijk met **bus of tram** (13%). De **wagen** wordt gebruikt voor 27% van kinder- en jongerenverplaatsingen: 15% als passagier en 12% als bestuurder.

Naar deelgebied beschouwd, zien we een tweedeling tussen de kinder- en jongerenverplaatsingen van respondenten die in de drie **deelgebieden binnen de R4** wonen (i.c. Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4) enerzijds, en zij die in het deelgebied **Buiten R4** wonen anderzijds. Bij eerstgenoemden gebeurt 59% tot 67% van de verplaatsingen **te voet** of met de **fiets**; bij respondenten woonachtig Buiten R4 is dit opvallend lager (34%). Omgekeerd ligt het gebruik van de **wagen** dubbel zo hoog bij respondenten die Buiten R4 wonen, in vergelijking met de respondenten in de drie overige deelgebieden (resp. 54% t.o.v. 21% tot 24%).

Figuur 20: Hoofdvervoerswijze van verplaatsingen door/met kinderen en jongeren²⁹, naar deelgebied



Basis: alle verplaatsingen van 10-18 jarige respondenten enerzijds, verplaatsingen van respondenten ouder dan 18 jaar met motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school/hobby' anderzijds (n=666)

Naar inkomen beschouwd, stellen we vast dat de kinder- en jongerenverplaatsingen in de laagste inkomenscategorie (i.c. < € 2.000/maand) significant vaker **te voet**, alsook met **bus of tram** gebeuren (resp. 36% en 24%), vergeleken met de kinder- en jongerenverplaatsingen in de twee hoogste inkomenscategorieën (resp. 12%-14% en 6%-8%). Laatstgenoemden nemen ook significant vaker de **fiets** (i.c. 47%-55%) in het kader van kinder- en jongerenmobiliteit dan zij met een lager inkomen (i.c. € 2.000-2.999: 31%)³⁰, alsook minder vaak de **wagen als bestuurder** (resp. 15%-16% t.o.v. 27%).

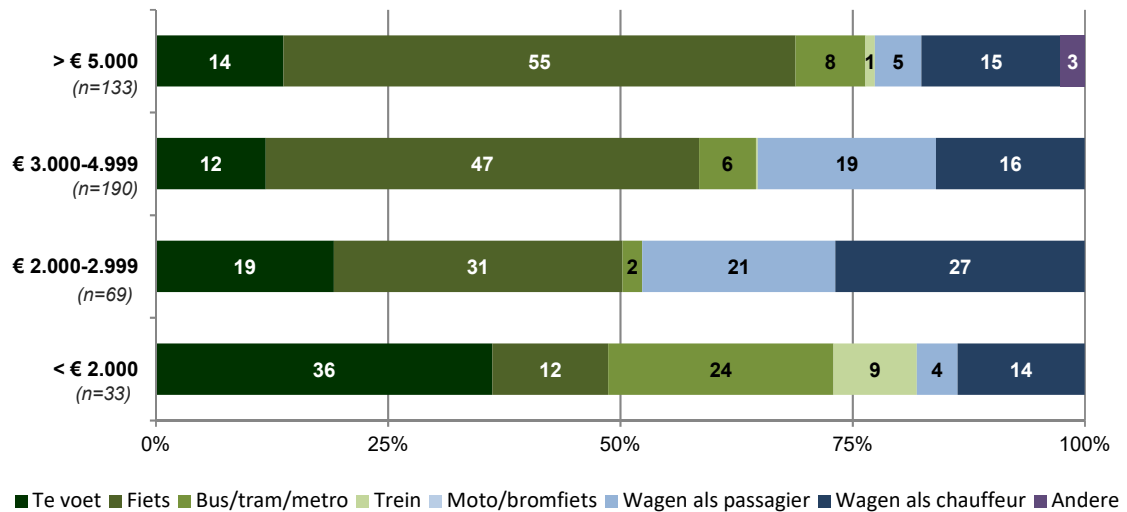
Een laatste verschil betreft de kinder- en jongerenverplaatsingen met de **wagen als passagier**: dit aandeel ligt significant lager bij respondenten in de hoogste inkomenscategorie (> € 5.000) vergeleken met respondenten met een maandelijks inkomen tussen € 2.000 en 4.999 (resp. 5% t.o.v. 19%-21%)³¹.

²⁹ Omvat: (1) alle verplaatsingen van respondenten jonger dan 19 jaar oud, ongeacht het motief, en (2) verplaatsingen van respondenten van 19 jaar of ouder, met als motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school' en 'een kind brengen/afhalen naar/van hobby'.

³⁰ Omwille van een kleine basis (n=33) kan geen significant verschil met de laagste inkomenscategorie (< € 2.000) worden vastgesteld.

³¹ Ibid.

Figuur 21: Hoofdvervoerswijze van verplaatsingen door/met kinderen en jongeren³², naar netto gezinsinkomen



Basis: alle verplaatsingen van 10-18 jarige respondenten enerzijds, verplaatsingen van respondenten ouder dan 18 jaar met motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school/hobby' anderzijds, van respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=425)

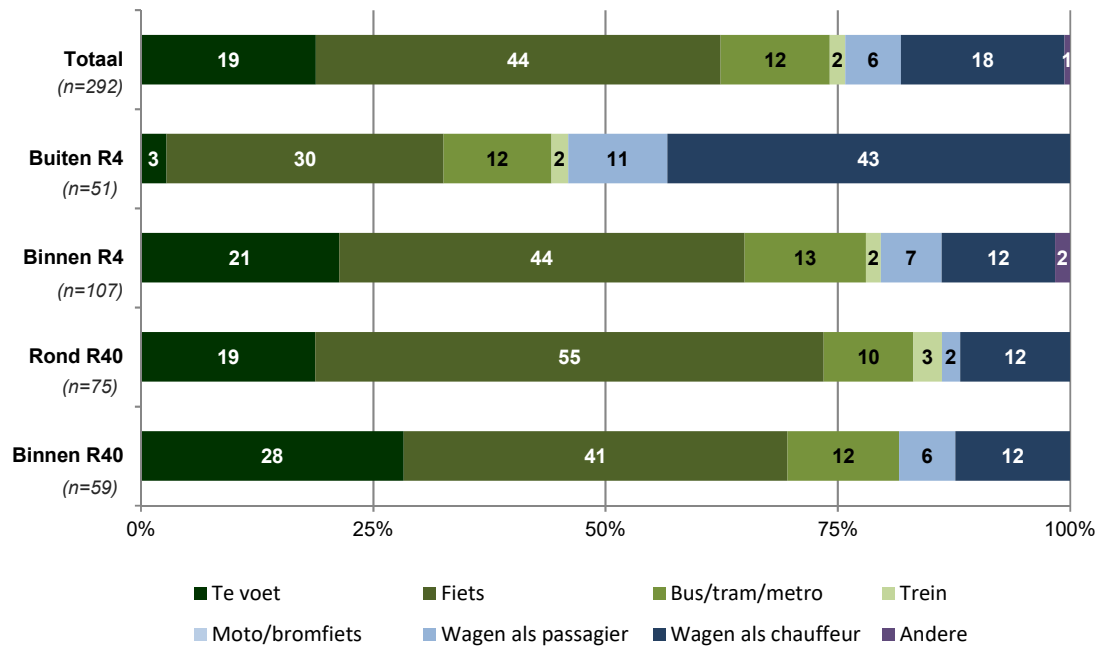
In wat volgt, zoomen we verder in op de kinder- en jongerenmobiliteit, meer bepaald op de verplaatsingen naar of van school (i.c. respondenten van 10 tot en met 18 jaar die een verplaatsing naar of van school maken, alsook volwassen respondenten die een kind naar of van school brengen of halen).

Zes op de tien (62%) van de school-verplaatsingen gebeuren **te voet** (19%) of met de **fiets** (44%). Eén op de zeven verplaatsingen (13%) naar of van school gebeurt met het openbaar vervoer, in hoofdzaak met **bus of tram** (12%). Tot slot wordt een vierde (24%) van de verplaatsingen naar of van school met de **wagen** gedaan: 18% als chauffeur en 6% als passagier.

Naar deelgebied beschouwd, tekent zich dezelfde tweedeling af die we hiervoor zagen: school-verplaatsingen van respondenten die in de drie **deelgebieden binnen de R4** wonen (i.c. Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4) enerzijds, en deze van zij die in het deelgebied **Buiten R4** wonen anderzijds. Bij eerstgenoemden gebeurt 65% tot 70% van de verplaatsingen **te voet** of met de **fiets**; bij respondenten woonachtig Buiten R4 is dit slechts (33%). Omgekeerd gebeurt 54% van de school-verplaatsingen bij respondenten die Buiten R4 wonen met de **wagen**, terwijl dit bij respondenten in de drie overige deelgebieden slechts 14% tot 19% is.

³² Omvat: (1) alle verplaatsingen van respondenten jonger dan 19 jaar oud, ongeacht het motief, en (2) verplaatsingen van respondenten van 19 jaar of ouder, met als motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school' en 'een kind brengen/afhalen naar/van hobby'.

Figuur 22: Hoofdvervoerswijze van school-verplaatsingen door/met kinderen en jongeren³³, naar deelgebied



Basis: verplaatsingen met motief 'les volgen' van 10-18 jarige respondenten enerzijds, verplaatsingen met motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school' van respondenten ouder dan 18 jaar anderzijds (n=292)

³³Omvat: 1. alle verplaatsingen van respondenten jonger dan 19 jaar oud, met als motief 'les volgen', en 2. verplaatsingen van respondenten van 19 jaar of ouder, met als motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school'.

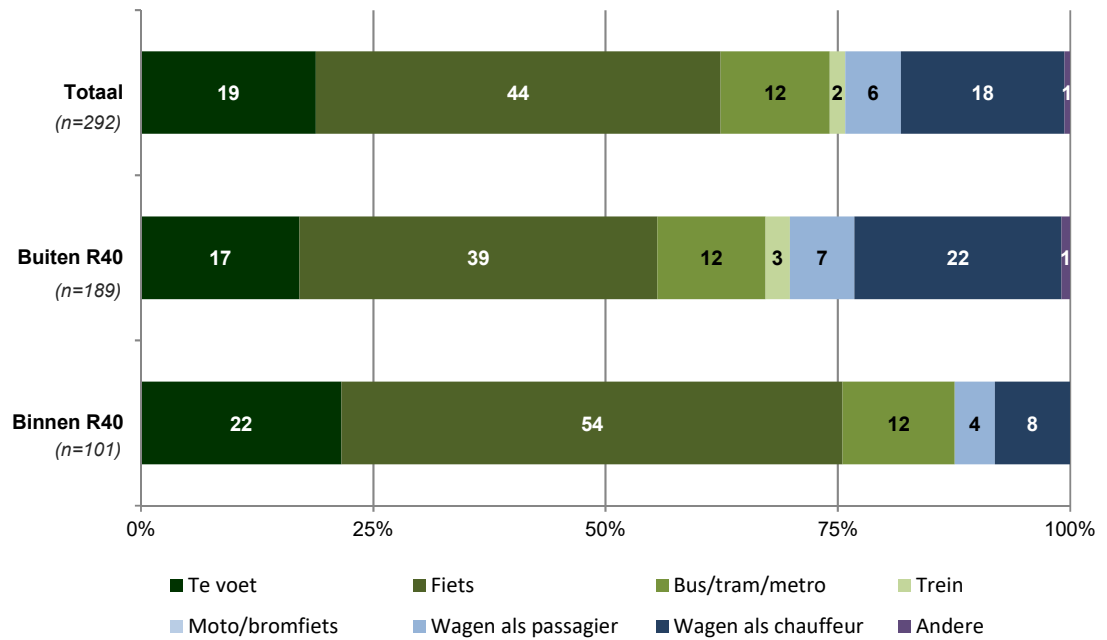
Figuur 23 geeft de hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen naar of van school weer, rekening houdend met de locatie van de school (i.c. binnen of buiten de stadsring R40).

De locatie van de school ten aanzien van de stadsring R40 heeft geen invloed op het aandeel verplaatsingen **te voet** (17%-22%). Wel zien we dat verplaatsingen naar een school die binnen de stadsring R40 ligt, significant vaker met de **fiets** gebeuren (54%), vergeleken met verplaatsingen naar een school die buiten de stadsring R40 ligt (39%).

Het **openbaar vervoer** (bus, tram of trein) wordt in gelijke mate gebruikt voor verplaatsingen naar een school binnen de stadsring R40 en verplaatsingen naar een school buiten de stadsring R40 (12%-14%).

Wanneer de school buiten de stadsring R40 gelegen is, wordt een significant groter aandeel verplaatsingen met de **wagen (als bestuurder)** gedaan, dan wanneer de school binnen de stadsring R40 gelegen is (resp. 22% t.o.v. 8% als bestuurder; 29% t.o.v. 12% in totaal).

Figuur 23: Hoofdvervoerswijze van school-verplaatsingen door/met kinderen en jongeren³⁴, naar locatie school



Basis: verplaatsingen met motief 'les volgen' van 10-18 jarige respondenten enerzijds, verplaatsingen met motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school' van respondenten ouder dan 18 jaar anderzijds (n=292)

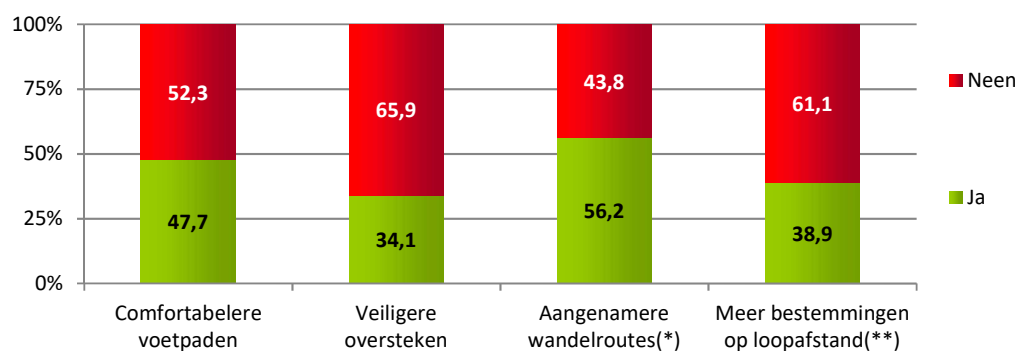
³⁴Omvat: 1. alle verplaatsingen van respondenten jonger dan 19 jaar oud, met als motief 'les volgen', en 2. verplaatsingen van respondenten van 19 jaar of ouder, met als motief 'een kind brengen/afhalen naar/van school'.

3.3 Verplaatsingsgedrag – Algemeen

3.3.1 Stimulansen tot meer verplaatsingen te voet

Aangenamere wandelroutes zullen meer dan de helft van de respondenten (56%) stimuleren om zich meer te voet te verplaatsen. Comfortabelere voetpaden wordt aangeduid door 48% van de respondenten. Meer bestemmingen op loopafstand enerzijds en veiligere oversteken anderzijds zijn stimulansen voor resp. 39% en 34% van de respondenten.

Figuur 24: Welke van de volgende zal je stimuleren om je meer te voet te verplaatsen? - Totaal



Basis: alle respondenten (n=2.191; 13 'geen antwoord')

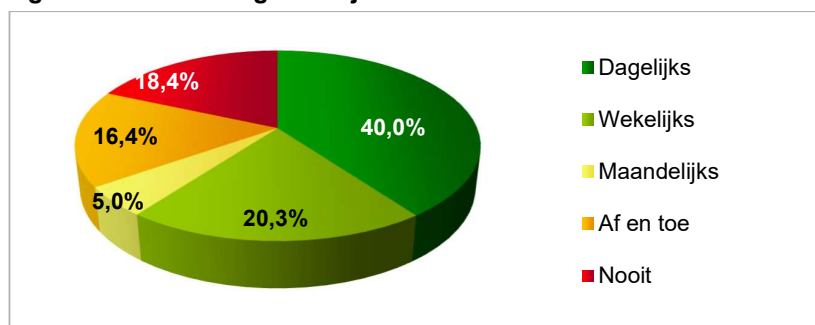
* minder verkeer, meer bomen, water langs de wandelroutes

** je kan te voet naar school, de sportclub, de winkel of een speelplein, ...

3.3.2 Frequentie fietsgebruik

4 op de 10 Gentenaren gebruiken dagelijks de fiets en nog eens 2 op de 10 doen dit wekelijks. 16% gebruikt de fiets af en toe en 5% maandelijks. Een vijfde (18%) van de respondenten fietst nooit.

Figuur 25: Hoe vaak gebruik je een fiets? – Totaal



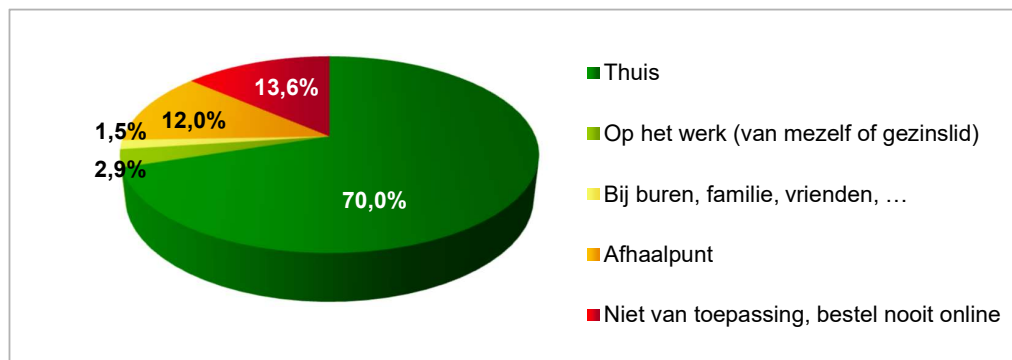
Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

3.3.3 Afleverpunt bij online bestelling

70% van alle Gentenaren laat hun online bestelling thuis afleveren, 3% op het werk en 2% bij de burens, familie of vrienden. 12% haalt zijn/haar bestelling op in een afhaalpunt.

14% van de Gentenaren bestelt nooit iets online.

Figuur 26: Indien je iets online bestelt, waar laat je dit dan meestal afleveren? – Totaal



Basis: alle respondenten (n=2.191; 27 'geen antwoord')

3.3.4 Afhaalpunt bij online bestelling

Voor 45% van de respondenten die hun online bestelling laten afleveren in een afhaalpunt, gebeurt dit in een afhaalpunt waar men de bestelling te voet afhaalt. 34% geeft een afhaalpunt op waar men de bestelling met de fiets ophaalt. 17% haalt zijn/haar bestelling op in een afhaalpunt met de wagen en 4% gebruikt hiervoor het openbaar vervoer.

Respondenten van het deelgebied Buiten R4 laten significant meer hun online bestelling afleveren in een afhaalpunt waar zij de bestelling afhalen met de wagen dan respondenten woonachtig in de gebieden Binnen R40 en Rond R40 (resp. 40% t.o.v. telkens 11%).

Tabel 56: Mogelijke afhaalpunten bij online bestelling, naar deelgebied

Afhaalpunt:	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
waar ik het afhaal met de wagen	8	10,8	10	10,8	16	24,5	10	40,4	44	17,1
waar ik het te voet afhaal	41	52,1	47	52,8	21	31,6	6	25,9	115	44,6
waar ik het afhaal met de fiets	26	33,7	30	33,8	24	35,9	8	33,7	88	34,3
waar ik het afhaal met het openbaar vervoer	3	3,4	2	2,6	5	8,0	0	0,0	10	4,0
Totaal	78	100,0	89	100,0	66	100,0	24	100,0	257	100,0
Geen antwoord	1	1,4	0	0,0	0	0,0	0,4	1,7	2	0,6

Basis: respondenten die een online bestelling laten afleveren in een afhaalpunt (n=259; 2 'geen antwoord')

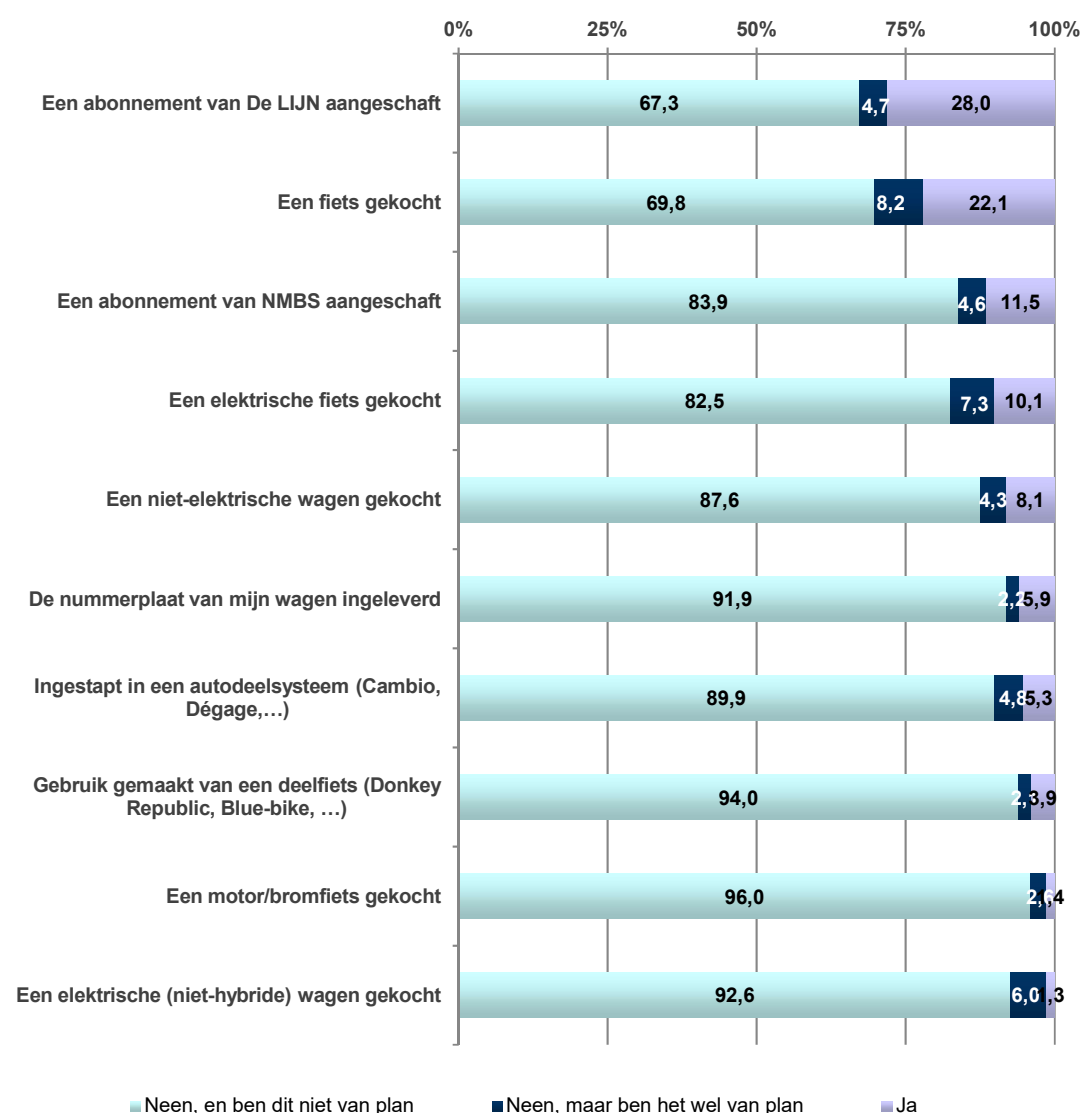
3.3.5 Acties ondernomen sinds januari 2020

De top-5 van ondernomen acties sinds januari 2020 is: een abonnement van De Lijn aangeschaft (28%), een fiets gekocht (22%), een abonnement van NMBS aangeschaft (12%), een elektrische fiets gekocht (12%) en een niet-elektrische wagen gekocht (10%).

Nemen we ook hierbij het aandeel van zij die de resp. acties nog niet hebben ondernomen maar wel van plan zijn te doen, dan blijft bovenstaande top-5 ongewijzigd.

De top-5 van niet-ondernomen acties (en ook niet van plan te doen) sinds januari 2020 is: de aankoop van een motor/bromfiets (96%), het gebruikmaken van een deelfiets (94%), de aankoop van een elektrische (niet-hybride) wagen (93%), de inlevering van de nummerplaat (92%) en het instappen in een autodeelsysteem (90%).

Figuur 27: Heb je sinds januari 2020 het volgende gedaan? – Totaal



Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 tot 8 'geen antwoord' – verschil van actie tot actie)

SIGNIFICANTE VERSCHILLEN NAAR DEELGEBIEDEN

Een abonnement van De Lijn aangeschaft

Er zijn geen significante verschillen naar de deelgebieden.

Een fiets gekocht

Respondenten van het deelgebied Buiten R4 hebben significant minder een fiets gekocht en zijn dit ook niet van plan te doen in vergelijking met de respondenten van het gebied Binnen R40 (resp. 76% t.o.v. 66%).

Een abonnement van NMBS aangeschaft

De respondenten woonachtig in het deelgebied Binnen R40 hebben zich significant meer een NMBS-abonnement aangeschaft dan zij die wonen Buiten R4 (resp. 14% t.o.v. 8%).

Significant meer respondenten van de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 geven aan nog geen NMBS-abonnement aangeschaft te hebben maar zijn dit wel van plan te doen en dit ten opzichte van de respondenten van Buiten R4 (resp. 6%, 5% en 5% t.o.v. 1%).

91% van de respondenten van Buiten R4 geeft aan geen NMBS-abonnement te hebben gekocht en dit ook niet van plan zijn; dit is een significant hoger aandeel dan in de gebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 (resp. 80%, 83% en 85%).

Een elektrische fiets gekocht

In het deelgebied Buiten R4 hebben de resp. respondenten significant meer een elektrische fiets gekocht dan zij die woonachtig zijn Binnen R40 en Rond R40 (resp. 16% t.o.v. 7% en 9%). Ook de respondenten van Binnen R4 laten hier een significant hoger aankoopandeel noteren dan zij van Binnen R40 (resp. 12% t.o.v. 7%).

Betreffende de respondenten die geen elektrische fiets hebben aangekocht en dit ook niet van plan zijn te doen, hun aandeel is significant hoger in de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 dan in het gebied Buiten R4 (resp. 86% en 84% t.o.v. 77%).

Een niet-elektrische wagen gekocht

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

De nummerplaat van mijn wagen ingeleverd

Er zijn geen significante verschillen naar de deelgebieden.

Ingestapt in een autodeelsysteem (Cambio, Dégage, ...)

Respondenten van de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 zijn significant meer ingestapt in een autodeelsysteem dan de respondenten van het gebied Buiten R4 (resp. 7%, 6% en 6% t.o.v. 1%).

Deze laatsten geven t.o.v. de respondenten van de andere deelgebieden dan weer significant meer aan dat zij niet in het systeem zijn gestapt en dit ook niet van plan zijn te doen (resp. 98% t.o.v. 87% voor Binnen R40, 88% voor Rond R40 en 91% voor Binnen R4).

Significant meer respondenten van de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 zijn nog niet in een autodeelsysteem gestapt maar zijn dit wel van plan te doen, vergeleken met de respondenten van Buiten R4 (resp. 7% en 6% t.o.v. 2%).

Gebruik gemaakt van een deelfiets (Donkey Republic, Blue-bike, ...)

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

Een motor/bromfiets gekocht

Er zijn geen significante verschillen naar de deelgebieden.

Een elektrische (niet-hybride) wagen gekocht

9% van de respondenten van het deelgebied Binnen R40 heeft nog geen elektrische (niet-hybride) wagen gekocht maar is dit wel van plan te doen; dit is een significant hoger aandeel dan dit van de respondenten van het gebied Binnen R4 (3%).

Deze laatsten geven, in vergelijking met de respondenten van Binnen R40, dan weer significant meer aan dat zij geen wagen hebben gekocht en dit ook niet van plan zijn (resp. 95% t.o.v. 90%).

3.4 Verplaatsingsgedrag – In de binnenstad

3.4.1 Verplaatsingen naar, van en in de binnenstad

91% van de respondenten heeft het afgelopen jaar een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring R40).

REDENEN VAN NIET-VERPLAATSING VAN, NAAR OF IN DE BINNENSTAD VAN GENT

Van zij die het afgelopen jaar geen verplaatsing van, naar of binnen de stadsring (R40) hebben gemaakt, geeft 30% hiervoor als belangrijkste reden op dat zij daar nooit moeten zijn. 28% doet deze verplaatsing liever niet omdat men door Covid-19 liever drukke plaatsen in de binnenstad wil vermijden en 27% ziet het niet zitten met de wagen naar de binnenstad te komen omwille van de parkeerproblemen. Voor 20% is het te veel omrijden met de auto of misschien langer in de file te moeten zitten een belangrijke reden om zich niet naar, van of in de binnenstad te verplaatsen. Verder zien we ook dat bijna één op de 10 respondenten het afgelopen jaar geen verplaatsing van, naar of in de binnenstad heeft gemaakt omdat zijn/haar wagen de lage emissiezone niet binnen mag.

Tabel 57: Redenen tot niet-verplaatsing van, naar of in de binnenstad - totaal (meerdere antwoorden mogelijk)

Reden tot niet-verplaatsing van, naar of in de binnenstad:	Gent - Totaal	
	N	%
Ik moet daar nooit zijn	58	30,4
Door Covid-19 vermijd ik liever drukke plaatsen in de binnenstad	53	28,0
Om parkeerproblemen te vermijden, kom ik niet naar de binnenstad met de wagen	51	27,2
Ik moet met de auto te veel omrijden of ik vermoed langer in de file te moeten zitten	38	20,2
Ik zie het niet zitten om met de fiets te gaan	28	15,1
Ik moest er (nog) niet zijn	21	11,1
Ik vind de afstanden te groot om te fietsen of te voet te gaan	20	10,6
Ik zie het niet zitten om met het openbaar vervoer te gaan	20	10,4
Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het OV naar de binnenstad te gaan (halte te ver, frequentie te laag, ...)	20	10,3
Mijn wagen mag niet binnen in de LEZ	16	8,5
Nog andere reden	21	11,2
Totaal	189	100,0
Geen antwoord	12	5,8

Basis: respondenten die zich het afgelopen jaar niet verplaatsten van/naar/in de binnenstad (n=201; 12 'geen antwoord')

3.4.2 Stalling van fiets in binnenstad

Wie met de fiets naar de binnenstad gaat, parkeert meestal zijn/haar fiets op straat in een openbare fietsenstalling (65%) en 4% doet dit in een stalling op privaat terrein. Eén op de zeven respondenten (15%) zet zijn fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad en 16% stalt de fiets in een openbare overdekte fietsenparking.

Tabel 58: Stelplaats van fiets in de binnenstad— totaal

Stelplaats fiets in de binnenstad	Gent – Totaal	
	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	223	14,8
Op straat in een openbare fietsenstalling	971	64,7
In een openbare overdekte fietsenparking	239	15,9
In een fietsenstalling op het private terrein	61	4,1
Elders	7	0,5
Totaal	1.502	100,0
Geen antwoord	38	2,5

Basis: respondenten die met de fiets naar een plaats binnen de Gentse stadsring R40 gaan (n=1.502; 38 'geen antwoord')

3.4.3 Stalling van wagen in binnenstad

De helft van de respondenten (51%) die met de wagen naar de binnenstad gaat, parkeert meestal zijn/haar wagen in een publieke parkeergarage en 32% doet dit op straat vlak bij de bestemming. 7% van de respondenten parkeert de wagen op een private parkeerplaats en 4% op straat waar geen parkeerregime is. 2% gaat naar een Park & Ride parking en 3% parkeert op een plaats voorbehouden voor personen met een beperking.

Tabel 59: Stelplaats van de wagen in de binnenstad – totaal

Stelplaats wagen in de binnenstad	Gent – Totaal	
	N	%
Op straat vlak bij mijn bestemming	420	32,4
In een publieke parkeergarage	658	50,7
Op een private parkeerplaats (van mezelf, werkgever, familie, ...)	95	7,4
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking	41	3,2
Op een Park & Ride parking	21	1,6
Op straat waar geen parkeerregime is	50	3,8
Elders	12	0,9
Totaal	1.297	100,0
Geen antwoord	29	2,2

Basis: respondenten die met de wagen naar een plaats binnen de Gentse stadsring R40 gaan (n=1.297; 29 'geen antwoord')

3.5 Vervoermiddelenbezit en parkeergedrag

3.5.1 Vervoermiddelenbezit

Zoals uit volgende tabel blijkt, beschikt een overgrote meerderheid van de respondenten in zeer beperkte mate over een **bepaald aantal voertuigen**, zijnde: een eigen elektrische wagen (slechts 1% beschikt hierover in het gezin), een eigen wagen die men ter beschikking stelt voor autodelen (1%), een elektrische salariswagen (1%), een eigen plugin hybride wagen (2%), een plugin hybride salariswagen (2%), een speed pedelec (2%), een snor- bromfiets (3%), een voortbewegingstoestel (4%), het lidmaatschap fiets- en stepdelen (4%), een moto (6%), een buitenmaatse fiets (8%) en het lidmaatschap autodelen (8%),

Voor wat de (gewone) **fiets/kinderfiets** betreft, 78% van de respondenten heeft minstens een dergelijke fiets in het gezin; bij 22% van de respondenten is er geen (gewone) fiets/kinderfiets in het gezin. Een vierde (25%) heeft één fiets, één op vijf (21%) heeft er twee en 33% heeft drie of meer (gewone) fietsen/kinderfietsen in het gezin.

Iets meer dan drie kwart van de respondenten beschikt niet over een **elektrische fiets** in het gezin. 18% van de respondenten heeft één elektrische fiets en 6% twee.

28% van de respondenten beschikt over één **abonnement openbaar vervoer** in het gezin, 12% heeft twee abonnementen en 6% drie en meer. Iets meer dan de helft van de respondenten (53%) stelt geen abonnement te hebben in het gezin.

De helft van de respondenten (50%) heeft één **eigen wagen (niet-elektrisch/hybride)** in het gezin, 11% heeft er twee en 1% beschikt over drie of meer wagens. 38% van de ondervraagde Gentenaren heeft géén eigen wagen.

13% van de respondenten geeft aan over één **salariswagen (niet-elektrisch/hybride)** in het gezin te beschikken en 1% heeft er twee. 86% heeft geen salariswagen van dit type.

Tabel 60: Voertuigen in het gezin (rij-%) – Totaal

Voertuigen	0		1		2		≥ 3		Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Voortbewegingstoestel*	2.097	95,7	78	3,5	13	0,6	3	0,2	2.191	100,0
▪ FIETSEN										
Fiets, kinderfiets	481	22,0	536	24,5	455	20,8	713	32,6	2.185	100,0
Elektrische fiets (max. 25 km/u)	1.677	76,7	376	17,2	125	5,7	7	0,3	2.185	100,0
Speed pedelec (max. 45 km/u)	2.149	98,1	38	1,7	4	0,2	0	0,0	2.191	100,0
Buitenmaatse fiets**	2.025	92,4	157	7,2	9	0,4	0	0,0	2.191	100,0
Lidmaatschap fiets-, stepdelen	2.101	95,9	75	3,4	15	0,7	0	0,0	2.191	100,0
Abonnement openbaar vervoer	1.165	53,3	623	28,4	263	12,0	139	6,4	2.189	100,0
Snorfiets (max. 25 km/u), brom-fiets (max. 40 km/u)	2.133	97,4	54	2,5	2	0,1	0	0,0	2.189	100,0
Moto (>40 km/u)	2.060	94,0	113	5,2	17	0,8	1	0,0	2.191	100,0
▪ WAGENS										
Eigen wagen (niet-elektrisch / hybride)	825	37,7	1.097	50,1	240	11,0	26	1,2	2.189	100,0
Eigen elektrische wagen	2.169	99,1	20	0,9	0	0,0	0	0,0	2.189	100,0
Eigen plugin hybride wagen	2.156	98,4	33	1,5	1	0,0	0	0,0	2.191	100,0
Eigen wagen, en ik stel deze ter beschikking voor autodelen	2.162	98,7	27	1,2	1	0,1	0	0,0	2.191	100,0
Salariswagen (niet-elektrisch / hybride)	1.884	86,1	282	12,9	23	1,1	0	0,0	2.189	100,0
Elektrische salariswagen	2.169	99,1	20	0,9	0	0,0	0	0,0	2.189	100,0
Plugin hybride salariswagen	2.157	98,5	33	1,5	0	0,0	0	0,0	2.191	100,0
Lidmaatschap autodelen	2.004	91,5	149	6,8	34	1,6	3	0,1	2.191	100,0
Andere	2.136	97,5	44	2,0	5	0,2	5	0,2	2.190	100,0

* elektrische step, monowheel, elektrische hoverboard, ...

** bakfiets, fietskar, cargo, ligfiets, tandem, long-tail, ...

3.5.1.1 TOTAAL AANTAL FIETSEN IN HET GEZIN

In wat volgt, worden alle onderscheiden fietsen 'samen' beschouwd; het betreft hier de fiets, kinderfiets, de elektrische fiets, de speed pedelec en de buitenmaatse fiets (bakfiets, fietskar, cargo, ligfiets, tandem, long-tall, ...).

84% van de respondenten heeft minstens een fiets in het gezin; bij 16% van de respondenten is er geen fiets in het gezin.

Tabel 61: Heeft het gezin van de respondent een fiets? - naar deelgebied

Fiets in gezin	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Neen	117	19,6	105	16,8	103	15,7	28	8,8	325	16,1
Ja	481	80,4	520	83,2	550	84,3	288	91,2	1.839	83,9
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	2,0		2,4		2,7		2,9		2,4	

Basis: alle respondenten (n=2.191)

De respondenten die woonachtig zijn in het deelgebied Buiten R4 hebben in hun gezin significant meer een fiets dan zij die in de overige deelgebieden wonen (resp. 91% t.o.v. 80% Binnen R40, 83% Rond R40 en 84% Binnen R4). De verschillen tussen deze laatste drie deelgebieden en het gebied Buiten R4 betreffende het niet hebben van een fiets in het gezin zijn ook significant.

Zoals reeds vermeld, heeft 84% van de respondenten minstens een fiets in het gezin; bij 16% van de respondenten is er geen fiets in het gezin. 23% heeft één fiets en 21% heeft er twee; 40% heeft drie of meer fietsen in het gezin.

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,4 fietsen.

Tabel 62: Fietsen in het gezin, naar deelgebied – Totaal

# fietsen in gezin	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	118	19,8	106	17,0	104	16,0	29	9,2	357	16,3
1	169	28,3	147	23,6	129	19,8	54	17,1	499	22,8
2	130	21,8	130	20,9	129	19,8	75	23,6	464	21,2
3	68	11,4	86	13,8	81	12,5	43	13,5	277	12,7
4	52	8,7	67	10,7	79	12,2	54	17,1	252	11,5
5 of meer	60	10,0	87	14,0	128	19,7	61	19,4	336	15,4
Totaal	597	100,0	624	100,0	649	100,0	315	100,0	2.185	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,2	1	0,2	3	0,4	0,5	0,2	6	0,3
Gemiddelde	2,0		2,4		2,7		2,9		2,4	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 6 'geen antwoord')

Het **gemiddeld aantal fietsen** in het gezin schommelt al naargelang het deelgebied waarin de respondent woonachtig is. Zo heeft men in de deelgebieden Rond R40, Binnen en Buiten R4 gemiddeld 2,4; 2,7 en 2,9 fietsen in het gezin; dit is een significant hoger gemiddeld aantal dan het gemiddelde van 2,0 fietsen voor het gebied Binnen R40. Respondenten die in de gebieden Binnen en Buiten R4 wonen, hebben ook gemiddeld meer fietsen in het gezin (2,7 en 2,9) dan respondenten die in het gebied Rond R40 wonen (resp. 2,4).

In detail zien we verder dat gezinnen in het gebied Binnen R40 significant vaker één fiets hebben dan gezinnen in de gebieden Binnen en Buiten R4: resp. 28% t.o.v. 20% en 17%.

De respondenten die in de laatst vernoemde gebieden wonen, beschikken significant vaker over 5 of meer fietsen, vergeleken met de inwoners van het gebied Binnen R40 (resp. 20% en 19% t.o.v. 10%).

Respondenten van de gebieden Binnen en Rond R40 alsook van het gebied Binnen R4 hebben significant vaker geen fiets in het gezin dan zij die woonachtig zijn in het gebied Buiten R4 (resp. 20%, 17% en 16% t.o.v. 9%).

Hoe hoger het maandelijks netto gezinsinkomen, hoe meer fietsen er gemiddeld aanwezig zijn in het gezin: gaande van 1,0 fietsen bij de laagste inkomenscategorie (< € 1.500 per maand), over 1,8 fietsen bij de middelste inkomenscategorie (€ 2.000-2.999 per maand), tot 4,2 fietsen bij de hoogste inkomenscategorie (> € 5.000 per maand).

Tabel 63: Fietsen in het gezin, naar netto gezinsinkomen – Totaal

# fietsen in gezin	< €1.500		€1.500-1.999		€2.000-2.999		€3.000-4.999		> €5.000	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	84	37,1	85	30,7	75	17,6	38	6,2	5	1,9
1	88	39,1	114	40,9	133	31,3	75	12,4	16	6,2
2	38	16,8	47	16,8	112	26,4	159	26,3	44	17,0
3	9	3,9	22	7,8	54	12,6	95	15,8	40	15,6
4	6	2,6	8	2,8	28	6,5	114	18,9	44	17,2
5 of meer	1	0,5	3	0,9	23	5,4	123	20,5	108	42,1
Totaal	225	100,0	278	100,0	425	100,0	603	100,0	257	100,0
<i>Geen antwoord</i>	2	0,7	0	0,0	2	0,4	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	1,0		1,2		1,8		3,1		4,2	

Basis: respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.792; 3 'geen antwoord')

AANTAL VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN IN HET GEZIN

Zoals reeds hoger gesteld, beschikt de overgrote meerderheid van de respondenten niet over een voortbewegingstoestel in het gezin (96%). Bij 4% van de respondenten heeft men één toestel in het gezin, bij 1% een 2-tal.

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

AANTAL LIDMAATSCHAP FIETS- EN STEPDELEN IN HET GEZIN

Ook voor wat het lidmaatschap fiets- en stepdelen betreft, 96% van de respondenten geeft aan geen lidmaatschap fiets- en stepdelen in het gezin te hebben. 3% van de respondenten heeft één lidmaatschap in het gezin en 1% heeft er twee.

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

3.5.1.2 AANTAL ABONNEMENTEN OPENBAAR VERVOER IN HET GEZIN

47% van de ondervraagde Gentenaren heeft minstens één abonnement openbaar vervoer in het gezin. Voor 53% van de respondenten is dit niet het geval.

Bijna 3 op de 10 respondenten hebben één abonnement in het gezin, 12% beschikt over twee abonnementen in het gezin en 4% heeft er drie. 2% van de respondenten heeft vier of meer abonnementen ter beschikking in het gezin;

Gemiddeld heeft men 0,7 abonnementen openbaar vervoer in het gezin.

Tabel 64: Abonnement openbaar vervoer in het gezin, naar deelgebied

# OV-abonnementen	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	326	54,5	314	50,2	336	51,7	188	59,7	1.165	53,2
1	186	31,0	189	30,2	181	27,8	68	21,4	623	28,4
2	61	10,2	77	12,3	83	12,8	42	13,2	263	12,0
3	19	3,2	30	4,8	36	5,5	12	3,7	97	4,4
4 of meer	6	1,0	15	2,5	14	2,2	6	2,0	42	1,9
Totaal	598	100,0	625	100,0	651	100,0	316	100,0	2.189	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	2	0,3	0	0,0	2	0,1
Gemiddelde	0,7		0,8		0,8		0,7		0,7	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

Respondenten die in het deelgebied Buiten R4 wonen hebben significant meer géén abonnement voor het openbaar vervoer in hun gezin dan de respondenten woonachtig in het gebied Rond R40 (resp. 60% t.o.v. 50%).

In de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 zijn er significant meer gezinnen die over één abonnement beschikken dan in het gebied Buiten R4 (resp. 31% en 30% t.o.v. 21%).

Respondenten in de laagste inkomenscategorie (< € 1.500 per maand) hebben vaker dan zij in de hogere inkomenscategorieën (m.u.v. de hoogste inkomenscategorie) een abonnement voor het openbaar vervoer (resp. 57% t.o.v. telkens 42%). Eerstgenoemden geven vaker dan alle overige inkomenscategorieën aan over welgeteld één abonnement voor het openbaar vervoer te beschikken (resp. 48% t.o.v. 23% tot 32%).

Omgekeerd geven respondenten uit de twee hoogste inkomenscategorieën (i.c. € 3.000-4.999 en > €5.000 per maand) vaker aan over welgeteld 2 abonnementen voor het openbaar vervoer te beschikken (beiden 14%) dan zij tot de twee laagste inkomenscategorieën behoren (beiden 5%).

Het gemiddeld aantal abonnementen voor het openbaar vervoer ligt significant hoger in de hoogste twee inkomenscategorieën (i.c. 0,7 en 0,8 abonnementen), vergeleken met de inkomenscategorieën € 1.500-1.999 en € 2.000-2.999 per maand (i.c. beiden 0,6 abonnementen).

Tabel 65: Abonnement openbaar vervoer in het gezin, naar netto gezinsinkomen – Totaal

# OV-abonnementen	< €1.500		€1.500-1.999		€2.000-2.999		€3.000-4.999		> €5.000	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	97	42,7	162	58,1	245	57,7	347	57,6	138	53,7
1	109	48,1	90	32,3	118	27,9	137	22,7	60	23,3
2	12	5,2	15	5,2	44	10,3	86	14,3	35	13,5
3	3	1,4	10	3,5	13	3,0	29	4,9	15	5,7
4 of meer	6	2,6	3	0,9	5	1,2	4	0,6	9	3,7
Totaal	227	100,0	278	100,0	425	100,0	603	100,0	257	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	2	0,4	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	0,7		0,6		0,6		0,7		0,8	

Basis: respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.792; 3 'geen antwoord')

3.5.1.3 AANTAL SNOR-/BROMFIETSEN IN HET GEZIN

Het aantal respondenten waarvan het gezin één (of meerdere) bromfiets(en) heeft, blijkt beperkt tot 3%. Gemiddeld heeft men 0,03 bromfietsen in het gezin.

Tabel 66: Snor- en bromfietsen in het gezin, naar deelgebied

# snor- en bromfietsen	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	582	97,3	603	96,5	645	99,1	303	96,0	2.133	97,4
1	15	2,5	22	3,5	6	0,9	12	3,7	54	2,5
2	1	0,2	0	0,0	0	0,0	1	0,3	2	0,1
3 of meer	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totaal	598	100,0	625	100,0	651	100,0	316	100,0	2.189	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	2	0,3	0	0,0	2	0,1
Gemiddelde	0,03		0,03		0,01		0,04		0,03	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

In het deelgebied Binnen R4 zijn er significant meer gezinnen waar er geen bromfiets is dan in de deelgebieden Rond R40 en Buiten R4 (resp. 99% t.o.v. 97% en 96%).

Telkens 4% van de respondenten die in de gebieden Rond R40 en Buiten R4 wonen, hebben één snor-/bromfiets in het gezin; dit is een significant hoger aandeel dan bij de respondenten die woonachtig zijn Binnen R4 (1%).

In de gebieden Rond R40 en Buiten R4 bedraagt het gemiddeld aantal snor- en bromfietsen resp. 0,03 en 0,04; dit zijn significant hogere gemiddelde aantallen dan in het gebied Binnen R4 (0,01).

Het (gemiddeld) aantal snor- en bromfietsen in het gezin hangt niet significant samen met de inkomenscategorie waartoe het gezin behoort.

3.5.1.4 AANTAL MOTO'S IN HET GEZIN

6% van de respondenten heeft één of meer moto's in het gezin; gemiddeld heeft men er 0,1.

Tabel 67: Moto's in het gezin, naar deelgebied

# moto's	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	564	94,4	589	94,3	610	93,5	297	93,9	2.060	94,0
1	32	5,3	30	4,8	35	5,4	17	5,3	113	5,2
2	2	0,3	6	0,9	7	1,1	2	0,7	17	0,8
3 of meer	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,0
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	0,1		0,1		0,1		0,1		0,1	

Basis: alle respondenten (n=2.191)

Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

Respondenten die tot de hoogste inkomenscategorie behoren (i.c. > € 5.000 per maand) hebben gemiddeld 0,1 moto in het gezin; dit is significant meer dan respondenten behorend tot de drie laagste inkomenscategorieën (i.c. < € 1.500, € 1.500-1.999 en € 2.000-2.999 per maand) waar het gemiddeld aantal moto's in het gezin resp. 0,03 tot 0,05 bedraagt.

3.5.1.5 AANTAL 'KLASSIEKE' WAGENS IN HET GEZIN (NIET ELEKTRISCH OF HYBRIDE) – EIGEN ÉN SALARISWAGENS

54% van de ondervraagde Gentenaren beschikt over één klassieke gezinswagen (niet elektrisch of hybride) - eigen én salaris. 15% heeft twee wagens in het gezin en 2% drie of meer. Bijna 1 op de 3 respondenten geeft aan geen klassieke wagen in het gezin te hebben.

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 0,9 klassieke wagen.

Tabel 68: Klassieke wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar deelgebied

# klassieke wagens*	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	241	40,3	199	31,8	146	22,4	33	10,5	619	28,3
1	281	47,0	356	57,0	377	57,7	175	55,5	1.189	54,3
2	67	11,2	63	10,1	112	17,1	94	29,6	335	15,3
3 of meer	9	1,6	6	1,0	18	2,7	14	4,4	47	2,2
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	0,7		0,8		1,0		1,3		0,9	

Basis: alle respondenten (n=2.191)

* niet-elektrisch of hybride

Het aandeel respondenten dat geen klassieke wagen heeft, ligt significant hoger in het deelgebied Binnen R40 in vergelijking met de overige drie deelgebieden (resp. 40% t.o.v. 32% Rond R40, 22% Binnen R4 en 11% Buiten R4); dit geldt ook voor de deelgebieden Rond R40 en Binnen R4 t.o.v. het deelgebied Buiten R4.

De respondenten die wonen in het gebied Rond R40 en Binnen R4 beschikken significant meer over één (klassieke) wagen in het gezin dan de respondenten woonachtig in het gebied Binnen R40 (resp. 57% en 58% t.o.v. 47%).

De respondenten die wonen Buiten R4 alsook Binnen R4 hebben significant meer twee (klassieke) wagens in het gezin dan de respondenten woonachtig in de gebieden Binnen R40 en Rond R40 (resp. 30% en 17% t.o.v. 11% en 10%); dit geldt ook voor het deelgebied Buiten R4 t.o.v. het gebied Binnen R4.

Respondenten van de gebieden Binnen en Buiten R4 hebben gemiddeld resp. 1 en 1,3 klassieke wagens in het gezin (eigen of salaris) tegenover gemiddeld 0,7 en 0,8 wagens in gezinnen die resp. Binnen R40 en Rond R40 wonen; deze verschillen zijn significant.

Hoe hoger de inkomenscategorie waartoe het gezin van de respondent behoort, hoe hoger het gemiddeld aantal klassieke wagens waarover het gezin beschikt: gaande van 0,5-0,6 klassieke wagens in de twee laagste inkomenscategorieën (i.c. < € 1.500 en € 1.500-1.999 per maand), tot gemiddeld 1,3 klassieke wagens in de hoogste inkomenscategorie (> € 5.000 per maand).

Tabel 69: Klassieke wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar inkomen – Totaal

# klassieke wagens*	< €1.500		€1.500-1.999		€2.000-2.999		€3.000-4.999		> €5.000	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	122	53,8	130	46,8	123	28,7	102	16,9	37	14,4
1	97	42,8	138	49,7	265	62,1	355	58,9	136	52,9
2	7	3,1	10	3,5	34	8,0	135	22,4	69	26,7
3 of meer	1	0,3	0	0,0	5	1,1	11	1,8	15	6,0
Totaal	227	100,0	278	100,0	427	100,0	603	100,0	257	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	0,5		0,6		0,8		1,1		1,3	

Basis: respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.792) – (*) niet-elektrisch of hybride

CATEGORIEËN TOELATINGSVOORWAARDEN LAGE EMISSIE ZONE (LEZ) GENT

Wanneer we de optelsom maken van alle klassieke wagens (niet elektrisch of hybride – eigen en salaris) in het gezin, dan blijkt dat 57% van de klassieke wagens benzine/LPG/CNG/LNG-wagens zijn en 43% diesel-wagens.

Bijna 9 op de 10 klassieke wagens in Gent hebben vrije toegang tot de LEZ: 55% zijn benzine/LPG/CNG/LNG-wagens en 34% zijn diesel-wagens.

4% van de klassieke wagens heeft enkel toegang tot de LEZ met een dagpas (2% benzine en 2% diesel) en 7% heeft enkel toegang na betaling; het betreft hier enkel diesel-wagens.

Tabel 70: Klassieke wagens in het gezin naar toelatingsvoorwaarde tot LEZ Gent, naar deelgebied

# wagens naar LEZ-categorie	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Benzine/LPG/CNG/LNG-wagen die vrije toegang heeft tot de Lage Emissie Zone	232	53,5	257	52,5	367	57,1	221	55,6	1.077	54,9
Benzine/LPG/CNG/LNG-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone met een dagpas	8	1,8	9	0,4	12	1,8	9	2,2	36	1,9
Diesel-wagen die vrije toegang heeft tot de Lage Emissie Zone	168	38,6	161	32,9	212	33,0	133	33,5	674	34,3
Diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone na betaling	24	5,5	47	9,5	38	5,9	26	6,6	134	6,8
Diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone met een dagpas	2	0,5	16	3,4	14	2,2	8	2,1	41	2,1
Totaal	434	100,0	490	100,0	642	100,0	396	100,0	1.963	100,0
Gemiddelde	0,05		0,1		0,1		0,1		0,1	

Basis: totaal aantal niet-elektrische of hybride wagens (n=2.001; 39 'geen antwoord') – (n=1.571 respondenten die over een dergelijke wagen beschikken)

Tussen de deelgebieden kan enkel een significant verschil worden vastgesteld inzake de categorie 'diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone na betaling': respondenten woonachtig in het deelgebied Rond R40 geven significant vaker aan over een dergelijke wagen te beschikken, in vergelijking met respondenten die in het deelgebied Binnen R40 of het deelgebied Binnen R4 wonen (resp. 10% t.o.v. telkens 6%).

Respondenten die tot de laagste inkomenscategorie behoren (< € 1.500 per maand) hebben significant vaker een diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de LEZ na betaling (15%), in vergelijking met respondenten in een hogere inkomenscategorie (5% tot 7%).

Respondenten in de hoogste inkomenscategorie (> € 5.000 per maand) hebben dan weer vaker een diesel-wagen die vrije toegang heeft tot de LEZ (44%) in vergelijking met respondenten met een lager inkomen (20% tot 37%); ook respondenten in de tweede hoogste inkomenscategorie (€ 3.000-4.999 per maand) beschikken vaker over een dergelijke wagen dan zij met een lager inkomen (resp. 37% t.o.v. 20% tot 27%).

Een laatste significant verschil vinden we in de categorie benzine/LPG/CNG/LNG-wagens met vrije toegang tot de LEZ: respondenten met een maandelijks netto inkomen tussen € 1.500-1.999 of € 2.000-2.999 geven significant vaker aan een dergelijke wagen te hebben (resp. 63% en 64%) vergeleken met respondenten in een hogere inkomenscategorie (48% tot 55%).

Tabel 71: Klassieke wagens in het gezin naar toelatingsvoorwaarde tot LEZ Gent, naar netto gezinsinkomen

# wagens naar LEZ-categorie	< €1.500		€1.500-1.999		€2.000-2.999		€3.000-4.999		> €5.000	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Benzine/LPG/CNG/LNG-wagen die vrije toegang heeft tot de Lage Emissie Zone	59	56,2	96	63,4	217	63,5	353	54,5	152	48,1
Benzine/LPG/CNG/LNG-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone met een dagpas	5	4,6	2	1,4	8	2,4	12	1,9	3	0,9
Diesel-wagen die vrije toegang heeft tot de Lage Emissie Zone	21	20,3	41	27,1	85	24,9	238	36,8	138	43,7
Diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone na betaling	16	14,8	7	4,6	24	6,9	33	5,0	21	6,7
Diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone met een dagpas	4	4,2	5	3,5	8	2,3	12	1,8	2	0,6
Totaal	105	100,0	151	100,0	342	100,0	648	100,0	316	100,0
Gemiddelde	0,5		0,6		0,8		1,1		1,3	

Basis: totaal aantal niet-elektrische of hybride wagens (n=1.561) – (n=1.278 respondenten die over een dergelijke wagen beschikken én hun inkomenscategorie meedeelden)

3.5.1.6 AANTAL ELEKTRISCHE / HYBRIDE WAGENS IN HET GEZIN (EIGEN ÉN SALARIS)

Slechts 5% van de ondervraagde Gentenaren beschikt over één (of meer) elektrische of hybride gezinswagen (eigen én salaris).

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 0,05 elektrische of hybride wagens.

Het aandeel respondenten dat geen elektrische of hybride wagen heeft, ligt significant hoger in het deelgebied Rond R40 in vergelijking met het aandeel van het deelgebied Buiten R4 (resp. 97% t.o.v. 92%); in dit laatste deelgebied noteren we een significant hoger aandeel respondenten dat één elektrische / hybride wagen heeft in het gezin t.o.v. het aandeel respondenten in het gebied Rond R40 (resp. 7% t.o.v. 3%).

Tabel 72: Elektrische/hybride wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar deelgebied

# elektrische / hybride wagens	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	572	95,8	608	97,2	615	94,4	291	92,2	2.086	95,3
1	23	3,9	17	2,8	35	5,4	22	7,1	98	4,5
2	2	0,4	0	0,0	1	0,2	2	0,5	5	0,2
3 of meer	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,0
Totaal	598	100,0	625	100,0	651	100,0	316	100,0	2.189	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	1	0,2	0	0,0	1	0,1
Gemiddelde	0,05		0,03		0,1		0,1		0,05	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

Hoe hoger het netto beschikbaar gezinsinkomen, hoe vaker men aangeeft één (of meerdere) elektrische of hybride wagens in het gezin te hebben. Zo heeft 13% van de respondenten in de hoogste inkomenscategorie (> € 5.000 per maand) minstens één elektrische of hybride gezinswagen, zijnde een significant hoger aandeel dan in alle overige (lagere) inkomenscategorieën. Voorts beschikken respondenten in de tweede hoogste inkomenscategorie (€ 3.000-4.999 per maand) ook nog significant vaker over een dergelijke wagen dan zij in lagere inkomenscategorieën (resp. 6% t.o.v. 0%-2%).

Tabel 73: Elektrische / hybride wagens (eigen én salaris) in het gezin, naar netto gezinsinkomen

# elektrische / hybride wagens	< €1.500		€1.500-1.999		€2.000-2.999		€3.000-4.999		> €5.000	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	225	99,8	273	98,1	418	97,9	566	93,9	224	87,2
1	0	0,2	4	1,4	9	2,1	35	5,9	31	12,1
2	0	0,0	2	0,6	0	0,0	2	0,3	2	0,6
3 of meer	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Totaal	226	100,0	278	100,0	427	100,0	603	100,0	257	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	0,0		0,02		0,02		0,1		0,1	

Basis: respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.792; 1 'geen antwoord')

OPLAADPLAATS ELEKTRISCHE / HYBRIDE WAGEN

62% van de respondenten die over een elektrische of hybride wagen beschikken, laadt deze thuis op; iets meer dan een kwart van de respondenten (27%) doet dit op zijn/haar werk en nog eens 11% laadt de wagen op aan een publieke laadpaal.

De respondenten die wonen in het deelgebied Binnen R4 en die een elektrisch/hybride wagen hebben, laden deze significant meer thuis op dan de respondenten woonachtig in het gebied Rond R40 (resp. 76% t.o.v. 34%).

Tabel 74: Oplaadplaats elektrische / hybride wagens, naar deelgebied

Oplaadplaats	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Thuis	11	50,8	6	34,2	28	75,9	17	71,1	62	62,1
Op het werk	5	25,5	7	43,3	7	19,5	7	26,8	27	26,7
Publieke laadpaal	5	23,7	4	22,5	2	4,7	1	2,1	11	11,2
Totaal	22	100,0	17	100,0	37	100,0	25	100,0	100	100,0
<i>Geen antwoord</i>	1	5,5	0	0,0	1	2,8	0	0,0	2	2,3

Basis: respondenten die een elektrische / hybride wagen hebben (n=102; 2 'geen antwoord')

3.5.1.7 AANTAL WAGENS IN HET GEZIN: TOTAAL - EIGEN WAGEN EN SALARISWAGENS (KLASSIEK, ELEKTRISCH & HYBRIDE)

TOTAAL AANTAL WAGENS IN HET GEZIN (KLASSIEK, ELEKTRISCH & HYBRIDE)

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 1,0 wagen, zijnde het totaal van de eigen wagens en salariswagens (klassiek & elektrisch & hybride).

54% van de respondenten heeft in totaal één wagen in het gezin, 18% heeft er twee en 2% beschikt over drie of meer wagens. Iets meer dan een kwart van de ondervraagde Gentenaren heeft géén wagen (26%).

58% beschikt over uitsluitend één of meerdere eigen wagens, 9% over enkel één of meerdere salariswagens en tenslotte geeft 6% van de respondenten aan minstens een eigen wagen én minstens een salariswagen(s) in het gezin te hebben.

Van de respondenten die minstens een wagen hebben in het gezin, heeft een vijfde (ook) een salariswagen.

Tabel 75: Wagens in het gezin, naar deelgebied – Totaal³⁵

# wagens	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	224	37,6	186	29,8	136	20,8	26	8,1	572	26,1
1	287	48,0	364	58,3	362	55,5	169	53,7	1.183	54,0
2	76	12,7	68	10,9	134	20,6	105	33,1	383	17,5
3 of meer	11	1,8	6	1,0	20	3,0	16	5,0	53	2,4
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	315	100,0	2.190	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,3	1	0,0
Gemiddelde	0,8		0,8		1,1		1,4		1,0	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

Het aandeel respondenten dat geen wagen heeft, ligt significant hoger in het deelgebied Binnen R40 in vergelijking met de overige drie deelgebieden (resp. 38% t.o.v. 30% Rond R40, 21% Binnen R4 en 8% Buiten R4); dit geldt ook voor de deelgebieden Rond R40 en Binnen R4 t.o.v. het deelgebied Buiten R4.

De respondenten die wonen in het gebied Rond R40 en Binnen R4 beschikken significant meer over één wagen in het gezin dan de respondenten woonachtig in het gebied Binnen R40 (resp. 58% en 56% t.o.v. 48%).

De respondenten van Buiten R4 alsook van Binnen R4 hebben significant vaker twee wagens in het gezin dan de respondenten van de gebieden Binnen R40 en Rond R40 (resp. 33% en 21% t.o.v. 13% en 11%); dit geldt ook voor het deelgebied Buiten R4 t.o.v. het gebied Binnen R4.

Respondenten die Binnen en Buiten R4 wonen, hebben gemiddeld resp. 1,1 en 1,4 wagens in het gezin (eigen of salaris) tegenover telkens gemiddeld 0,8 wagens in gezinnen die Binnen of Rond R40 wonen; deze verschillen zijn significant.

Hoe hoger het maandelijks netto beschikbaar gezinsinkomen, hoe meer wagens het gezin gemiddeld heeft: gaande van 0,5-0,6 wagens in de twee laagste inkomenscategorieën tot 1,4 wagens in de hoogste inkomenscategorie.

Ongeveer de helft van de respondenten in de twee laagste inkomenscategorieën (resp. 53% en 45%) hebben géén gezinswagen, terwijl dit in de hogere inkomenscategorieën 9% tot 27% is. Omgekeerd beschikken 3 tot 4 op de 10 respondenten in de twee hoogste inkomenscategorieën over minstens 2 gezinswagens, vergeleken met 3% tot 10% in de lagere inkomenscategorieën.

³⁵ Het betreft het totaal van wagens in het gezin, zijnde eigen wagens en salariswagens met telkens niet-elektrisch/hybride, elektrisch, plugin hybride en eigen wagen ter beschikking gesteld voor autodelen.

Tabel 76: Wagens in het gezin, naar netto gezinsinkomen – Totaal³⁶

# wagens	< €1.500		€1.500-1.999		€2.000-2.999		€3.000-4.999		> €5.000	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	120	53,0	126	45,4	117	27,4	86	14,3	24	9,4
1	99	43,6	139	50,0	267	62,7	349	57,8	131	51,1
2	7	3,1	13	4,6	37	8,8	157	26,0	84	32,7
3 of meer	1	0,3	0	0,0	5	1,1	11	1,9	17	6,8
Totaal	227	100,0	278	100,0	427	100,0	603	100,0	257	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2
Gemiddelde	0,5		0,6		0,8		1,2		1,4	

Basis: respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.792; 1 'geen antwoord')

AANTAL EIGEN WAGENS IN HET GEZIN (KLASSIEK, ELEKTRISCH & HYBRIDE)

Gemiddeld beschikt de respondent (i.c. zijn/haar gezin) over 0,8 eigen wagen.

De helft van de respondenten (51%) geeft aan één wagen in het gezin te hebben. 12% heeft twee eigen wagens thuis en 1% heeft er drie of meer. 36% van alle respondenten heeft géén eigen wagen in het gezin.

Tabel 77: Eigen wagens in het gezin (klassiek, elektrisch & hybride), naar deelgebied

# eigen wagens	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	281	46,9	256	41,0	187	28,8	54	17,1	777	35,5
1	259	43,3	320	51,2	351	54,1	180	57,0	1.110	50,7
2	52	8,8	45	7,2	103	15,9	71	22,6	272	12,4
3 of meer	6	1,0	4	0,6	8	1,2	10	3,2	28	1,3
Totaal	598	100,0	625	100,0	750	100,0	315	100,0	2.187	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	2	0,4	1	0,3	3	0,2
Gemiddelde	0,6		0,7		0,9		1,1		0,8	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 3 'geen antwoord')

Het aandeel respondenten dat geen eigen wagen heeft, ligt significant hoger in de deelgebieden Binnen en Rond R40 en Binnen R4 (resp. 47%, 41% en 29%) in vergelijking met het aandeel voor het gebied Buiten R4 (17%). Dit geldt eveneens voor de gebieden Binnen en Rond R40 ten opzichte van het gebied Binnen R4 (resp. 47% en 41% t.o.v. 29%).

Het aandeel respondenten in de gebieden Rond R40, Binnen en Buiten R4 dat over één eigen wagen in het gezin beschikt, bedraagt resp. 51%, 54% en 57%, dit is een significant hoger aandeel dan in het deelgebied Binnen R40 (47%).

³⁶ Ibid.

In de deelgebieden Binnen en Buiten R4 heeft men significant meer twee eigen gezinswagens dan in de gebieden Binnen en Rond R40 (resp. 16% en 23% t.o.v. 9% en 7%).

Het gemiddeld aantal eigen wagens ligt in de gebieden Binnen en Buiten R4 significant hoger dan in de gebieden Binnen en Rond R40: respectievelijk heeft men er gemiddeld 0,9 en 1,1 eigen wagens tegenover 0,6 en 0,7; ook het verschil in het gemiddeld aantal eigen wagens tussen het gebied Buiten R4 en het deelgebied Binnen R4 is significant (resp. 1,1 en 0,9).

AANTAL SALARISWAGENS IN HET GEZIN (KLASSIEK, ELEKTRISCH & HYBRIDE)

16% van de respondenten heeft één of meer salariswagens in het gezin; 84% heeft er geen. Naast een gemiddelde van 0,8 eigen wagens, heeft men bijkomend in het gezin gemiddeld 0,2 salariswagens.

Tabel 78: Salariswagens in het gezin, naar deelgebied

# salariswagens	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	516	86,3	533	85,3	543	83,6	249	79,0	1.841	84,2
1	74	12,4	84	13,5	98	15,1	56	17,7	312	14,3
2	8	1,3	8	1,2	9	1,3	10	3,1	34	1,6
3 of meer	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,2	1	0,0
Totaal	598	100,0	625	100,0	650	100,0	315	100,0	2.187	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	2	0,4	1	0,3	3	0,2
Gemiddelde	0,2		0,2		0,2		0,2		0,2	

Basis: alle respondenten (n=2.191; 3 'geen antwoord')

In het deelgebied Binnen R40 hebben de bevroagde respondenten significant vaker géén salariswagen dan zij in het deelgebied Buiten R4 (resp. 86% t.o.v. 79%). Omgekeerd heeft men gemiddeld in laatstgenoemd gebied significant vaker een salariswagen in het gezin (resp. 0,24) dan in de gebieden Binnen en Rond R40 (resp. 0,15 en 0,16).

AANTAL LIDMAATSCHAP AUTODELEN IN HET GEZIN

Bijna 1 op de 10 respondenten in Gent heeft één (of meerdere) lidmaatschap(pen) autodelen in het gezin. Het gemiddeld aantal bedraagt 0,1.

In het deelgebied Buiten R4 zijn er significant meer gezinnen waar men geen lidmaatschap heeft dan in de overige deelgebieden (resp. 98% t.o.v. 89% Binnen R40, 91% Rond R40 en 91% Binnen R4).

De respondenten in de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 beschikken significant meer over één lidmaatschap autodelen dan de respondenten in het gebied Buiten R4 (resp. 9%, 7% en 7% t.o.v. 1%).

Het gemiddeld aantal lidmaatschappen autodelen ligt significant hoger in de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 (0,13 en telkens 0,1), vergeleken met het gemiddeld aantal in het gebied Buiten R4 (0,03).

Tabel 79: Lidmaatschap autodelen in het gezin, naar deelgebied

# lidmaatschap autodelen	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	534	89,4	567	90,7	594	91,1	309	97,9	2.004	91,5
1	51	8,5	46	7,3	48	7,3	4	1,4	149	6,8
2	10	1,7	13	2,0	9	1,4	2	0,7	34	1,6
3 of meer	2	0,4	0	0,0	1	0,2	0	0,0	3	0,1
Totaal	598	100,0	625	100,0	652	100,0	316	100,0	2.191	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	0,13		0,11		0,11		0,03		0,1	

Basis: alle respondenten (n=2.191)

Naar inkomen beschouwd, zien we dat hoe lager het maandelijks gezinsinkomen, hoe minder men een lidmaatschap autodelen heeft. De respondenten die zich in de twee laagste inkomenscategorieën bevinden, hebben significant vaker geen lidmaatschap autodelen hebben dan de respondenten die tot de twee hoogste categorieën behoren (resp. 96% en 93% t.o.v. 88% en 86%). Ook de respondenten die beschikken over € 2.000 tot 2.999 per maand, zijn significant vaker geen lid van autodelen, vergeleken met zij die meer dan 5.000 euro per maand hebben (resp. 93% t.o.v. 86%).

Omgekeerd hebben de twee hoogste inkomensgroepen significant meer één lidmaatschap autodelen dan de laagste inkomensklasse (resp. 9% en 13% t.o.v. 3%).

Het gemiddeld aantal lidmaatschappen autodelen voor de respondenten die beschikken over een maandelijks gezinsinkomen van € 3000 tot 4.999, bedraagt 0,16; dit is een significant hoger gemiddelde dan de gemiddelden voor de respondenten met < € 1.500 per maand en tussen € 2.000 en 2.999 per maand (resp. 0,06 en 0,09).

Tabel 80: Lidmaatschap autodelen in het gezin, naar netto gezinsinkomen

# lidmaatschap autodelen	< €1.500		€1.500-1.999		€2.000-2.999		€3.000-4.999		> €5.000	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	218	95,9	258	92,7	397	93,0	528	87,7	221	85,8
1	7	2,9	18	6,5	23	5,4	55	9,2	33	12,8
2	1	0,7	2	0,8	7	1,6	17	2,9	4	1,5
3 of meer	1	0,5	0	0,0	0	0,0	2	0,4	0	0,0
Totaal	227	100,0	278	100,0	427	100,0	603	100,0	257	100,0
<i>Geen antwoord</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Gemiddelde	0,06		0,08		0,09		0,16		0,16	

Basis: respondenten die hun inkomenscategorie meedeelden (n=1.792)

3.5.2 Parkeren

3.5.2.1 FIETSPARKEREN

STALLING VAN FIETS - THUIS

Bijna de helft van de respondenten waarvan het gezin over een fiets beschikt, stalt deze fiets(en) in hun garage/schuurtje/tuinhuisje en een kwart (27%) doet dit binnenshuis. Bij telkens 12% van de respondenten worden de fietsen buiten op eigen terrein geplaatst of op straat tegen de gevel of op het voetpad. 11% stalt de fiets(en) op straat in een openbare fietsenstalling en nog eens 10% in een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling.

Wie in de deelgebieden Binnen en Rond R40 woont, stalt – in vergelijking met wie in de deelgebieden Binnen en Buiten R4 woonachtig is - zijn/haar fiets(en) significant vaker op straat tegen een gevel of op het voetpad (resp. 18% en 16% t.o.v. 7% en 3%) alsook op straat in een openbare fietsenstalling (resp. 19% en 14% t.o.v. 6% en 3%) en binnenshuis (resp. 38% en 35% t.o.v. 19% en 10%).

Voor de inwoners van de deelgebieden Rond R40, Binnen en Buiten R4 stellen we vast dat zij – in vergelijking met de respondenten van het gebied Binnen R40 - significant vaker een garage/schuurtje/tuinhuisje gebruiken om hun fiets(en) te stallen (resp. 37%, 63% en 80% t.o.v. 25%). De verschillen tussen de deelgebieden Buiten R4 t.o.v. de overige drie deelgebieden zijn hier ook significant.

De respondenten van de gebieden Binnen en Buiten R4 parkeren ook significant meer de fiets buiten op eigen terrein dan zij van het gebied Binnen R40 (resp. 19% en 16% t.o.v. 7%). 19% van de respondenten van dit laatste gebied stalt de fiets(en) in een gezamenlijke privé stalling; dit is een significant hoger aandeel dan deze van de overige drie deelgebieden Rond R40 (11%), Binnen R4 (6%) en Buiten R4 (4%).

Tabel 81: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar deelgebied (meerdere antwoorden mogelijk)

Stelplaats fiets thuis	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	88	18,4	83	16,0	36	6,6	7	2,6	215	11,7
Op straat in een openbare fietsenstalling	92	19,3	70	13,5	33	6,0	8	2,8	203	11,1
In afgesloten/overdekte publieke fietsenstalling	11	2,3	13	2,5	13	2,4	5	1,6	42	2,3
In buurtfietsenstalling	14	2,9	9	1,7	0	0,0	1	,5	24	1,3
Binnenshuis	182	37,9	180	34,7	105	19,0	29	10,2	496	27,0
In mijn garage, schuurtje, tuinhuisje, ...	118	24,6	192	37,0	346	62,9	231	80,3	887	48,3
Buiten op eigen terrein (oprit, carport, tuin, ...)	31	6,5	49	9,5	106	19,3	45	15,6	231	12,6
Buiten op gezamenlijk privé terrein	24	5,1	15	2,9	9	1,7	1	0,5	50	2,7
In een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling	89	18,6	55	10,7	34	6,2	10	3,5	189	10,3
Nog ergens anders	3	0,7	1	0,2	1	0,2	0	0,0	5	0,3
Totaal	479		519		550		288		1.836	
Geen antwoord	1	0,3	1	0,2	0	0,0	0	0,0	2	0,1

Basis: respondenten die over een fiets in het gezin beschikken (n=1.839; 2 'geen antwoord')

Respondenten die in een rijwoning wonen, geven significant vaker aan hun fiets(en) thuis tegen de gevel of op het voetpad te stallen (resp. 21% t.o.v. 3%-7%), alsook binnenshuis (resp. 42% t.o.v. 9%-22%). Ook wie in een appartement, studio of kamer woont, stalt vaker dan zij woonachtig in een (half)open bebouwing, de fiets(en) binnenshuis (resp. 22% t.o.v. 9%-10%). Beide eerstgenoemden stallen hun fiets thuis ook vaker – dan zij in een (half)open bebouwing – de fiets(en) in een openbare fietsenstalling (resp. 13%-16% t.o.v. 3%-5%).

Respondenten die in een appartement, studio of kamer wonen, parkeren hun fiets(en) thuis vaker in een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling (resp. 31% t.o.v. 1%-3%) of buiten op gezamenlijk privé terrein (resp. 7% t.o.v. 1%). Tot slot geeft 5% van hen aan de fiets(en) thuis in een afgesloten/overdekte publieke fietsenstalling te plaatsen, zijnde een significant hoger aandeel dan respondenten die in een halfopen of gesloten bebouwing wonen (telkens 1%). Ook wie in een open bebouwing woont, plaatst vaker de fiets in een dergelijke stalling dan zij die in een rijwoning wonen (resp. 3% t.o.v. 1%).

Wie in een (half)open bebouwing woont, stalt de fiets(en) thuis vaker in een garage, schuurtje, tuinhuisje, enz. (i.c. 80%-83%) of buiten op eigen terrein (i.c. 21%-23%), vergeleken met respondenten die in een gesloten bebouwing of appartement, studio of kamer wonen; ook wie in een gesloten bebouwing woont, plaatst vaker dan laatstgenoemde de fiets in een garage, enz. (resp. 39% t.o.v. 29%) of buiten op eigen terrein (resp. 12% t.o.v. 5%).

Tabel 82: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar woningtype (meerdere antwoorden mogelijk)

Stelplaats fiets thuis	Open bebouwing		Halfopen bebouwing		Rijwoning		App. / studio / kamer	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	7	2,7	8	2,8	165	20,6	36	7,0
Op straat in een openbare fietsenstalling	13	5,1	8	2,8	104	13,0	79	15,6
In afgesloten/overdekte publieke fietsenstalling	7	3,0	4	1,3	5	0,6	26	5,1
In buurtfietsenstalling	1	0,3	1	0,4	10	1,2	13	2,5
Binnenshuis	25	10,2	25	9,0	334	41,8	112	22,0
In mijn garage, schuurtje, tuinhuisje, ...	202	82,9	226	80,2	311	39,0	146	28,7
Buiten op eigen terrein (oprit, carport, tuin, ...)	55	22,5	58	20,6	94	11,7	23	4,6
Buiten op gezamenlijk privé terrein	1	0,5	3	1,2	9	1,1	36	7,1
In een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling	2	0,7	3	1,0	26	3,2	159	31,2
Nog ergens anders	1	0,5	0	0,0	0	0,0	4	0,8
Totaal	244		282		799		509	
Geen antwoord	0	0,0	0	0,0	1	0,1	1	0,1

Basis: respondenten die een fiets in het gezin hebben (n=1.839; 2 'ander woningtype' & 2 'geen antwoord')

Respondenten die aangeven over een garage of autobox te beschikken, plaatsen significant vaker dan zij die hier niet over beschikken, hun fiets(en) in deze garage of autobox (of schuurtje, tuinhuisje, enz.) (resp. 82% t.o.v. 25%).

Wie over een oprit of carport beschikt, parkeert de fiets(en) thuis vaker in een garage, schuurtje, tuinhuisje, enz. (82%), alsook vaker buiten op eigen terrein (22%), vergeleken met respondenten die geen oprit of carport hebben (resp. 35% en 9%).

Respondenten die over een ruimte beschikken waar fietsen kunnen geborgen worden, stellen vaker dan respondenten die dit niet hebben, dat ze hun fiets(en) thuis in een garage, schuurtje, tuinhuisje, enz. plaatsen (resp. 55% t.o.v. 39%), alsook vaker in een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling (resp. 15% t.o.v. 4%) of buiten op gezamenlijk privé terrein (resp. 3% t.o.v. 2%). Omgekeerd stallen eerstgenoemden de fiets(en) minder vaak op straat tegen de gevel of op het voetpad (resp. 5% t.o.v. 21%), op straat in een openbare fietsenstalling (resp. 8% t.o.v. 15%) of binnenshuis (resp. 23% t.o.v. 32%).

Tot slot, respondenten met een andere privé-standplaats (parkeerterrein, ondergrondse garage bij appartementen, ...) stallen hun fiets(en) vaker in een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling (resp. 34% t.o.v. 8%) of buiten op gezamenlijk privé terrein (resp. 10% t.o.v. 2%), en minder vaak op straat tegen de gevel of op het voetpad (resp. 4% t.o.v. 13%), binnenshuis (resp. 17% t.o.v. 28%) of in een garage, schuurtje, tuinhuisje, enz. (resp. 41% t.o.v. 49%).

Tabel 83: Stelplaats van alle fietsen thuis, naar beschikken over parkeerruimte (kolom %)

Stelplaats fiets thuis	Garage / autobox		Oprit / carport		Ruimte om fiets te bergen		Andere privé-standplaats	
	Neen	Ja	Neen	Ja	Neen	Ja	Neen	Ja
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	16,8	4,2	15,7	1,6	20,6	5,2	12,6	3,9
Op straat in een openbare fietsenstalling	15,5	4,5	13,9	3,9	15,4	7,9	11,0	11,3
In afgesloten/overdekte publieke fietsenstalling	3,0	1,3	2,4	2,0	1,6	2,8	2,2	3,4
In buurtfietsenstalling	2,0	0,2	1,8	0,1	1,7	1,1	1,3	1,6
Binnenshuis	36,4	13,2	33,8	9,8	32,1	23,3	28,2	17,0
In mijn garage, schuurtje, tuinhuisje, ...	25,4	82,1	35,1	81,6	39,1	55,0	49,1	41,2
Buiten op eigen terrein (oprit, carport, tuin, ...)	14,5	9,8	8,7	22,4	11,3	13,6	13,1	8,3
Buiten op gezamenlijk privé terrein	4,0	0,8	3,6	0,6	1,8	3,4	1,9	9,7
In een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling	14,3	4,4	13,8	1,4	4,3	14,7	7,5	34,3
Nog ergens anders	0,4	0,2	0,4	0,0	0,5	0,1	0,3	0,0
Totaal (N)	1.095	741	1.316	520	776	1.060	1.647	189

Basis: respondenten die een fiets in het gezin hebben (n=1.839; 2 'geen antwoord')

STALLING VAN FIETS - OP WERK / SCHOOL

8 op de 10 respondenten (78%) die met de fiets naar het werk of school in Gent gaan, stallen de fiets in een overdekte/afgesloten fietsenstalling op het private terrein van het werk of de school: 45% doet dit in een overdekte/afgesloten fietsenstalling en een derde (33%) in een (niet overdekte/afgesloten) fietsenstalling. 17% stalt de fiets in een openbare fietsenstalling op straat en 5% zet de fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad.

Tabel 84: Stelplaats van fiets op werk / school, naar locatie werk/school in Gent

Stelplaats fiets op werk of school	9000		9030-9032-9040-9050		9031-9041-9042-9051-9052		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat tegen de gevel of op het voetpad	30	5,2	8	7,4	3	2,3	41	5,1
Op straat in een openbare fietsenstalling	111	19,1	15	14,1	9	8,0	135	16,8
In een overdekte/afgesloten fietsenstalling op het private terrein (van school of werk)	250	43,1	47	43,0	61	53,3	358	44,6
In een fietsenstalling op het private terrein (van werk / school)	187	32,4	39	35,6	42	36,4	268	33,4
Elders	1	,2	0	0,0	0	0,0	1	0,1
Totaal	579	100,0	110	100,0	115	100,0	804	100,0
Geen antwoord	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Basis: respondenten die met de fiets naar school / werk gaan in Gent (= centrum & deelgemeenten) (n=804)

Er zijn geen significante verschillen tussen de onderscheiden indeling naar postcodes.

3.5.2.2 AUTOPARKEREN

STALLING VAN WAGEN - BUURT VAN JE WONING

Wanneer we de optelsom maken van alle wagens (eigen én salaris) in het gezin – met een maximum van drie wagens per respondent – blijkt iets meer dan de helft van de wagens (51%) in de buurt van de woning meestal in een privé garage of op privaat terrein te worden geparkeerd. 47% van de wagens wordt op straat gestald: 38% waarbij men een vrije plaats zoekt in de buurt van de woning ongeacht het parkeerregime en 10% waarbij men een plaats zoekt waar geen parkeerregime geldt. Slechts 1% van alle wagens worden gestald in een publieke parkeergarage. Van een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats alsook een park-and-ride als mogelijke stelplaats, wordt praktisch geen gebruik van gemaakt.

Tabel 85: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), naar deelgebied – Totaal aantal wagens

Stelplaats wagen thuis	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat – ik zoek een vrije plaats in de buurt van mijn woning ongeacht het parkeerregime (gratis, betalend, parkeerschijf)	250	53,8	280	54,7	215	31,4	47	11,0	792	37,9
Op straat – ik zoek naar een plaats waar geen parkeerregime (betalend, parkeerschijf) geldt	33	7,2	57	11,1	80	11,6	28	6,6	198	9,5
In een privé garage of op privaat terrein (van mezelf, familie, ...)	157	33,8	169	32,9	390	57,0	345	80,7	1.061	50,8
In een publieke parkeergarage	15	3,2	5	1,0	0	0,0	5	1,1	25	1,2
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats (Cambio, Dégage, ...)	4	0,9	1	0,2	0	0,0	1	0,3	7	0,3
Park-and-Ride	2	0,5	0	0,0	0	0,0	1	0,3	3	0,2
Ergens anders	3	0,6	1	0,2	0	0,0	0	0,0	4	0,2
Totaal	465	100,0	513	100,0	684	100,0	427	100,0	2.088	100,0
Geen antwoord	6	1,2	7	1,3	6	0,9	1	0,1	19	0,9

Basis: totaal aantal wagens (n=2.107 wagens; 19 'geen antwoord') – (n=1.618 respondenten die over een wagen beschikken)

In de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 worden meer dan 6 op de 10 wagens op straat geparkeerd (resp. 61% en 66%). In tweede instantie gebeurt dit in een privé garage of op privaat terrein (resp. 34% en 33%). In de deelgebieden Binnen R4 en Buiten R4 worden proportioneel de meeste wagens in een privé garage of op privaat terrein geparkeerd, zij het dat dit aandeel voor het gebied Binnen R4 zeer hoog is met name resp. 57% en 81%. Op straat worden in deze gebieden resp. 43% en 18% van de wagens geparkeerd.

Respondenten die in de deelgebieden Binnen of Rond R40 wonen, geven significant vaker aan hun wagen(s) op straat te parkeren in de buurt van de woning ongeacht het parkeerregime (resp. 54% en 55%). Ook wie Binnen R4 woont, geeft dit significant vaker op (31%) dan wie Buiten R4 woont (11%).

De wagen op straat parkeren waar geen parkeerregime geldt, gebeurt significant vaker door zij die Rond R40 of Binnen R4 wonen (resp. 11% en 12%), dan door zij die Binnen R40 of Buiten R4 wonen (telkens 7%).

Respondenten die in het deelgebied Buiten R4 wonen, parkeren vaker dan de overige respondenten hun wagen(s) in een privé garage of op privaat terrein (81%); ook wie Binnen R4 woont, doet dit vaker (57%) dan zij die Binnen of Rond R40 wonen (resp. 34% en 33%).

Respondenten die in een rijwoning wonen, parkeren hun wagen(s) het vaakst op straat in de buurt van hun woning ongeacht het parkeerregime (58%). Ook wie in een appartement, studio of kamer woont, doet dit significant vaker dan zij die in een (half)open bebouwing wonen (42%). Ook tussen beide laatstgenoemden blijkt het verschil significant: wie in een halfopen bebouwing woont, parkeert er de wagen significant vaker (17%) dan wie in een open bebouwing woont (9%).

De wagen parkeren op straat waar geen parkeerregime geldt, gebeurt vaker door respondenten die in een rijwoning wonen (13%), en het minst vaak door respondenten die in een open bebouwing wonen (3%).

Laatstgenoemden parkeren hun wagen(s) dan weer significant vaker in een privé garage of op privaat terrein dan de overige respondenten, gevolgd door zij in een halfopen bebouwing (75%) en vervolgens zij die in een appartement, studio of kamer wonen (44%); respondenten die in een rijwoning wonen, parkeren het minst vaak hun wagen in een privé garage of op privaat terrein (27%).

Tabel 86: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), naar woningtype

Stelplaats wagen thuis	Open bebouwing		Halfopen bebouwing		Rijwoning		App. / studio / kamer	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat – ik zoek een vrije plaats in de buurt van mijn woning ongeacht het parkeerregime (gratis, betalend, parkeerschijf)	34	8,7	63	17,3	501	57,7	194	41,9
Op straat – ik zoek naar een plaats waar geen parkeerregime (betalend, parkeerschijf) geldt	13	3,3	26	7,2	116	13,3	43	9,3
In een privé garage of op privaat terrein (van mezelf, familie, ...)	344	87,3	271	75,1	238	27,4	206	44,4
In een publieke parkeergarage	2	0,5	2	0,4	8	0,9	13	2,9
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats (Cambio, Dégage, ...)	1	0,1	0	0,0	3	0,3	3	0,7
Park-and-Ride	0	0,0	0	0,0	1	0,1	3	0,6
Ergens anders	0	0,0	0	0,0	3	0,3	1	0,2
Totaal	394	100,0	361	100,0	869	100,0	463	100,0
Geen antwoord	6	1,2	7	1,3	6	0,9	1	0,1

Basis: totaal aantal wagens (n=2.107 wagens; 19 'geen antwoord') – (n=1.618 respondenten die over een wagen beschikken)

Respondenten die beschikken over een garage of autobox, oprit of carport en/of andere privé-standplaats (zoals een parkeerterrein of ondergrondse garage bij appartementen), parkeren hun wagen significant minder vaak op straat, alsook vaker in een privé garage of op privaat terrein dan respondenten die hier niet over beschikken.

Tabel 87: Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar beschikken over parkeerruimte (kolom %)

Stelplaats wagen thuis	Garage / autobox		Oprit / carport		Andere privé-standplaats	
	Neen	Ja	Neen	Ja	Neen	Ja
Op straat – ik zoek een vrije plaats in de buurt van mijn woning ongeacht het parkeerregime (gratis, betalend, parkeerschijf)	55,7	19,7	52,5	10,5	38,6	20,7
Op straat – ik zoek naar een plaats waar geen parkeerregime (betalend, parkeerschijf) geldt	13,2	5,7	11,8	5,0	9,9	6,2
In een privé garage of op privaat terrein (van mezelf, familie, ...)	28,7	73,3	33,1	83,8	49,9	70,2
In een publieke parkeergarage	1,5	0,9	1,6	0,5	0,7	2,4
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats (Cambio, Dégage, ...)	0,4	0,2	0,4	0,1	0,6	0,0
Park-and-Ride	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,5
Ergens anders	0,3	0,0	0,3	0,0	0,2	0,0
Totaal (N)	1.054	1.035	1.360	728	888	97

Basis: totaal aantal wagens – respondenten die over een wagen beschikken

AFSTAND VAN STELPLAATS WAGEN TOT AAN WONING

Drie kwart van de wagens (76%) wordt op minder dan 100 meter van de woning geparkeerd³⁷. 14% van alle wagens wordt op minder dan 3 minuten wandelafstand (100-200 meter) gestald en bij 6% van de wagens dient men tot 5 minuten (200-400 meter) te stappen. 2% van de wagens staat op 400 tot 600 meter afstand van de woning geparkeerd en nog eens 2% op meer dan 600 meter.

In de deelgebieden Buiten R4 en Binnen R4 wordt de meerderheid van de wagens op minder dan 100 meter afstand van de woning geparkeerd (resp. 96% en 88%). In de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 is dit aandeel ook aanzienlijk (resp. 51% en 65%), zij het dat hier in deze gebieden ook een kwart tot een vijfde van de wagens op 100 tot 200 meter van de woning worden geparkeerd (resp. 25% en 21%).

³⁷ Basis : totaal aantal wagens met een maximum van drie wagens per gezin.

Tabel 88: Afstand van stelplaats van alle wagens thuis tot aan de woning (max. 3 wagens per respondent), naar deelgebied – Totaal aantal wagens

Afstand stelplaats wagen tot woning	Binnen R40		Rond R40		Binnen R4		Buiten R4		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
< 100 meter	236	51,0	329	64,5	606	88,3	407	95,6	1.579	75,7
100-200 meter (< 3 min. wandelen)	115	24,9	105	20,8	49	7,1	13	3,2	283	13,5
200-400 meter (3-5 min. wandelen)	67	14,6	45	8,9	16	2,4	2	0,1	132	6,3
400-600 meter (5-7 min. wandelen)	20	4,4	21	4,1	6	0,8	1	0,1	47	2,3
> 600 meter (> 7 min. wandelen)	24	5,2	10	2,0	9	1,4	3	0,6	46	2,2
Totaal	463	100,0	511	100,0	687	100,0	426	100,0	2.086	100,0
Geen antwoord	8	1,6	9	1,6	3	0,5	1	0,3	21	1,0

Basis: totaal aantal wagens (n=2.107 wagens; 21 'geen antwoord') – (n=1.618 respondenten die een wagen hebben)

Hoe verder de respondent van het centrum woont, hoe vaker men de wagen(s) op minder dan 100 meter van de woning kan parkeren, met name 96% van de respondenten die in het deelgebied Buiten R4 wonen, 88% van zij die Binnen R4 wonen, 64% van de respondenten Rond R40, en tot slot de helft (51%) van de respondenten die in het deelgebied Binnen R40 wonen.

Wie in de deelgebieden Binnen of Rond R40 woont, parkeert de wagen significant vaker dan zij die daarbuiten wonen op 100 tot 200 meter van de woning (resp. 21%-25% t.o.v. 3%-7%). Hoe dichter men bij het centrum woont, hoe vaker men aangeeft de wagen op 200 tot 400 meter, 400 tot 600 meter of nog verder van de woning te parkeren.

STALLING VAN WAGEN - OP WERK / SCHOOL

De helft (50%) van degenen die met de wagen naar het werk of school in Gent gaan, parkeert de wagen op straat: 38% zoekt op straat een vrije plaats in de buurt van het werk of de school ongeacht het parkeerregime en 12% zoekt een parkeerplaats waar geen parkeerregime geldt. 37% van de respondenten parkeert de wagen in de garage of private parkeerplaats van het werk of de school en 12% stalt de wagen in een publieke parkeergarage. 1% parkeert zich op een P+R parking en 0,4% op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats.

Tabel 89: Stelplaats van wagen op werk / school, naar locatie werk/school in Gent

Stelplaats wagen op werk of school	9000		9030-9032-9040-9050		9031-9041-9042-9051-9052		Gent - Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat – ik zoek een vrije plaats in de buurt van mijn werk of school ongeacht het parkeerregime (gratis, betalend, parkeerschijf)	154	41,2	32	43,2	25	23,4	211	38,1
Op straat – ik zoek naar een plaats waar geen parkeerregime (betalend, parkeerschijf) geldt	44	11,8	13	17,7	10	9,4	67	12,1
In een privé garage of op privaat terrein (werkgever, mijn school, familie, ...)	121	32,3	22	29,2	61	57,6	203	36,7
In een publieke parkeergarage	48	12,8	7	9,9	9	8,1	64	11,5
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats	2	,4	0	0,0	1	,8	2	0,4
Park-and-Ride	5	1,5	0	0,0	1	,7	6	1,1
Totaal	373	100,0	75	100,0	105	100,0	553	100,0
<i>Geen antwoord</i>	5	1,3	3	3,5	1	1,1	9	1,6

Basis: respondenten die met de wagen naar school/werk gaan in Gent (= centrum & deelgemeenten) (n=562; 9 'geen antwoord')

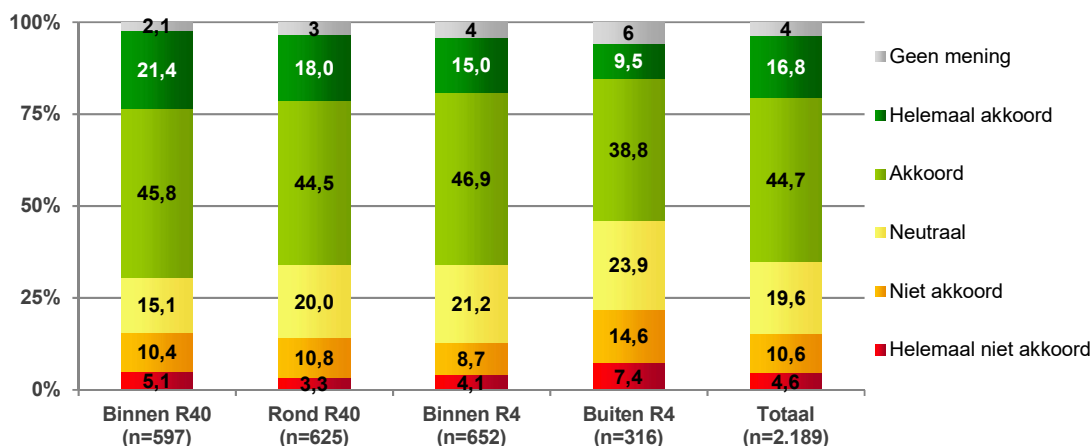
Er zijn geen verschillen tussen de onderscheiden indeling naar postcodes.

3.6 Mobiliteit binnen de stad Gent

STELLING: GENT IS EEN FIETSSTAD

Zoals uit figuur 28 blijkt, vindt 62% van de Gentenaren dat Gent een fietsstad is; 15% vindt van niet. Een vijfde (20%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling en 4% van de respondenten heeft hieromtrent geen mening.

Figuur 28: Gent is een fietsstad, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

De inwoners van de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 zijn in vergelijking met deze van Buiten R4, significant meer van mening dat Gent een fietsstad is (resp. 67%, 63% en 62% (helemaal) akkoord t.o.v. 48%). 22% van de inwoners van Buiten R4 gaat niet akkoord met deze stelling, zijnde een significant hoger aandeel dan in de gebieden Rond R40 en Binnen R40 (resp. 14% en 16%).

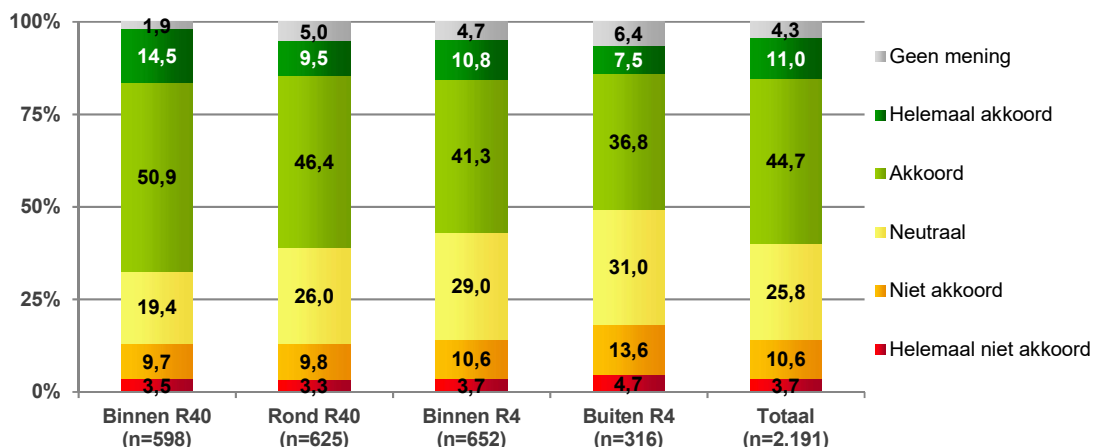
Respondenten woonachtig in het gebied Buiten R4 hebben ook significant meer geen mening over deze stelling dan zij die wonen in het gebied Binnen R40 (resp. 6% t.o.v. 2%).

STELLING: GENT IS EEN VOETGANGERSSTAD

56% van de Gentenaren vindt dat Gent een voetgangersstad is; 14% vindt van niet. Een kwart (26%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling en 4% van de respondenten heeft hieromtrent geen mening.

65% van de respondenten van het deelgebied Binnen R40 gaat (helemaal) akkoord met deze stelling; dit is een significant hoger aandeel dan dit van de overige deelgebieden (resp. 56% Rond R40, 52% Binnen R4 en 44% Buiten R4). De inwoners van deze drie deelgebieden laten dan weer een significant hoger aandeel 'neutraal' en 'geen mening' noteren in vergelijking met zij die wonen in het deelgebied Binnen R40.

Figuur 29: Gent is een voetgangersstad, naar deelgebied



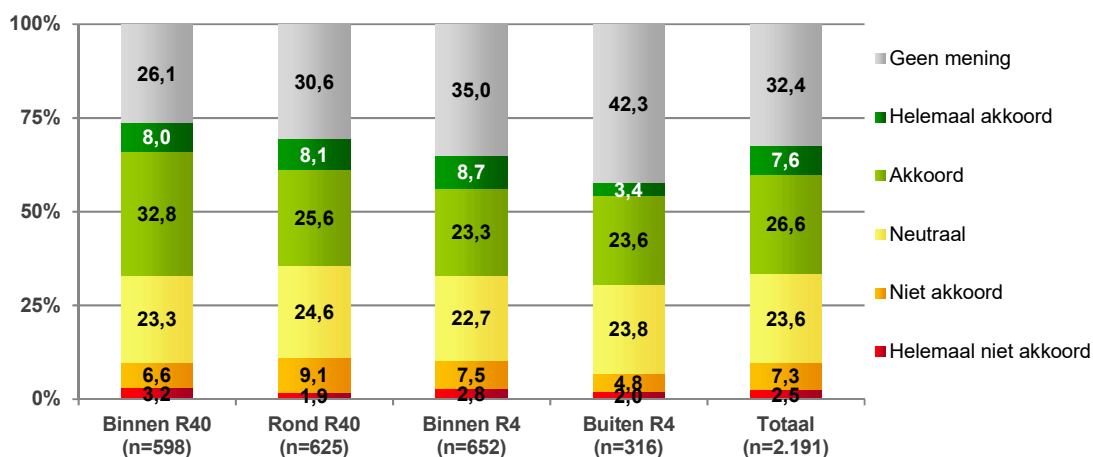
Basis: alle respondenten (n=2.191)

STELLING: ER RIJDEN VOLDOENDE TAXI'S IN GENT

34% van de respondenten vindt dat er voldoende taxi's in Gent rijden; 10% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord en een kwart (24%) stelt zich neutraal op. Echter, 32% van de ondervraagden heeft geen mening over of er al dan niet voldoende taxi's in Gent rijden.

De inwoners van het gebied Binnen R40 zijn significant meer tevreden over de hoeveelheid taxi's in Gent dan de respondenten die woonachtig zijn in de gebieden Binnen R4 en Buiten R4 (resp. 41% t.o.v. 32% en 27%). De inwoners van deze twee laatst vernoemde gebieden hebben dan weer significant meer geen mening hierover dan zij die woonachtig zijn Binnen R40 (resp. 42% en 35% t.o.v. 26%).

Figuur 30: Er rijden voldoende taxi's in Gent, naar deelgebied

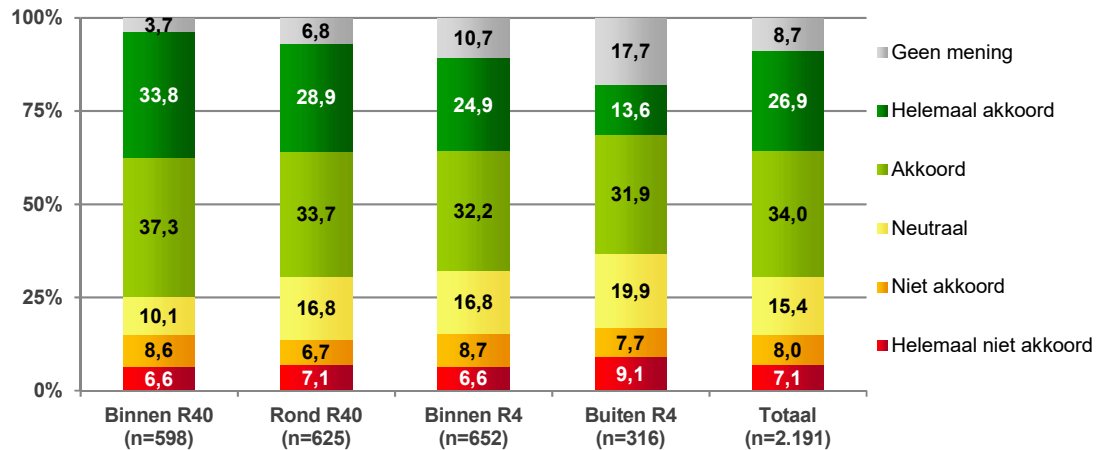


Basis: alle respondenten (n=2.191)

STELLING: DOOR DE AUTOVRIJE GEBIEDEN IS HET AANGENAMER LEVEN IN DE STAD

6 op de 10 ondervraagden (61%) vinden dat door de autovrije gebieden het inderdaad aangener lever is in de stad. Voor 15% is dit niet het geval en nog eens 15% stelt zich terzake neutraal op. 9% van de respondenten heeft hierover geen mening.

Figuur 31: Door de autovrije gebieden is het aangener lever in de stad, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

De respondenten van het deelgebied Binnen R40 gaan met vernoemde stelling significant het meest akkoord in vergelijking met zij van de overige drie deelgebieden (resp. 71% t.o.v. 63% Rond R40, 57% Binnen R4 en 46% Buiten R4). Ook de inwoners van de gebieden Rond R40 en Binnen R4 treden ten opzichte van de respondenten van het gebied Buiten R4, significant meer de stelling bij dat het lever in de stad aangener is door de autovrije gebieden (resp. 63% en 57% t.o.v. 46%).

De inwoners van de deelgebieden Binnen en Buiten R4 alsook deze van het gebied Rond R40 laten dan weer een significant hoger aandeel 'neutraal' en 'geen mening' noteren in vergelijking met zij die wonen in het gebied Binnen R40.

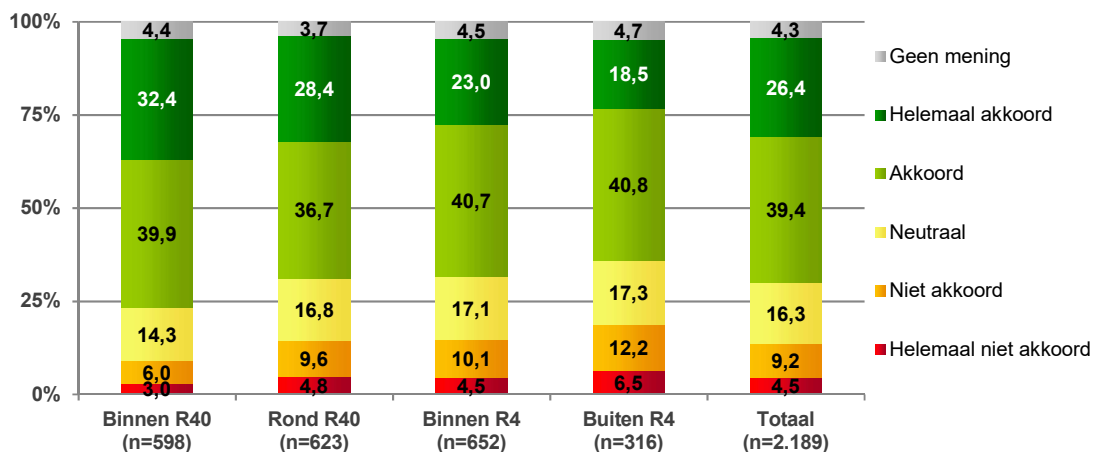
STELLING: ZONE 30 DRAAGT BIJ TOT EEN HOGERE VERKEERSVEILIGHEID

66% van de Gentse ondervraagden stelt dat zone 30 bijdraagt tot een hogere verkeersveiligheid; 14% vindt dit niet en 16% wenst zich t.a.v. deze stelling neutraal op te stellen. 4% heeft hierover geen mening.

In het deelgebied Binnen R40 vinden we een significant hoger aandeel respondenten – vergeleken met de deelgebieden Rond R40, Binnen en Buiten R4 – die (helemaal) akkoord gaan met de stelling dat zone 30 bijdraagt tot een hogere verkeersveiligheid (resp. 72% t.o.v. 65%, 64% en 59%).

Omgekeerd, de inwoners van de deelgebieden Binnen en Buiten R4 alsook deze van Rond R40 gaan dan weer significant vaker (helemaal) niet akkoord met deze stelling, vergeleken met zij die wonen in het gebied Binnen R40 (resp. 19%, 15% en 14% t.o.v. 9%).

Figuur 32: Zone 30 draagt bij tot een hogere verkeersveiligheid, naar deelgebied

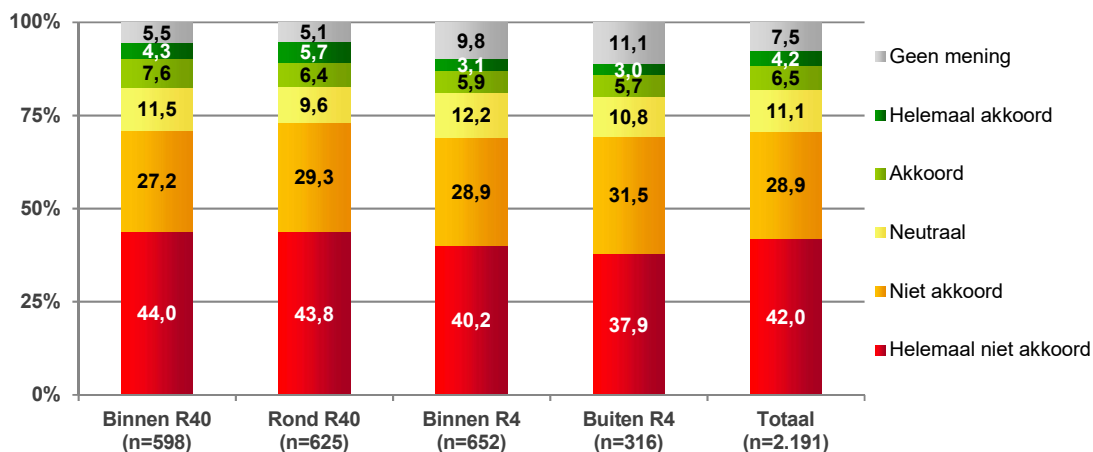


Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

STELLING: BEWONERS Zouden MOETEN BETALEN VOOR DE VERGUNNING OM HUN WAGEN OP STRAAT TE PARKEREN

Een groot deel van de respondenten (71%) vindt niet dat de bewoners moeten betalen voor een vergunning om hun wagen op straat te mogen parkeren; 11% gaat hier wel mee akkoord. Eenzelfde aandeel stelt zich terzake neutraal op en 8% heeft hierover geen mening.

Figuur 33: Bewoners zouden moeten betalen voor de vergunning om hun wagen op straat te parkeren, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

De inwoners van de deelgebieden Binnen en Buiten R4 hebben significant vaker geen mening over deze stelling in vergelijking met zij die wonen Binnen en Rond R40 (resp. 11% en 10% t.o.v. 6% en 5%).

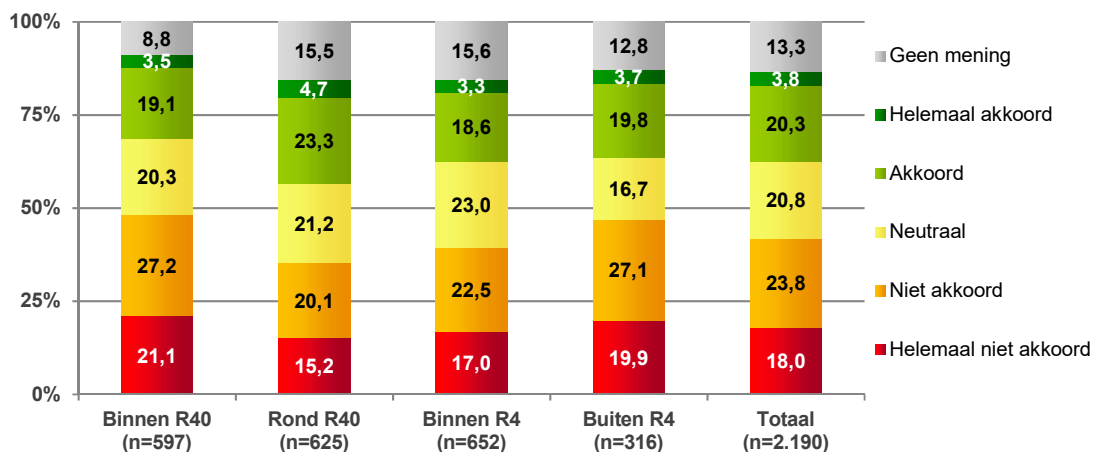
STELLING: BEZOEKERS VAN DE BINNENSTAD KUNNEN GEMAKKELIJK EEN AUTOPARKEERPLAATS (IN PARKINGS, OP STRAAT, ...) VINDEN

Voor 4 op de 10 respondenten (42%) kunnen bezoekers van de binnenstad niet gemakkelijk een autoparkeerplaats vinden; voor een kwart (24%) is dit wel gemakkelijk. 21% van de respondenten is neutraal en 13% heeft hierover geen mening.

In de deelgebieden Binnen R40 en Buiten R4 vinden we – vergeleken met het deelgebied Rond R40 – een significant meer respondenten die aanduiden dat het (helemaal) niet gemakkelijk is voor bezoekers van de binnenstad een autoparkeerplaats te vinden (resp. 48% en 47% t.o.v. 35%). Ook het verschil tussen de deelgebieden Binnen R40 en Binnen R4 is hier significant (resp. 48% t.o.v. 40%).

De inwoners van de deelgebieden Rond R40 en Binnen R4 hebben significant vaker geen mening t.a.v. deze stelling dan de respondenten van het gebied Binnen R40 (resp. 16% en 16% t.o.v. 9%).

Figuur 34: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een autoparkeerplaats (in parkings, op straat, ...) vinden, naar deelgebied



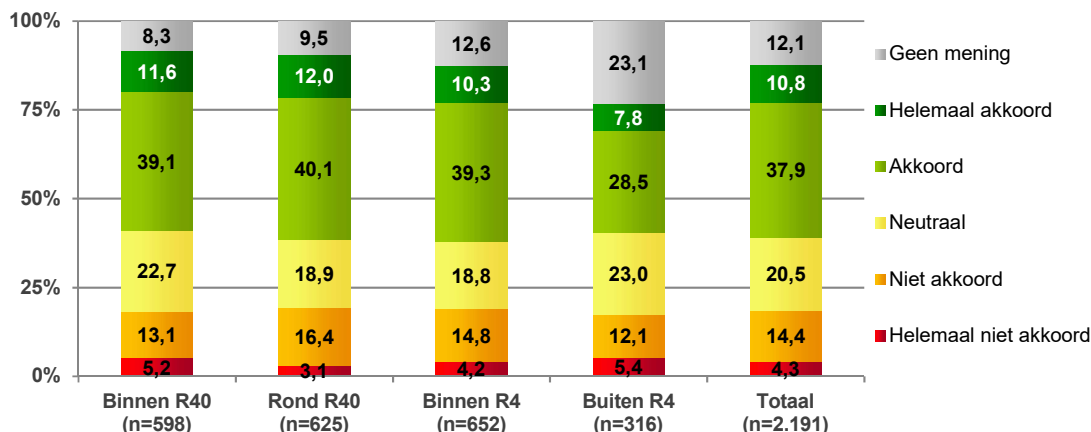
Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

STELLING: BEZOEKERS VAN DE BINNENSTAD KUNNEN GEMAKKELIJK EEN FIETSPARKEERPLAATS IN EEN FIETSPARKING OF FIETSENSTALLING VINDEN

Bijna de helft van de respondenten (49%) is de mening toegedaan dat de bezoekers van de binnenstad gemakkelijk een fietsparkeerplaats kunnen vinden. 18% vindt het daarentegen niet gemakkelijk en voor 21% van de respondenten is het noch gemakkelijk / noch niet gemakkelijk. 12% heeft terzake geen mening.

Respondenten woonachtig in de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 treden de vernoemde stelling significant meer bij dan zij die wonen in het gebied Buiten R4 (resp. 51%, 52% en 50% t.o.v. 36%). In dit laatste gebied vinden we – in vergelijking met overige drie gebieden - significant meer respondenten terug die geen mening hebben (resp. 23% t.o.v. 8%-13%).

Figuur 35: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een fietsparkeerplaats in een fietsparking of fietsenstalling vinden, naar deelgebied

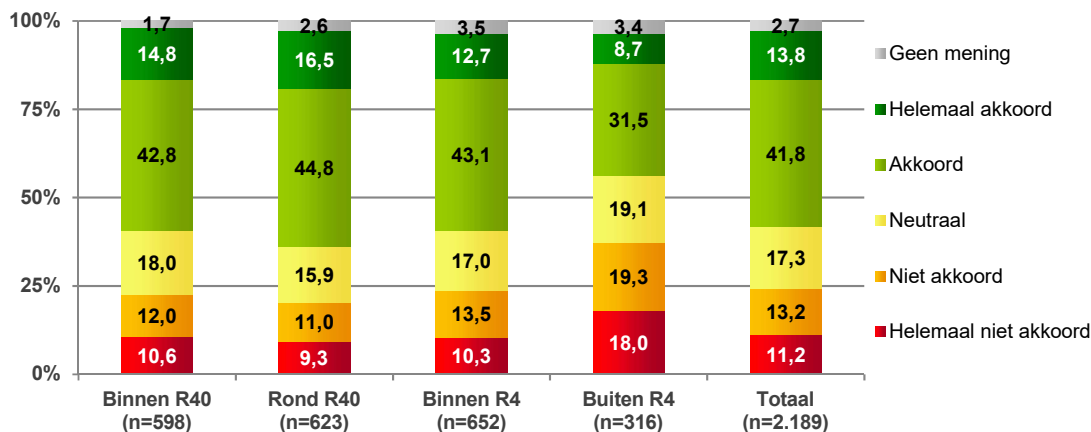


Basis: alle respondenten (n=2.191)

STELLING: DE BINNENSTAD IS GOED BEREIKBAAR

56% van de ondervraagde Gentenaren vindt dat de binnenstad goed bereikbaar is; voor een kwart (24%) is dit niet het geval. 17% wenst zich t.a.v. deze stelling neutraal op te stellen en 3% heeft hierover geen mening.

Figuur 36: De binnenstad is goed bereikbaar, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

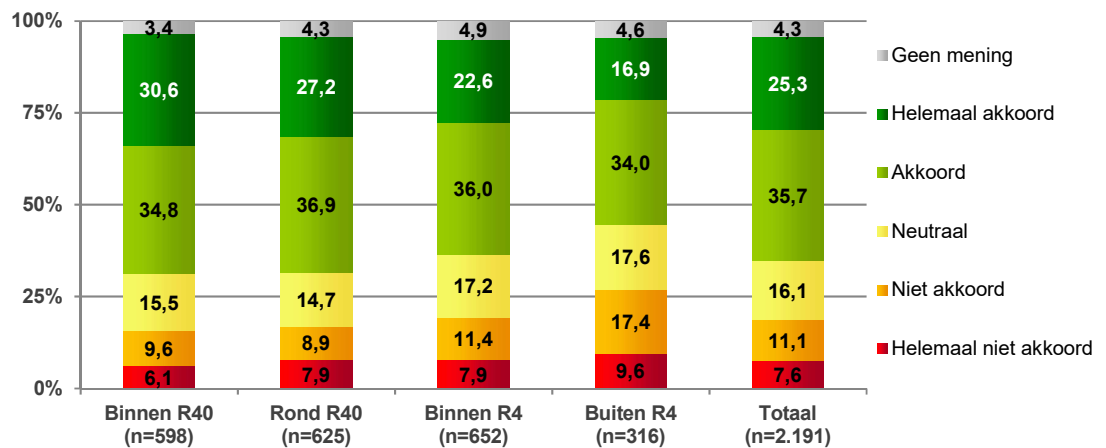
In de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 is het aandeel respondenten dat vindt dat de binnenstad goed bereikbaar is significant hoger dan in het gebied Buiten R4 (resp. 58%, 61% en 56% t.o.v. 40%).

Omgekeerd, de inwoners van laatst vernoemd gebied zijn significant meer de mening toegedaan dat de binnenstad niet gemakkelijk bereikbaar is, vergeleken met zij die in de drie overige deelgebieden wonen (resp. 37% t.o.v. 20% Rond R40, 23% Binnen R40 en 24% Binnen R4).

STELLING: FIETSSTRATEN VERHOGEN DE VERKEERSVEILIGHEID

Zes op de tien respondenten (61%) vinden dat fietsstraten de verkeersveiligheid verhogen; 18% vindt van niet. 16% stelt zich neutraal op en 4% heeft hierover geen mening.

Figuur 37: Fietsstraten verhogen de verkeersveiligheid, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

In de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 vinden we een significant hoger aandeel respondenten – vergeleken met het deelgebied Buiten R4 – die vinden dat fietsstraten de verkeersveiligheid verhogen (resp. 65% en 64% t.o.v. 51%).

Omgekeerd, 27% van de inwoners van dit laatst vernoemde deelgebied (Buiten R4) vindt dat de fietsstraten de verkeersveiligheid niet verhogen; dit is een significant hoger aandeel dan de resp. aandelen in de overige deelgebieden (16% Binnen R40, 17% Rond R40 en 19% Binnen R4).

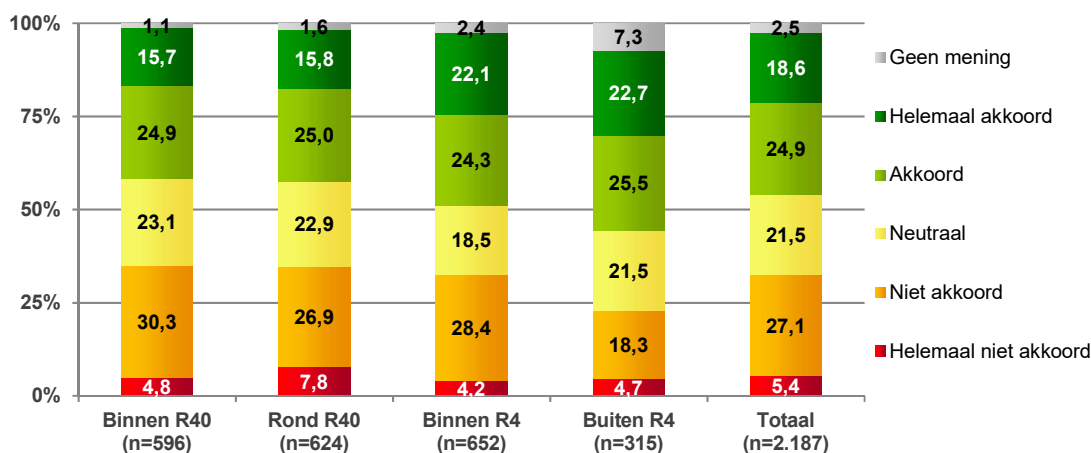
3.7 Mobiliteit in de buurt

3.7.1 Voetgangers

STELLING: DE VOETPADEN IN MIJN BUURT ZIJN SLECHT ONDERHOUDEN

44% van de respondenten zijn ontevreden over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt. Een op vijf (22%) staat hier neutraal tegenover. Een derde van de respondenten (33%) geeft aan tevreden te zijn over het onderhoud van de voetpaden in de buurt. 3% heeft geen mening hierover.

Figuur 38: De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 3 'geen antwoord')

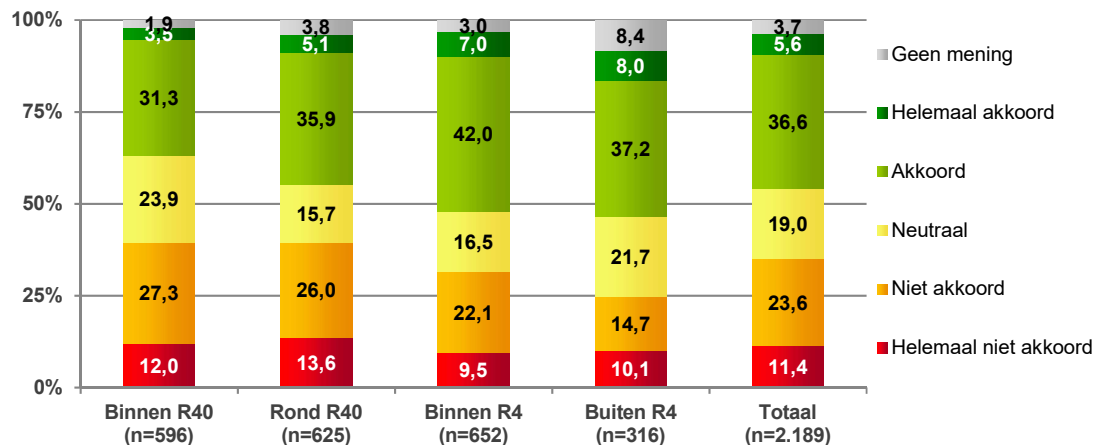
In de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 vinden we een significant hoger aandeel respondenten – vergeleken met het deelgebied Buiten R4 – die vinden dat de voetpaden in hun buurt niet slecht zijn onderhouden (resp. 35%, 35% en 33% t.o.v. 23%).

De inwoners van het deelgebied Buiten R4 daarentegen hebben significant meer geen mening over het onderhoud van de voetpaden dan zij die in de drie overige deelgebieden wonen (resp. 7% t.o.v. 1%-2%).

STELLING: IN MIJN BUURT IS ER WEINIG HINDER OP HET VOETPAD (PAALTJES, FIETSEN TEGEN GEVEL, ...)

Twee op de vijf respondenten (42%) ondervinden op het voetpad in hun buurt weinig hinder van paaltjes, fietsen tegen de gevels, enz. Een vijfde (19%) neemt een neutrale houding aan en iets meer dan drie op tien respondenten (35%) geven aan wel degelijk hinder te ondervinden wanneer ze in hun buurt op het voetpad wandelen.

Figuur 39: In mijn buurt is er weinig hinder op het voetpad (paaltjes, fietsen tegen gevel, ...), naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

Respondenten in de gebieden Binnen R40 en Rond R40 ondervinden significant vaker hinder van paaltjes, fietsen tegen gevels, enz. op het voetpad in hun buurt (resp. 39% en 40%) in vergelijking met respondenten in de gebieden Binnen en Buiten R4 (resp. 32% en 25%). Omgekeerd laten in deze twee laatst vernoemde gebieden significant meer respondenten weten weinig hinder te ondervinden op het voetpad in hun buurt, vergeleken met respondenten in het deelgebied Binnen R40 (resp. 49% en 45% t.o.v. 35%).

De inwoners van het deelgebied Buiten R4 hebben significant meer geen mening over de mate van hinder op het voetpad, dan zij die in de drie overige deelgebieden wonen (resp. 8% t.o.v. 2%-4%).

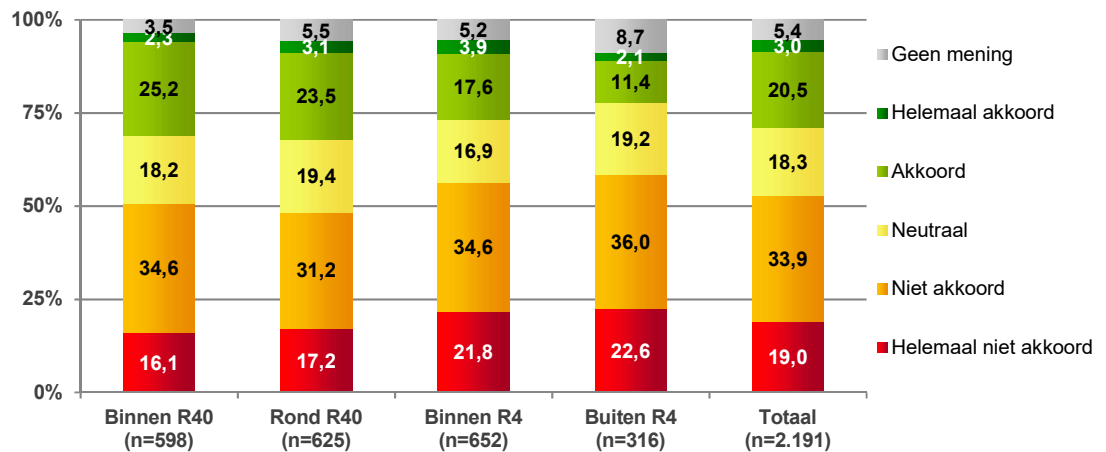
STELLING: IN MIJN BUURT ZIJN ER VOLDOENDE ZITBANKEN

Iets meer dan de helft van de respondenten (53%) vindt dat er niet voldoende zitbanken zijn in hun buurt tegenover een kwart (23%) die vindt dat er wel voldoende zijn. Een vijfde (18%) is neutraal terzake en 5% heeft geen mening hierover.

De inwoners van de deelgebieden Binnen en Rond R40 en Binnen R4 vinden significant meer dan de inwoners van het gebied Buiten R4 dat er voldoende zitbanken zijn in hun buurt (resp. 28%, 27% en 22% t.o.v. 14%); omgekeerd gaan de respondenten van het gebied Buiten R4 maar ook deze van Binnen R4 vaker niet akkoord met de stelling (i.c. dat er niet voldoende zitbanken zijn) dan de inwoners van het gebied Rond R40 (resp. 59% en 59% t.o.v. 48%).

In het deelgebied Buiten R4 wonen ook significant meer respondenten die geen mening hebben over het aantal zitbanken in hun buurt in vergelijking met zij die woonachtig zijn Binnen R40 (resp. 9% t.o.v. 4%).

Figuur 40: In mijn buurt zijn er voldoende zitbanken, naar deelgebied

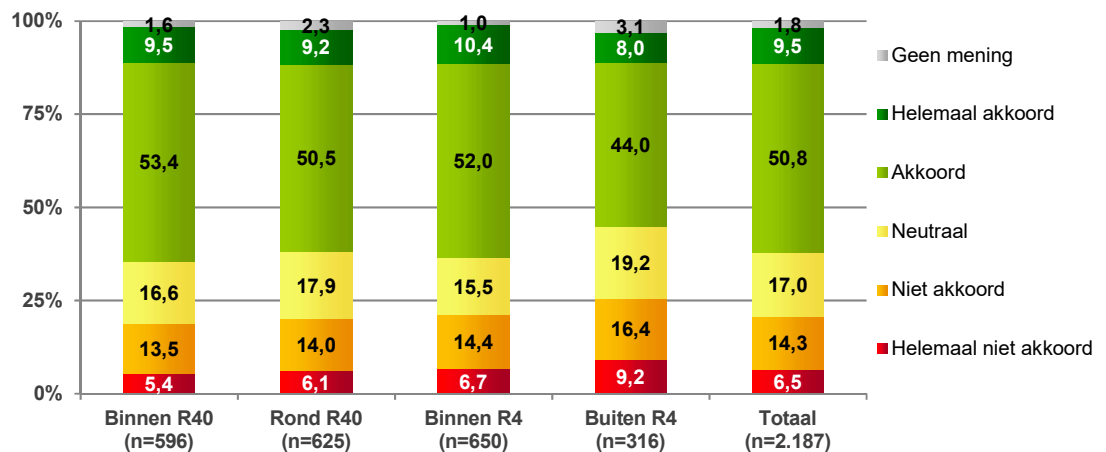


Basis: alle respondenten (n=2.191)

STELLING: VOETGANGERS KUNNEN IN MIJN BUURT VLOT OVERSTEKEN

6 op de 10 respondenten (61%) vinden dat de voetgangers in hun buurt vlot kunnen oversteken. 1 op 5 (21%) gaat hier (helemaal) niet mee akkoord en 17% stelt zich neutraal op. 2% van de ondervraagde Gentenaren heeft terzake geen mening.

Figuur 41: Voetgangers kunnen in mijn buurt vlot oversteken, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 3 'geen antwoord')

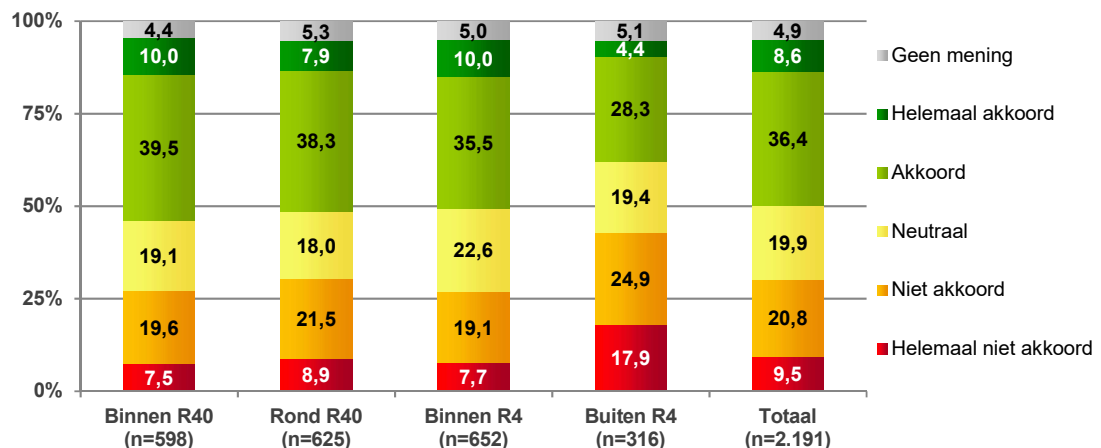
Respondenten die in de gebieden Binnen R40 en Binnen R4 wonen, geven significant vaker aan dan de inwoners van het gebied Buiten R4, dat de voetgangers in hun buurt vlot kunnen oversteken (resp. 63% en 62% t.o.v. 52%).

3.7.2 Fietsers

STELLING: ER IS VOLDOENDE FIETSINFRASTRUCTUUR³⁸ IN MIJN BUURT

45% van de ondervraagde Gentenaren is van mening dat er voldoende fietsinfrastructuur is in hun buurt; 30% vindt van niet. Eén vijfde (20%) antwoordt neutraal en 5% heeft geen mening terzake.

Figuur 42: Er is voldoende fietsinfrastructuur in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

In de deelgebieden Binnen en Rond R40 en Binnen R4 vinden een significant hoger aandeel respondenten – vergeleken met de respondenten van het deelgebied Buiten R4 – dat er voldoende fietsinfrastructuur is in hun buurt (resp. 49%, 46% en 46% t.o.v. 33%).

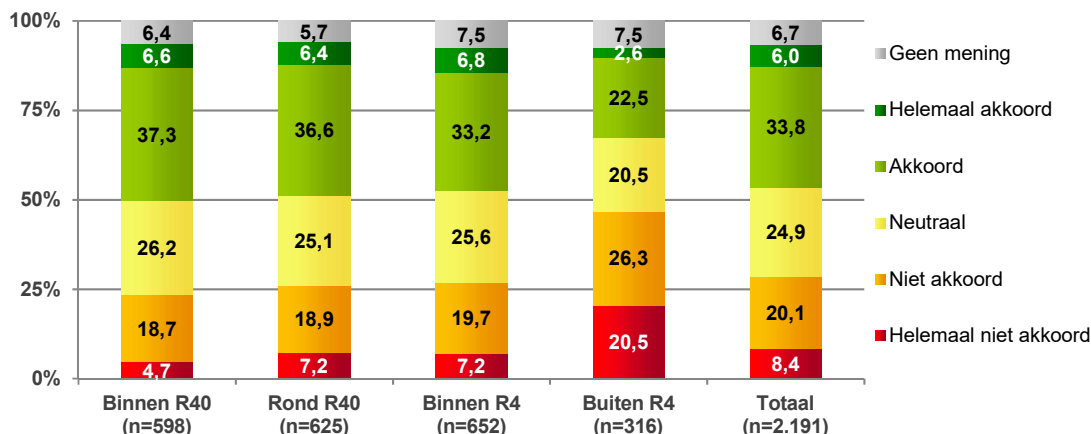
Omgekeerd zijn de inwoners van het deelgebied Buiten R4, in vergelijking met de respondenten die in de drie overige deelgebieden wonen, significant meer de mening toegedaan dat de fietsinfrastructuur in hun buurt onvoldoende is (resp. 43% t.o.v. 28% Binnen R40, 30% Rond R40 en 27% Binnen R4).

STELLING: DE FIETSINFRASTRUCTUUR IN MIJN BUURT IS GOED ONDERHOUDEN

De meningen over het onderhoud van de fietsinfrastructuur in de buurt zijn verdeeld: 40% vindt dat de fietsinfrastructuur goed onderhouden is terwijl 29% aangeeft dat dit niet het geval is. Voorts stelt een kwart van de respondenten (25%) zich neutraal op en 7% heeft hierover geen mening.

³⁸ In de vragenlijst werd 'fietsinfrastructuur' als volgt gedefinieerd: 'Fietsinfrastructuur omvat fietspaden, fietssuggestiestroken, fietsstraten, fietsonderdoorgangen en fietsbruggen.'

Figuur 43: De fietsinfrastructuur in mijn buurt is goed onderhouden, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

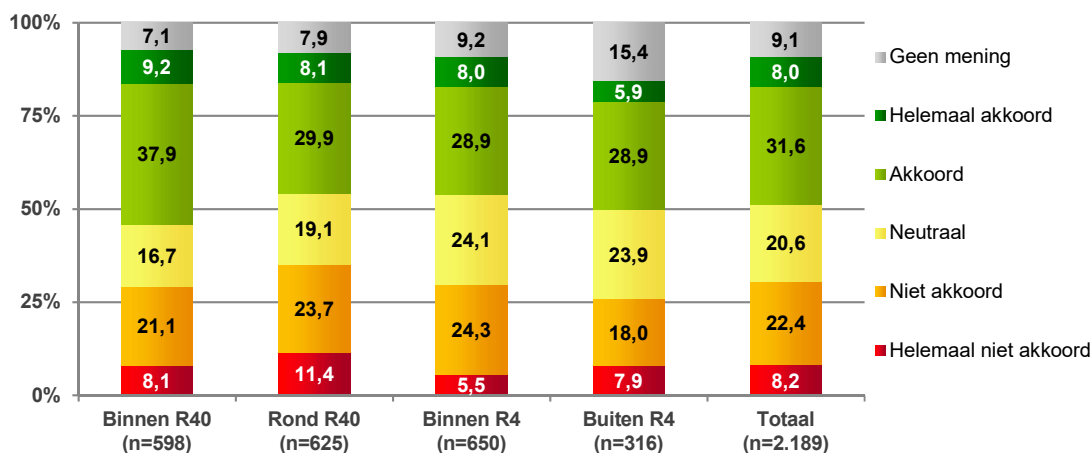
Inzake het onderhoud van de fietsinfrastructuur in de buurt, zijn de respondenten van de deelgebieden Binnen en Rond R40 en Binnen R4 - zoals dit ook het geval was over de mate van aanwezigheid van fietsinfrastructuur - hier significant meer tevreden over dan zij die in het gebied Buiten R4 wonen (resp. 44%, 43% en 40% t.o.v. 25%).

Omgekeerd zijn de inwoners van het deelgebied Buiten R4 significant meer ontevreden over de mate van het onderhoud van de fietsinfrastructuur, in vergelijking met de respondenten van de drie overige deelgebieden (resp. 47% t.o.v. 23%-27%).

STELLING: IK HEB VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATS IN MIJN BUURT

4 op de 10 respondenten zijn de mening toegedaan dat er voldoende fietsparkeerplaatsen in hun buurt zijn. Voor 31% van de respondenten is dit niet het geval en 21% stelt zich neutraal op. 9% van de ondervraagden heeft hierover geen mening.

Figuur 44: Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

De tevredenheid over het aantal fietsparkeerplaatsen is significant groter bij de inwoners van het deelgebied Binnen R40 dan bij van de overige drie gebieden (resp. 47% t.o.v. 38% Rond R40, 37% Binnen R4 en 34% Buiten R4).

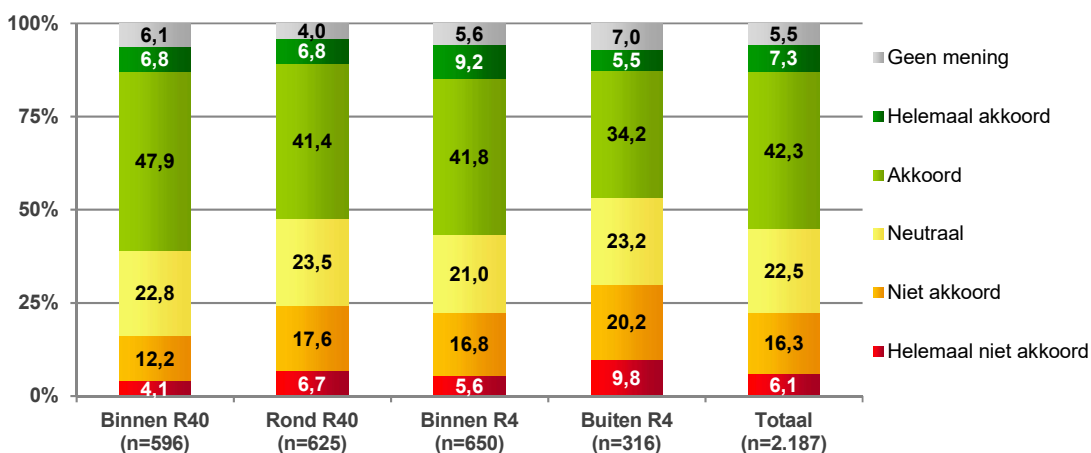
Verder zien we dat in het gebied Rond R40 het aandeel respondenten dat ontevreden is (niet akkoord is) over het aantal fietsparkeerplaatsen in de buurt significant hoger ligt dan dit van de respondenten van het gebied Buiten R4 (resp. 35% t.o.v. 26%).

De inwoners van het deelgebied Buiten R4 hebben significant meer geen mening over het aantal fietsparkeerplaatsen in hun buurt dan zij die in de drie overige deelgebieden wonen (resp. 15% t.o.v. 7%-9%).

STELLING: FIETSERS KUNNEN IN MIJN BUURT VLOT OVERSTEKEN

De helft van de respondenten (49%) vindt dat de fietsers in hun buurt vlot kunnen oversteken. 22% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord en nog eens eenzelfde aandeel (23%) stelt zich neutraal op. 6% van de Gentenaren heeft terzake geen mening.

Figuur 45: Fietsers kunnen in mijn buurt vlot oversteken, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 3 'geen antwoord')

Respondenten die in de gebieden Binnen R40 en Binnen R4 wonen, geven significant vaker aan dat de fietsers in hun buurt vlot kunnen oversteken dan de inwoners van het gebied Buiten R4 (resp. 55% en 51% t.o.v. 40%).

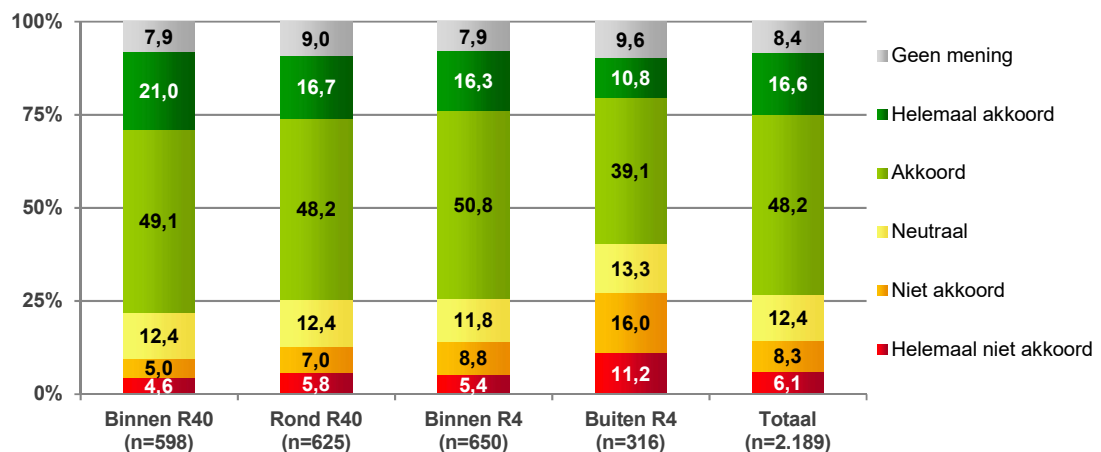
Ook zien we dat significant meer inwoners van de deelgebieden Rond R40 en Binnen en Buiten R4 van mening zijn dat fietsers in hun buurt niet vlot kunnen oversteken, vergeleken met wie Binnen R40 woont (resp. 24%, 23% en 30% t.o.v. 16%).

3.7.3 Openbaar vervoer

STELLING: IK BEN TEVREDEN VAN HET OPENBAAR VERVOER IN MIJN BUURT

65% van de respondenten is tevreden van het openbaar vervoer in hun buurt. 14% is ontevreden en 12% is noch tevreden, noch ontevreden. 8% heeft geen mening over het openbaar vervoer in hun buurt.

Figuur 46: Ik ben tevreden van het openbaar vervoer in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

De tevredenheid over het openbaar vervoer in de buurt is significant groter bij de inwoners van de deelgebieden Binnen en Rond R40 en Binnen R4 dan zij die in het gebied Buiten R4 wonen (resp. 70%, 66% en 66% t.o.v. 50%).

Omgekeerd zijn de inwoners van het deelgebied Buiten R4 significant meer ontevreden over het openbaar vervoer in hun buurt dan zij die in de drie overige deelgebieden wonen (resp. 27% t.o.v. 10% Binnen R40, 13% Rond R40 en 14% Binnen R4).

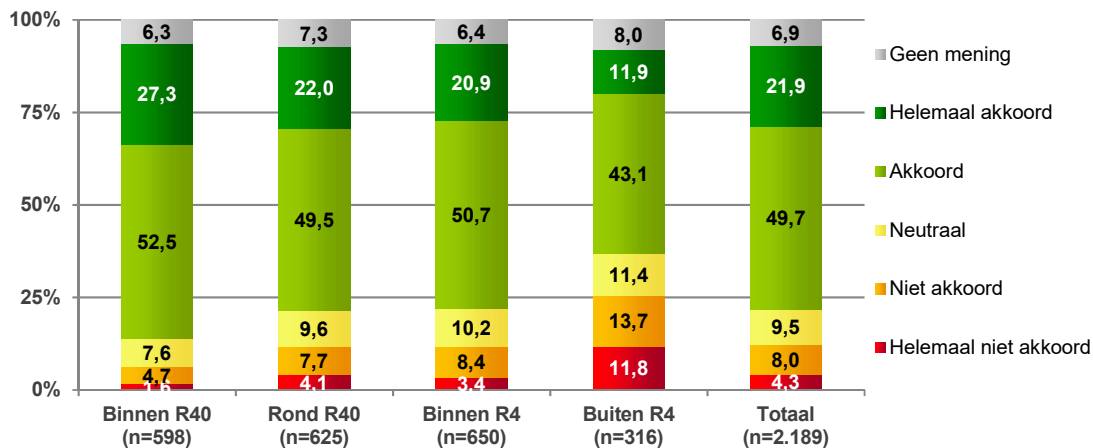
STELLING: IN MIJN BUURT ZIJN ER EEN VOLDOENDE AANTAL BUS-/TRAMLIJNEN

7 op de 10 respondenten (71%) zijn van mening dat er een voldoende aantal tram- en buslijnen zijn in hun buurt. 12% vindt dat dit eerder niet het geval is en 10% van de respondenten stelt zich neutraal op. 7% heeft hierover geen mening.

De ontevredenheid over het aantal tram- en buslijnen is significant groter bij de inwoners van het deelgebied Buiten R4 vergeleken met deze van de overige drie deelgebieden (resp. 26% t.o.v. 6% Binnen R40, 12% Rond R40 en 11% Binnen R4). Ook de respondenten van de twee laatst vernoemde gebieden (Rond R40 en Binnen R4) zijn significant meer ontevreden dan zij van het gebied Binnen R40 (resp. 12% en 11% t.o.v. 6%).

Het meest tevreden over het aantal tram- en buslijnen in de buurt zijn de respondenten die wonen in het gebied Binnen R40 (80%); hier ligt dan ook het aandeel tevreden respondenten significant hoger dan in de overige deelgebieden (resp. 71%, 72% en 55%). Ook de respondenten van Rond R40 en Binnen R4 zijn significant meer de mening toegedaan dan de respondenten in het gebied Buiten R4 dat er voldoende bus-/tramlijnen zijn in hun buurt (resp. 71% en 72% t.o.v. 55%).

Figuur 47: In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus-/tramlijnen, naar deelgebied

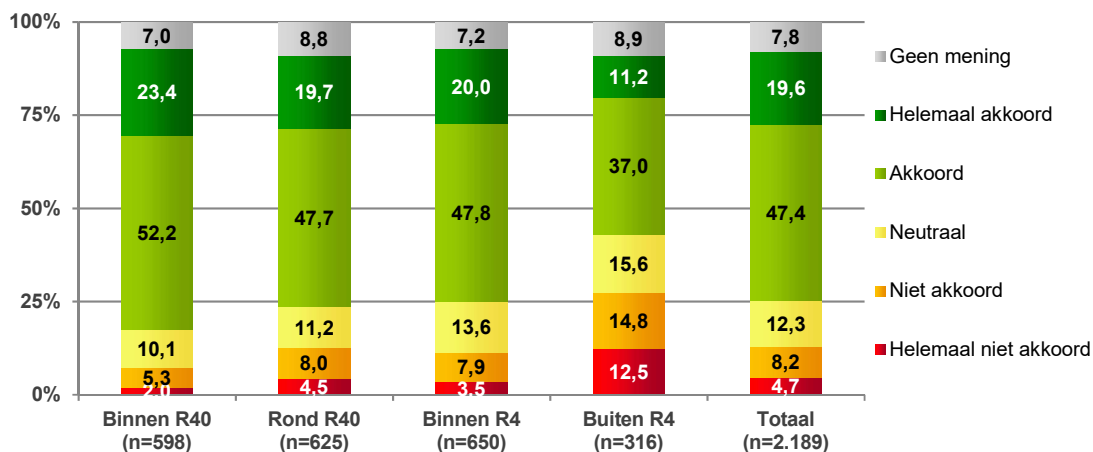


Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

STELLING: IN MIJN BUURT RIJDEN BUSSEN/TRAMS VOLDOENDE FREQUENT

67% van de respondenten bevestigt de stelling dat in hun buurt bussen/trams voldoende frequent rijden. 13% vindt dat niet en 15% neemt hier een neutrale houding aan. 8% heeft terzake geen mening.

Figuur 48: In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende frequent, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

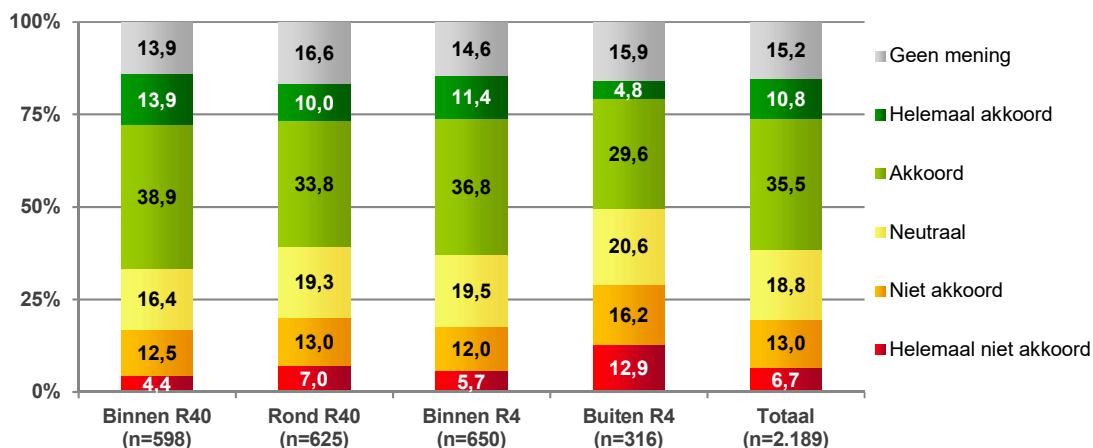
Ook hier zijn de respondenten die wonen in het gebied Binnen R40 het meest tevreden over de rijfrequentie van de bussen/trams in hun buurt (76%). Zij stellen significant vaker dan de respondenten in de overige drie deelgebieden dat de bussen/trams in hun buurt voldoende frequent rijden (resp. 76% t.o.v. 67%, 68% en 48%); ook de respondenten Rond R40 en Binnen R4 zijn hier vaker (helemaal) tevreden over vergeleken met respondenten van Buiten R4 (resp. 67% en 68% t.o.v. 48%).

De ontevredenheid over de rijfrequentie van de bussen/trams in de buurt is het hoogst in het gebied Buiten R4 en is significant groter vergeleken met deze van de overige drie deelgebieden (resp. 27% t.o.v. 7%-11%). Ook de respondenten van het gebied Rond R40 zijn op hun beurt significant meer ontevreden dan zij van het gebied Binnen R40 (resp. 13% t.o.v. 7%).

STELLING: IN MIJN BUURT RIJDEN BUSSEN/TRAMS VOLDOENDE LANG (OOK IN VROEGERE EN LATERE UREN)

46% van de respondenten vindt dat de bussen/trams in hun buurt voldoende lang rijden. 20% gaat niet akkoord met deze stelling en bijna evenzoveel (19%) stelt zich neutraal op. 15% van de respondenten heeft hierover geen mening.

Figuur 49: In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende lang (ook in vroegere en latere uren), naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

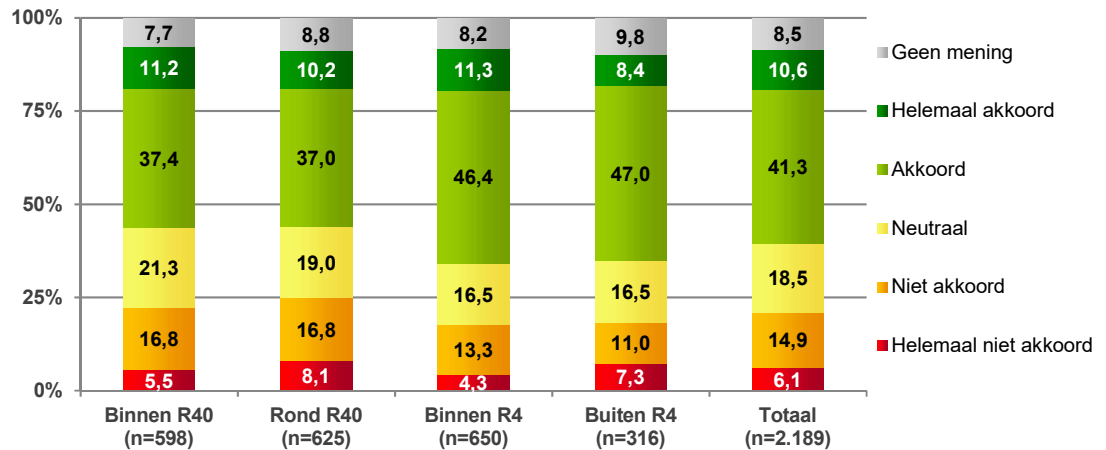
De bevrageerden in het gebied Binnen R40 gaan significant vaker (helemaal) akkoord met de geponeerde stelling dan de respondenten in de gebieden Rond R40 en Buiten R4 (resp. 53% t.o.v. 44% en 34%). Ook de inwoners van de deelgebieden Rond R40 en Binnen R4 zijn op hun beurt - in vergelijking met de respondenten van het deelgebied Buiten R4 - significant meer tevreden over de tijdstippen (vroeg-laag) waartussen de bussen/trams in hun buurt rijden (resp. 44% en 48% t.o.v. 34%).

Omgekeerd ligt ook het aandeel (zeer) ontevreden respondenten hoger in het gebied Buiten R4 in vergelijking met de resp. aandelen in drie overige deelgebieden (resp. 29% t.o.v. 17% Binnen R40, 20% Rond R40 en 18% Binnen R4).

STELLING: BUS-/TRAMHALTES IN MIJN BUURT ZIJN GOED UITGERUST

52% van de respondenten vindt dat de bus- en tramhaltes in de buurt over het algemeen goed uitgerust zijn (met een schuilhokje, een vuilbak, enz.); 21% van de respondenten vindt van niet. 19% is neutraal en 9% heeft geen mening.

Figuur 50: De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn goed uitgerust, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

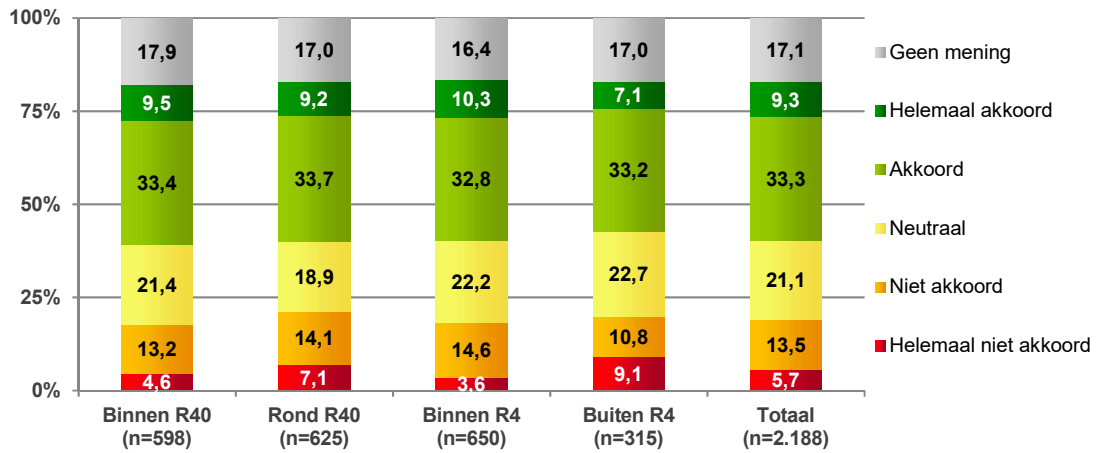
Het deelgebied Binnen R4 kent een hoger aandeel respondenten dat vindt dat de bus-/tramhaltes in hun buurt goed uitgerust zijn, vergeleken met de aandelen in de deelgebieden Binnen en Rond R40 (resp. 58% t.o.v. 49% en 47%).

In het gebied Rond R40 noteren we het hoogste aandeel respondenten dat (helemaal) niet akkoord gaat met de stelling, zijnde 25%. Dit aandeel verschilt significant met het aandeel respondenten van het gebied Binnen R4 (18%).

STELLING: BUS-/TRAMHALTES IN MIJN BUURT ZIJN VOLDOENDE TOEGANKELIJK VOOR IEDEREEN

43% van de respondenten is van mening dat de bus- en tramhaltes in de buurt voldoende toegankelijk zijn voor iedereen (met een rolstoel, een kinderwagen, ...). Een vijfde (19%) vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is en bijna evenzoveel respondenten (21%) nemen een neutrale houding aan. Daarnaast noteren we ook nog een hoog aandeel respondenten (17%) dat over de toegankelijkheid van de tram-/bushaltes geen mening heeft.

Figuur 51: De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn voldoende toegankelijk voor iedereen, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 3 'geen antwoord')

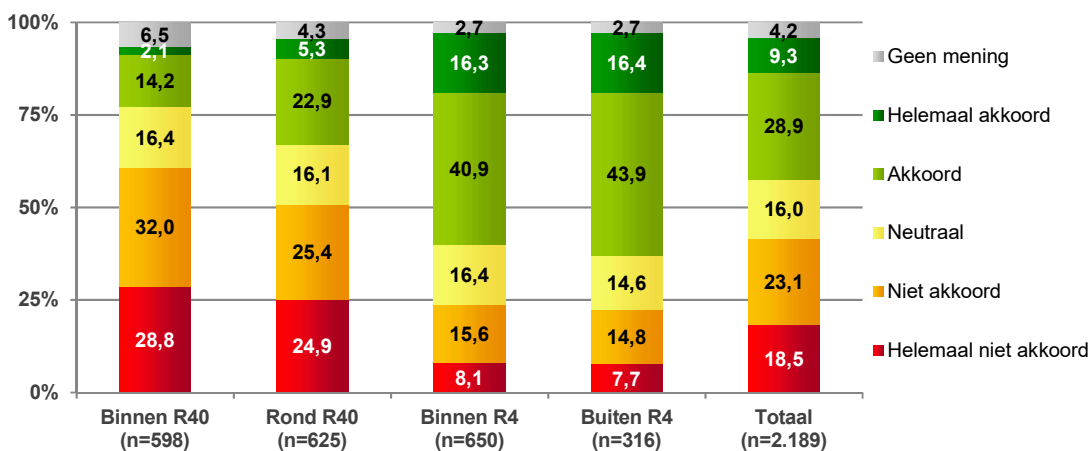
Er zijn geen significante verschillen tussen de deelgebieden.

3.7.4 Parkeren

STELLING: IN MIJN STRAAT KUNNEN DE BEWONERS MAKKELIJK EEN AUTOPARKEERPLAATS VINDEN

38% van de respondenten vindt dat de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats kunnen vinden in hun straat. Er zijn proportioneel iets meer respondenten die hier niet mee akkoord gaan (42%). 16% van de respondenten spreekt zich t.a.v. deze stelling niet uit en 4% heeft er geen mening over.

Figuur 52: In mijn straat kunnen de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats vinden, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

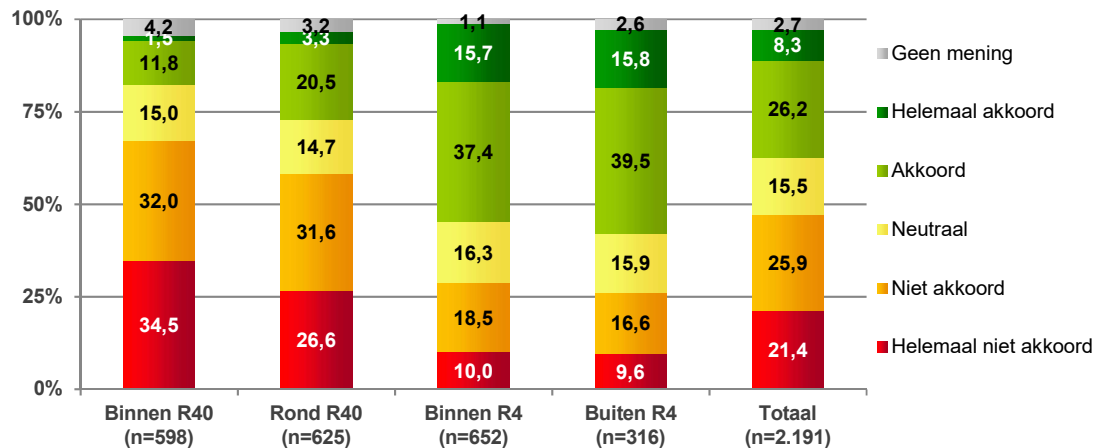
Er zijn significant meer inwoners van de deelgebieden Rond R40, Binnen R4 en Buiten R4 – ten opzichte van de inwoners van Binnen R40 – die vinden dat de bewoners in hun straat makkelijk een autoparkeerplaats kunnen vinden (resp. 28%, 57% en 60% t.o.v. 16%). Ook ten aanzien van de inwoners van Rond R40 noteren we – voor wie woonachtig is in de gebieden Binnen en Buiten R4 – significant hogere aandelen (resp. 28% t.o.v. 57% en 60%).

Omgekeerd vinden we in het gebied Binnen R40 een hoger aandeel respondenten – vergeleken met de overige drie deelgebieden – dat aangeeft dat het helemaal niet makkelijk is een autoparkeerplaats te vinden in hun straat (resp. 61% t.o.v. 51%, 24% en 22%). Ook de inwoners van het deelgebied Rond R40 laten hier een significant hoger aandeel noteren dan zij die wonen Binnen en Buiten R4 (resp. 51% t.o.v. 24% en 22%).

STELLING: MIJN BEZOEKERS KUNNEN IN MIJN STRAAT MAKKELIJK EEN PARKEERPLAATS VINDEN

35% van de respondenten gaat akkoord met de stelling dat hun bezoekers makkelijk een parkeerplaats kunnen vinden in hun straat. Het aandeel respondenten dat deze mening niet is toegedaan, is alvast hoger, m.n. 47%. 16% van de respondenten stelt zich neutraal op en 3% heeft hierover geen mening.

Figuur 53: Mijn bezoekers kunnen in mijn straat makkelijk een parkeerplaats vinden, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

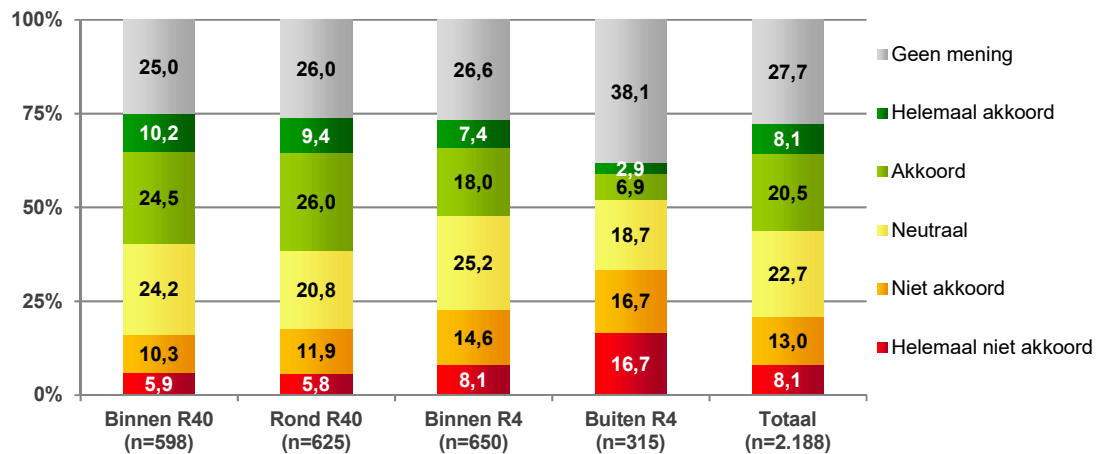
Meer dan de helft van de respondenten van de gebieden Binnen en Buiten R4 stelt dat hun bezoekers makkelijk een parkeerplaats in hun straat kunnen vinden (resp. 54% en 55%). Dit zijn significant hogere aandelen in vergelijking met deze van de gebieden Binnen R40 en Rond R40 (resp. 13% en 24%).

Omgekeerd vinden we in het gebied Binnen R40 – vergeleken met de overige drie deelgebieden – een hoger aandeel respondenten dat aangeeft dat het voor hun bezoekers helemaal niet makkelijk is een parkeerplaats in hun straat te vinden (resp. 67% t.o.v. 58% Rond R40, 29% Binnen R4 en 26% Buiten R4). Ook de inwoners van het deelgebied Rond R40 laten hier een significant hoger aandeel noteren dan zij die wonen Binnen en Buiten R4 (resp. 58% t.o.v. 29% en 26%).

STELLING: ER ZIJN VOLDOENDE AUTODEELPLAATSEN (CAMBIO, DÉGAGE, ...) IN MIJN BUURT

29% van de respondenten is van mening dat er voldoende autodeelplaatsen zijn in hun buurt. Een vijfde (21%) vindt dit niet en evenzoveel (23%) stelt zich neutraal op. Een aanzienlijk aandeel respondenten (28%) heeft geen mening over de al dan niet voldoende beschikbaarheid aan autodeelplaatsen in de buurt.

Figuur 54: Er zijn voldoende autodeelplaatsen in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

De respondenten van de deelgebieden Binnen en Rond R40 zijn significant meer tevreden over het aantal autodeelplaatsen in hun buurt, dan de Gentenaren van de deelgebieden Binnen R4 en Buiten R4 (resp. 35% en 36% t.o.v. 25% en 10%). Ook het verschil in tevredenheid tussen het gebied Binnen R4 en Buiten R4 is hier significant (resp. 25% t.o.v. 10%).

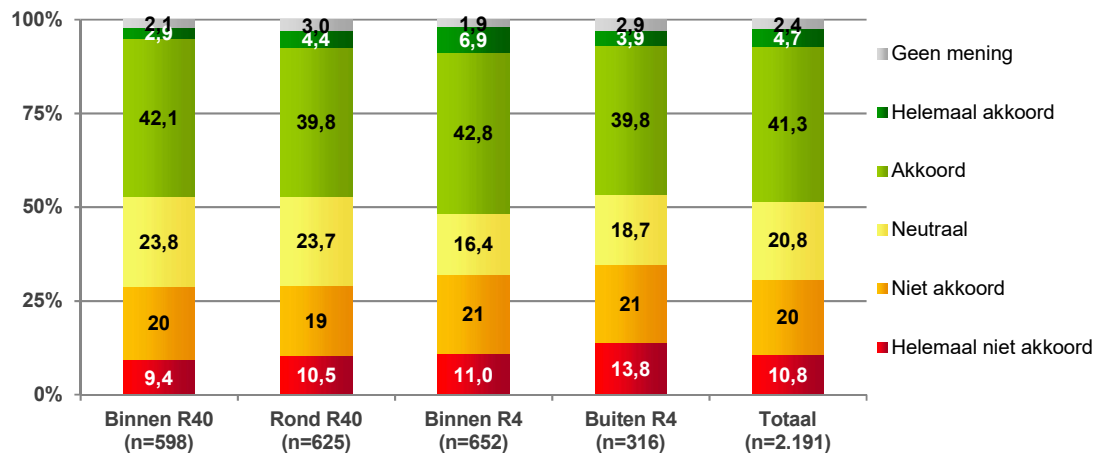
De inwoners van het deelgebied Buiten R4 zijn dan weer significant meer ontevreden over het aantal autodeelplaatsen in hun buurt dan zij die wonen in de overige drie deelgebieden (resp. 33% t.o.v. 16% Binnen R40, 18% Rond R40 en 23% Binnen R4). Zij hebben ook significant meer geen mening over deze stelling ten opzichte van de respondenten van de andere drie gebieden (resp. 38% t.o.v. 25%-27%).

3.7.5 Algemeen

STELLING: DE STRATEN EN PLEINEN ZIJN IN GOEDE STAAT IN MIJN BUURT

46% van de respondenten is tevreden over de staat van de straten en pleinen in hun buurt. 31% vindt dat deze niet in goede staat zijn en 21% spreekt zich hierover niet uit. 2% heeft geen mening terzake.

Figuur 55: De straten en pleinen zijn in goede staat in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

We noteren een significant hoger aandeel 'neutralen' in de deelgebieden Binnen R40 en Rond R40 dan in het gebied Binnen R4 (resp. telkens 24% t.o.v. 16%).

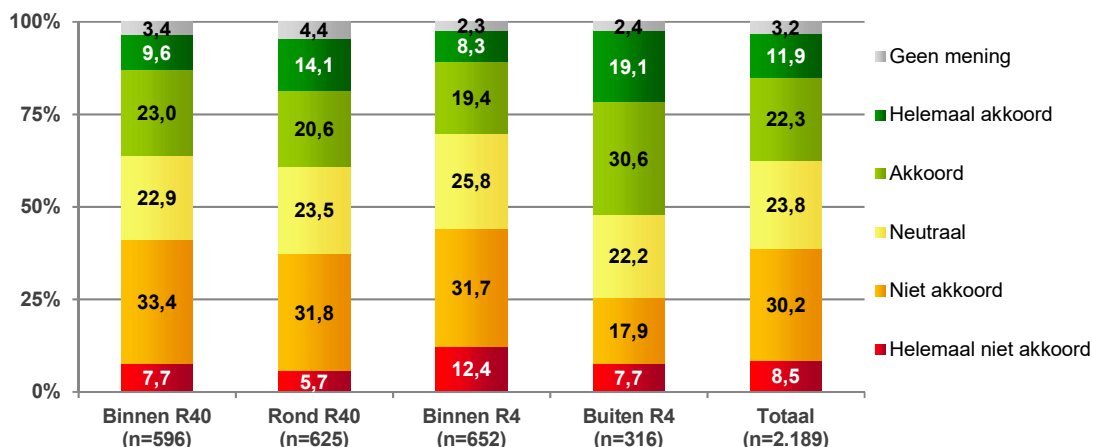
STELLING: IN MIJN BUURT IS ER VEEL VRACHTVERKEER

34% van de respondenten gaat akkoord met de stelling dat er in de buurt veel vrachtverkeer is. Iets meer respondenten stellen dat dit niet het geval is (39%). Bijna een kwart respondenten (24%) is hier neutraal en 3% heeft terzake geen mening.

Er zijn significant meer inwoners van het deelgebied Buiten R4 – ten opzichte van de inwoners van de overige drie gebieden – die vinden dat in hun buurt veel vrachtverkeer is (resp. 50% t.o.v. 33%, 35% en 28%). Deze mening wordt ook significant meer gedeeld door de respondenten van het gebied Rond R40 vergeleken met zij van het gebied Binnen R4 (resp. 35% t.o.v. 28%).

De respondenten van de deelgebieden Binnen R40, Rond R40 en Binnen R4 stellen dan weer significant meer dat er niet veel vrachtverkeer is in hun buurt, vergeleken met de inwoners van het gebied Buiten R4 (resp. 41%, 37% en 44% t.o.v. 26%).

Figuur 56: In mijn buurt is er veel vrachtverkeer, naar deelgebied

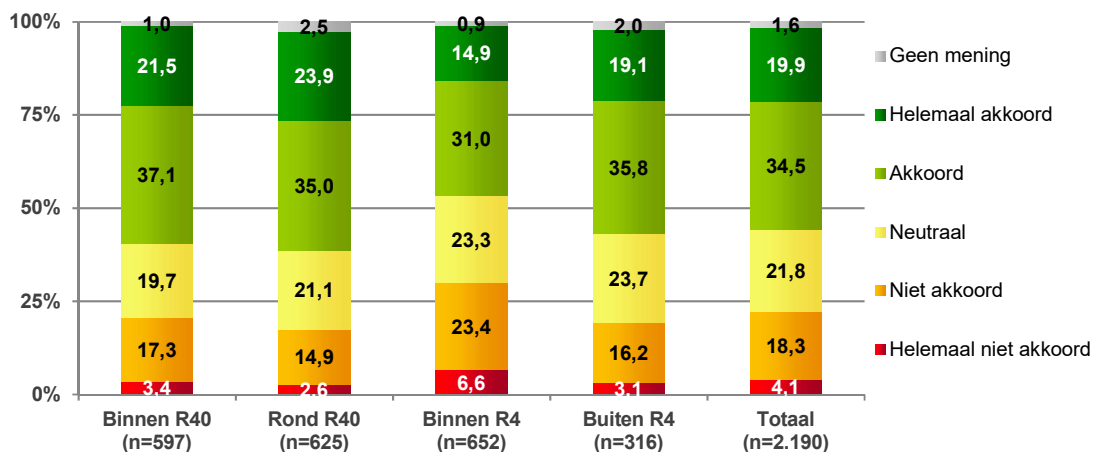


Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

STELLING: IN MIJN BUURT IS ER VEEL VERKEER

Iets meer dan de helft van de ondervraagde Gentenaren (54%) vindt dat er in hun buurt veel verkeer is. Voor een kwart (22%) is dit niet het geval en evenzoveel respondenten geven hier een neutraal antwoord. 2% heeft geen mening.

Figuur 57: In mijn buurt is er veel verkeer, naar deelgebied



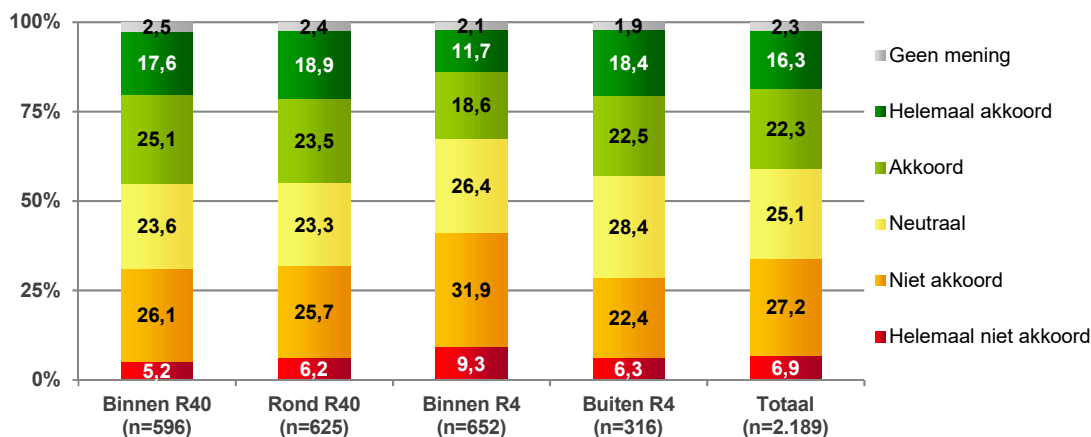
Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

Er zijn significant meer inwoners in de deelgebieden Binnen en Rond R40 die deze stelling (helemaal) onderschrijven in vergelijking met deze van het gebied Binnen R4 (resp. telkens 59% t.o.v. 46%). Omgekeerd vinden de respondenten van dit laatste vernoemde gebied significant vaker dat er niet veel verkeer is in hun buurt dan de inwoners van de overige drie gebieden (resp. 30% t.o.v. 18% Rond R40, 19% Buiten R4 en 20% Binnen R40).

STELLING: ER IS VEEL HINDER (GELUIDSOVERLAST, GEURHINDER, TRILLINGEN) VEROORZAAKT DOOR HET VERKEER IN MIJN BUURT

Volgens bijna 4 op de 10 respondenten (39%) is er veel hinder (geluidsoverlast, geurhinder, trillingen) veroorzaakt door het verkeer in de buurt. 34% gaat hiermee niet akkoord en een kwart van de respondenten (25%) stelt zich t.a.v. deze stelling neutraal op. 2% heeft hierover geen mening.

Figuur 58: Er is veel hinder (geluidsoverlast, geurhinder, trillingen) veroorzaakt door het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

Ongeveer 40% van de inwoners van de deelgebieden Binnen en Rond R40 alsook Buiten R4 is van mening dat er veel hinder is dat wordt veroorzaakt door het verkeer in hun buurt; in het gebied Binnen R4 ligt dit aandeel significant lager (30%).

Omgekeerd ervaren de respondenten van dit laatste gebied significant minder hinder ingevolge het verkeer in hun buurt dan de inwoners van de overige drie gebieden (resp. 41% t.o.v. 31% Binnen R40, 32% Rond R40 en 29% Buiten R4).

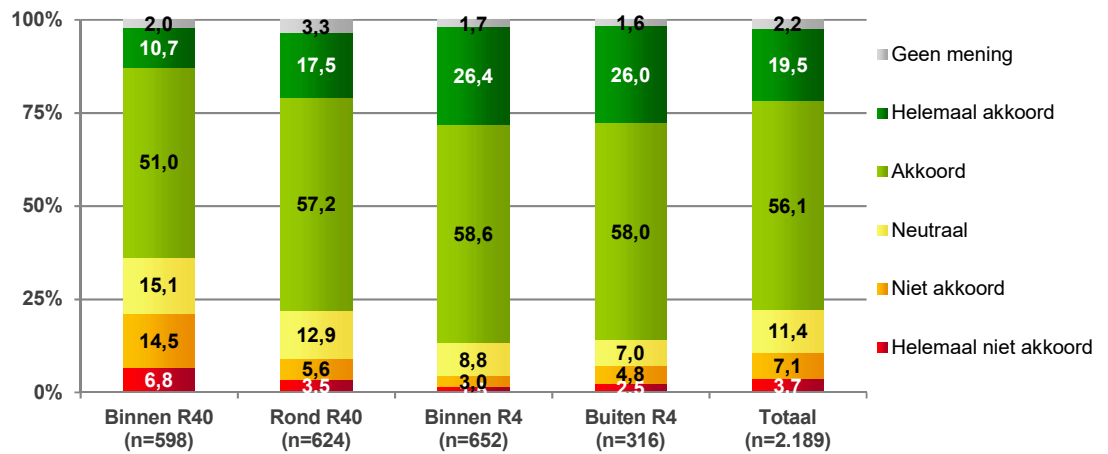
STELLING: MIJN BUURT IS VLOT BEREIKBAAR MET DE WAGEN

Drie kwart van de respondenten (76%) vindt dat hun buurt vlot bereikbaar is met de wagen. 11% vindt dit niet en voor nog eens 11% is de buurt noch vlot, noch moeilijk bereikbaar met de wagen. 2% heeft hierover geen mening.

Er zijn significant meer inwoners van de deelgebieden Rond R40, Binnen R4 en Buiten R4 – ten opzichte van de inwoners van het gebied Binnen R40 – die vinden dat hun buurt vlot bereikbaar is met de wagen (resp. 75%, 85% en 84% t.o.v. 62%). Deze mening wordt ook significant meer gedeeld door de respondenten van de gebieden Binnen en Buiten R4 ten opzichte van zij die wonen in het gebied Rond R40 (resp. 85% en 84% t.o.v. 75%).

Omgekeerd vinden we dan weer in het gebied Binnen R40 een hoger aandeel respondenten – vergeleken met de overige drie deelgebieden – die aangeven dat de buurt niet vlot bereikbaar is met de wagen (resp. 21% t.o.v. 9%, 5% en 7%).

Figuur 59: Mijn buurt is vlot bereikbaar met de wagen, naar deelgebied



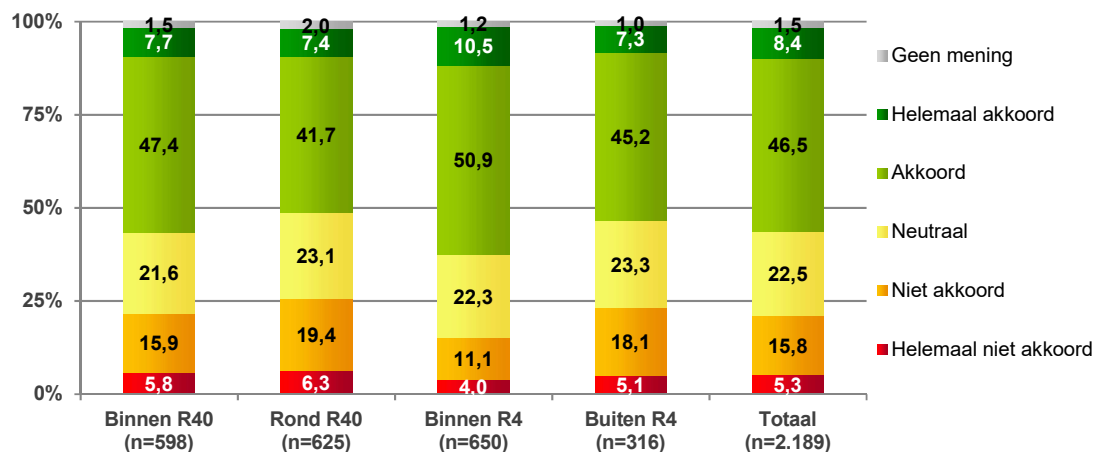
Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

3.7.6 Verkeersveiligheid

STELLING: IK VOEL ME VEILIG IN HET VERKEER IN MIJN BUURT

Meer dan de helft van de respondenten (55%) voelt zich veilig in het verkeer in zijn/haar buurt. Een kwart voelt zich onveilig (21%); daarnaast neemt 23% hierin een neutrale houding aan en heeft 2% hierover geen mening.

Figuur 60: Ik voel me veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 2 'geen antwoord')

De respondenten woonachtig in het gebied Binnen R4 voelen zich significant veiliger in het verkeer in hun buurt dan de respondenten van de gebieden Rond R40 en Buiten R4 (resp. 62% t.o.v. 49% 53%).

Omgekeerd voelen de respondenten van de laatst vernoemde gebieden alsook van Binnen R40 zich dan weer significant minder veilig dan zij die wonen in het gebied Binnen R4 (resp. 26%, 23% en 22% t.o.v. 15%).

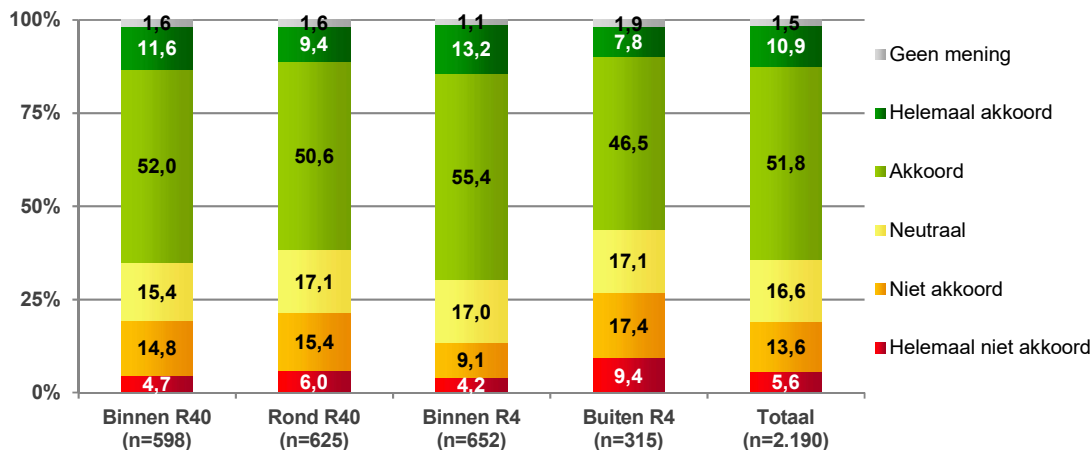
STELLING: IK VOEL ME ALS VOETGANGER VEILIG IN HET VERKEER IN MIJN BUURT

63% van de ondervraagde Gentenaren geeft aan zich als voetganger veilig te voelen in het verkeer in hun buurt. 19% stelt dat dit niet het geval is en 16% blijft onbeslist ten aanzien van deze stelling. 2% heeft terzake geen mening.

Er zijn significant meer inwoners in de deelgebieden Binnen R40 en Binnen R4 die zich als voetganger veilig voelen in het verkeer in hun buurt, in vergelijking met de inwoners van het gebied Buiten R4 (resp. 64% en 69% t.o.v. 54%). Deze mening wordt ook significant meer gedeeld door de respondenten van het gebied Binnen R4 dan de ondervraagde Gentenaren van het gebied Rond R40 (resp. 69% t.o.v. 60%).

De respondenten van de deelgebieden Binnen en Rond R40 en Buiten R4 voelen zich als voetganger significant vaker onveilig in het verkeer in hun buurt in vergelijking met de inwoners van het gebied Binnen R4 (resp. 18%, 21% en 27% t.o.v. 13%).

Figuur 61: Ik voel me als voetganger veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied

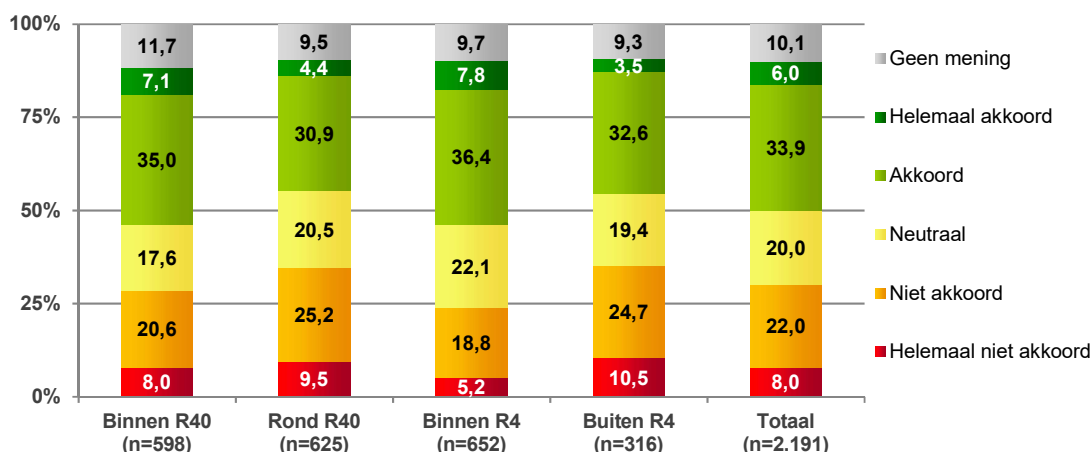


Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

STELLING: IK VOEL ME ALS FIETSER VEILIG IN HET VERKEER IN MIJN BUURT

Als fietser voelen de respondenten zich blijkbaar iets minder veilig in het verkeer in hun buurt dan als voetganger: 40% voelt zich veilig (t.o.v. 63% als zijnde voetganger). Voor 3 op de 10 respondenten (30%) is dit niet het geval; 20% van de respondenten heeft geen uitgesproken mening terzake en 10% heeft hier helemaal geen mening over.

Figuur 62: Ik voel me als fietser veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

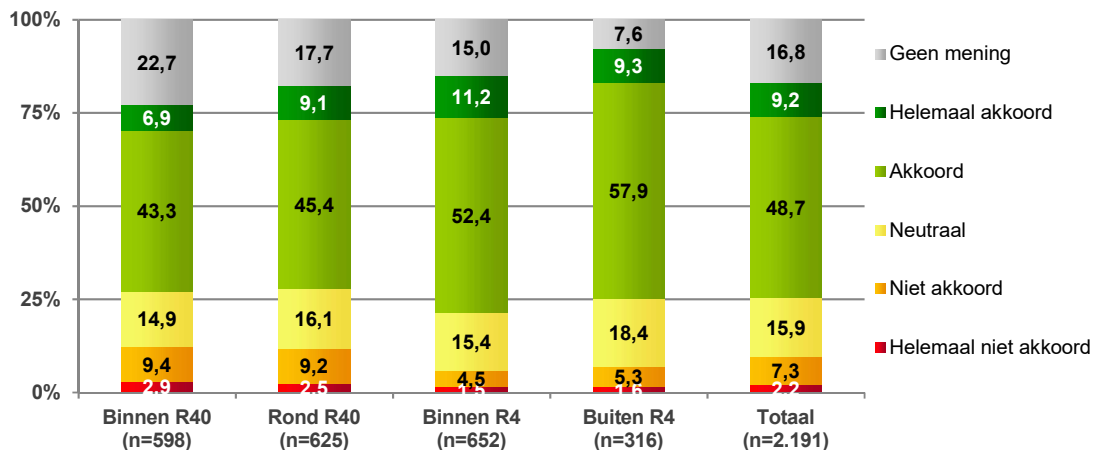
De ondervraagden die Binnen R4 wonen, voelen zich als fietser significant veiliger in het verkeer in hun buurt dan zij die Rond R40 woonachtig zijn (resp. 44% t.o.v. 35%).

De respondenten van de deelgebieden Rond R40 en Buiten R4 voelen zich als fietser significant dan weer vaker onveilig in het verkeer in hun buurt in vergelijking met de inwoners van het gebied Binnen R4 (resp. telkens 35% t.o.v. 24%).

STELLING: IK VOEL ME ALS AUTOGEBRUIKER VEILIG IN HET VERKEER IN MIJN BUURT

Bijna 6 op de 10 ondervraagde Gentenaren (58%) voelen zich als autogebruiker veilig in het verkeer in hun buurt. 1 op de 10 vindt van niet. 16% voelt zich noch veilig, noch onveilig en evenzoveel (17%) heeft over deze stelling geen mening.

Figuur 63: Ik voel me als autogebruiker veilig in het verkeer in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191)

Er zijn significant meer inwoners in de deelgebieden Binnen en Buiten R4 die deze stelling (helemaal) onderschrijven, in vergelijking met de respondenten van de deelgebieden Binnen en Rond R40 (resp. 64% en 67% t.o.v. 50% en 54%).

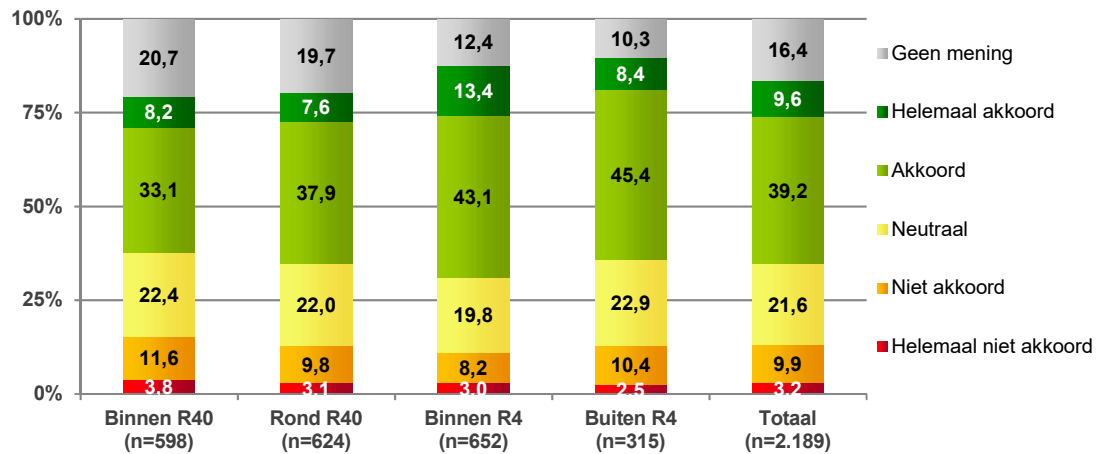
Deze laatste voelen zich als autogebruikers op hun beurt significant vaker onveilig in het verkeer in hun buurt dan de inwoners van het gebied Binnen R4 (resp. telkens 12% t.o.v. 6%).

De respondenten van het gebied Binnen R40 hebben proportioneel het meest geen mening; ook de aandelen in de gebieden Rond R40 en Binnen R4 zijn hier hoog. De respectievelijke aandelen in deze gebieden zijn significant groter dan dit in het gebied Buiten R4 (resp. 23%, 18% en 15% t.o.v. 8%).

STELLING: ER VINDEN WEINIG VERKEERSONGEVALLEN PLAATS IN MIJN BUURT

Bijna de helft van de respondenten (49%) treedt de stelling bij dat er weinig verkeersongevallen gebeuren in hun buurt tegenover 13% die hiermee niet akkoord gaat. Daarnaast neemt 22% terzake een neutrale houding aan en heeft een aanzienlijk aantal respondenten (16%) hierover geen mening.

Figuur 64: Er vinden weinig verkeersongevallen plaats in mijn buurt, naar deelgebied



Basis: alle respondenten (n=2.191; 1 'geen antwoord')

Significant meer inwoners van de deelgebieden Binnen en Buiten R4 vinden dat er weinig verkeersongevallen plaatsvinden in hun buurt, in vergelijking met de respondenten van het deelgebied Binnen R40 (resp. 57% en 54% t.o.v. 41%). Deze mening wordt ook significant meer gedeeld door de respondenten van het gebied Binnen R4 dan zij van het gebied Rond R40 (resp. 57% t.o.v. 45%).

De respondenten van de gebieden Binnen en Rond R40 laten een significant hoger aandeel 'geen mening' noteren dan de inwoners van de gebieden Binnen en Buiten R4 (resp. 21% en 20% t.o.v. 12% en 10%).

4. Synthese

Het Gentse mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek werd opgezet met als doelstelling om een representatief zicht te verkrijgen op het verplaatsingsgedrag en de kwantitatieve en kwalitatieve mobiliteitsbeleving van de inwoners van de stad Gent.

Naast een analyse van het eerder algemeen mobiliteits- en verplaatsingsgedrag, werd tevens middels het verplaatsingsdagboekje het verplaatsingsgedrag in detail beschouwd.

METHODOLOGIE

De Stad Gent opteerde om de gegevens te verzamelen middels de combinatie van een online en een schriftelijke vragenlijst (i.c. 'mixed mode'). Respondenten ontvingen – op adres (op naam) – in eerste instantie een uitnodigingsbrief om de vragenlijst online in te vullen, en pas in tweede instantie een schriftelijk exemplaar van de vragenlijst. Er werd tevens aandacht besteed aan responsverhogende maatregelen (methode Dillman D.A. 1978 zoals o.m. het voorzien van een retourenvelop 'Port betaald door bestemming').

De vragenlijst bestond uit 7 delen, te weten: (1) vragen m.b.t. de socio-demografische kenmerken van de respondent, (2) vragen m.b.t. het vervoermiddelenbezit en parkeergedrag; (3) vragen i.k.v. de mobiliteit binnen de stad Gent, (4) vragen i.k.v. de mobiliteit in de buurt van de respondent, (5) vragen m.b.t. het verplaatsingsgedrag algemeen en (6) in de binnenstad en tenslotte (7) vragen naar het verplaatsingsgedrag in detail middels het verplaatsingsdagboekje.

Om zowel voor de stad Gent in zijn geheel als voor de vier afzonderlijke stadsdelen representatieve uitspraken te kunnen doen, dienden in totaal N=1.600 valide ingevulde vragenlijsten verzameld te worden. Bij een steekproefgrootte van N=1.600 (niveau stad) bedraagt de foutenmarge immers 2,35%; bij een steekproefgrootte van N=400 (niveau deelgebied) is de maximale afwijking 4,85%.

Om deze netto-aantallen te behalen werd één zending georganiseerd waarbij 7.000 inwoners van Gent vanaf 10 jaar oud werden aangeschreven.

Het veldwerk startte op maandag 27 september 2021 met het uitsturen van de eerste zending. De vragenlijsten werden gespreid uitgezonden zodanig dat de dag van aankomst bij de respondent aansloot bij de gevraagde invuldag voor het verplaatsingsdagboekje. De laatste uitnodigingsbrieven van de eerste zending werden verzonden op donderdag 30 september 2021.

Een week na het verzenden van de uitnodigingsbrieven om de vragenlijst online in te vullen, gingen de eerste herinneringsbrieven (inclusief schriftelijk exemplaar van de vragenlijst) – gespreid – de deur uit. Nogmaals twee weken later ontving iedereen die op dat moment nog geen vragenlijst had ingevuld/teruggestuurd (N=5.639), een tweede herinneringsbrief. De laatste herinneringsbrieven werden verstuurd op maandag 18 oktober 2021.

Van de 7.000 verzonden schriftelijke vragenlijsten, werden in totaal 2.434 (tenminste gedeeltelijk) ingevulde enquêtes ontvangen: 1.924 respondenten vulden de vragenlijst via internet in en 585 respondenten verkozen de vragenlijst schriftelijk te retourneren; onder hen 75 respondenten die zowel een online als schriftelijke vragenlijst (deels) invulden.

De bruto-responsgraad – berekend op alle vragenlijsten die minstens gedeeltelijk zijn ingevuld – ligt zodoende op 35% (27% via internet en 8% per post).

Van de 2.434 (gedeeltelijk) ingevulde vragenlijsten bleken 2.195 vragenlijsten voldoende ingevuld om als geldig te worden beschouwd en in de analyse te worden opgenomen. De totale netto-responsgraad bedraagt aldus 31%. Het betreft 1.655 vragenlijsten die online werden ingevuld en 540 vragenlijsten die per post werden teruggestuurd.

De validiteit van de steekproef werd getoetst middels de bekomen steekproef op meerdere karakteristieken – zoals leeftijd, herkomst en woonplaats (stadsdeel) van de respondent – te vergelijken met de populatie. In de mate dat de steekproef afwijkt van de populatie, dient de steekproef hiervoor gecorrigeerd te worden door op desbetreffende parameter te wegen; hetgeen ook is gebeurd.

RESULTATEN

PROFIELSCHETS VAN DE RESPONDENTEN

De steekproef telt proportioneel evenveel **mannen als vrouwen** (resp. 49% en 51%).

De gemiddelde **leeftijd** van de respondenten bedraagt 44 jaar.

72% van de respondenten zijn personen van Belgische **herkomst**³⁹; 28% betreft personen van niet-Belgische (buitenlandse) herkomst.

De helft van de respondenten (50%) heeft als **postcode** 9000. Eén op de zeven respondenten (13%) woont in postcode 9050 en één op de tien (10%) heeft postcode 9040. Telkens 5% à 6% heeft postcode 9030, 9031, 9032 en 9041. Minder vaak vernoemde postcodes zijn 9051 en 9052 (telkens 3%) en 9042 (1%).

De **gemiddelde gezinsgrootte** bedraagt 2,5 gezinsleden (zichzelf inclusief).

16% van alle respondenten gaat nog naar school. 63% van de respondenten die hun schoolcarrière reeds beëindigd hebben, heeft een diploma hoger onderwijs. Voorts heeft 21% een diploma hoger secundair onderwijs als hoogst behaalde diploma, 10% een diploma lager secundair onderwijs, 4% een diploma lager onderwijs en 2% geen diploma.

Beschouwen we het **onderwijsniveau** naar de drie onderscheiden scholingsniveaus, dan blijkt 16% van de respondenten laaggeschoold te zijn, 21% is middengeschoold en 63% is hooggeschoold.

Eén op zes respondenten (16%) gaat dus op dit moment nog steeds naar school. Bijna zes op tien respondenten (57%) zijn momenteel beroepsactief, 3% geeft aan werkzoekend te zijn. Voorts laat een vierde (25%) weten niet (meer) beroepsactief te zijn.

De **niet-beroepsactieve** respondenten bestaan voor het merendeel uit gepensioneerden (ook vervroegd of brugpensioen) (21%). De overige niet-beroepsactieve respondenten betreffen 4% arbeidsongeschikten en 1% huismannen/-vrouwen.

³⁹ De groep personen van **Belgische herkomst** omvat personen met een huidige Belgische nationaliteit én een Belgische geboortenationaliteit én beide ouders met een Belgische geboortenationaliteit. De groep personen van **niet-Belgische herkomst** (dus buitenlandse herkomst) omvat niet alleen de personen met een huidige buitenlandse nationaliteit, maar ook de personen met een huidige Belgische nationaliteit maar met een buitenlandse geboortenationaliteit en de personen met een Belgische geboortenationaliteit maar met minstens 1 ouder met een buitenlandse geboortenationaliteit.

Bij tweederde van de respondenten (67%) die beroepsactief zijn of naar school gaan, is de **school of de werkplaats** gelegen in Gent zelf; bij 6% ligt het werk of de school binnen het Stadsgewest Gent en bij 5% in de provincie Oost-Vlaanderen. Voor 18% van de beroepsactieve of schoolgaande respondenten is de plaats van tewerkstelling of school gelegen buiten de provincie Oost-Vlaanderen.

Voor zes op de tien respondenten (61%) die **beroepsactief** zijn, is de werkplaats gelegen in Gent. Bij de overige 37% van de beroepsactieve respondenten, is de werkplaats buiten Gent gelegen: 6% binnen het Stadsgewest Gent, 7% binnen de provincie Oost-Vlaanderen en 22% buiten de provincie Oost-Vlaanderen (i.c. in hoofdzaak in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, West-Vlaanderen en Antwerpen). 5% van de beroepsactieven geeft aan dat de plaats van tewerkstelling varieert.

Bij negen op de tien **schoolgaande respondenten** (89%) is de school in Gent gelegen; de overigen lopen school in het Stadsgewest Gent (4%), Oost-Vlaanderen (1%) of buiten Oost-Vlaanderen (6%).

Betreffende het **werkregime**, 82% van de beroepsactieve respondenten werkt (meestal) uitsluitend tijdens de dag, 7% werkt in ploegen zonder nachtdienst en 4% met nachtdienst. Slechts 1% van de ondervraagden werkt uitsluitend tijdens de nacht en 6% geeft aan nog te werken in een andere situatie.

Op de vraag hoeveel dagen men momenteel per week **telewerkt**, antwoordt bijna 4 op de 10 beroepsactieve Gentenaren (38%) één of meerdere keren per week van thuis uit te werken, terwijl 8% altijd thuis werkt en nog eens 8% één of meerdere keren per maand. 4% van de beroepsactieven werkt één of meerdere keren per jaar van thuis uit. 42% van de beroepsactieven werkt op het moment van de bevraging (eind september - begin november 2021) niet van thuis uit.

30% van de respondenten **die op dit moment telewerken**, werkten eveneens **vóór corona** (maart 2020) één of meerdere keren per week van thuis uit; 15% deed dit één of meerdere keren per maand en 13% één of meerdere keren per jaar. 8% werkte reeds vóór corona altijd van thuis uit. 35% werkte in die periode nooit van thuis uit.

Betreffende het **woningtype**, 4 op de 10 respondenten (41%) wonen in een rijwoning en 3 op de 10 (32%) in een appartement, studio of kamer. 14% woont in een halfopen bebouwing en 13% in een open bebouwing.

4 op de 10 Gentenaren beschikken - als **parkeerruimte** - over een garage of autobox en een kwart (26%) heeft een oprit / carport. Verder beschikt iets meer dan de helft van de respondenten (53%) over ruimte waar men fietsen kan bergen. 1 op de 10 respondenten geeft aan te beschikken over (nog) een andere privé-standplaats.

Van de volwassen respondenten (i.c. 18 jaar en ouder) heeft 8 op de 10 een **rijbewijs B**; 11% heeft geen rijbewijs en 6% stelt dat niet zij, maar wel een ander gezinslid over een rijbewijs beschikt.

Een overgrote meerderheid van de Gentenaren (94%) geeft aan te **kunnen fietsen**. 2% kan niet fietsen, maar zou het wel graag leren; 5% kan niet fietsen en heeft er ook geen interesse in.

Een derde (34%) van de respondenten die op de vraag naar het **netto beschikbaar gezinsinkomen per maand**, geantwoord hebben, geeft aan te beschikken over 3.000 tot 4.999 euro per maand; een kwart (24%) heeft tussen 2.000 en 2.999 euro per maand.

Iets meer dan 1 op de 10 respondenten (13%) bevindt zich in de laagste inkomenscategorie met een maandelijks gezinsinkomen van minder dan 1.500 euro en evenzoveel (14%) behoort tot de hoogste inkomenscategorie met een inkomen van meer dan 5.000 euro per maand; 16% kan maandelijks beschikken over 1.500 tot 1.999 euro per maand.

VERPLAATINGSGEDRAG IN DETAIL MIDDELS HET VERPLAATINGS-DAGBOEKJE

Om het verplaatsingsgedrag in detail te kunnen bestuderen, werd de respondenten tevens gevraagd voor één opgegeven dag al zijn/haar verplaatsingen te noteren: welke was – voor elke verplaatsing – de vertrek- en aankomstplaats, welke vervoermiddelen werden gebruikt om zich te verplaatsen, over welke afstand en welke tijdsperiode was dit, enz. De respectievelijke vragen werden opgenomen onder een afzonderlijk deel, zijnde het ‘verplaatsingsdagboekje’.

1. AANTAL VERPLAATSIMEN

Drie kwart van de respondenten (75%) heeft zich verplaatst op de – voor de respondent – opgelegde verplaatsingsdag. Een vierde (25%) van de respondenten heeft zich die dag niet verplaatst. 53 respondenten hebben deze vraag niet beantwoord.

Naar dag van de week beschouwd, blijkt het aandeel respondenten dat zich verplaatst op de betreffende dagen tussen 62% (zondag) en 80% (donderdag en vrijdag) te liggen. Eén significante afwijking wordt hier vastgesteld: zo blijkt op zondag een significant kleiner aandeel respondenten zich buitenshuis te begeven (62%) in vergelijking met alle overige dagen (74% tot 80%).

Gemiddeld verplaatst de Gentenaar (vanaf 10 jaar oud) zich 2,1 keer per dag⁴⁰. Het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag varieert van 1,4 tot 2,4 al naargelang de dag van de week. Het gemiddeld aantal verplaatsingen op zondag ligt significant lager dan het gemiddeld aantal verplaatsingen op alle overige dagen (gemiddeld 2,0 tot 2,4).

⁴⁰ De basis bedraagt 2.014 respondenten: 2.191 respondenten minus 53 respondenten (gaven niet aan of ze zich al dan niet verplaatst hebben) minus 123 respondenten (stelden zich wel verplaatst te hebben, maar deelden niet mee hoeveel verplaatsingen). Gezien het gewogen cijfers betreft, kan het totaal afwijken van de som/het verschil van de afzonderlijke delen.

2. VERPLAATINGSWIJZE - HOOFDVERVOERSWIJZE

Algemeen

In totaal werden 4.240 verplaatsingen gedaan. Eén op de zes verplaatsingen (16%) gebeurt te voet en een derde (34%) met de fiets. Hierbij geldt wel de opmerking dat enkel gekeken werd naar de 'hoofdvervoerswijze'⁴¹; gezien het voor- en natransport naar/van openbaar vervoerhaltes vaak niet genoteerd wordt, is het aandeel fietsers en voetgangers aldus onderschat. Het openbaar vervoer is goed voor 11% van de verplaatsingen. Vier op de tien verplaatsingen (38%) gebeurt met de wagen, zij het als bestuurder of passagier. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1% van de verplaatsingen.

Per deelgebied

Uit de analyse m.b.t. de hoofdvervoerswijze per deelgebied, blijkt dat respondenten van het deelgebied **Buiten R4** proportioneel de meeste verplaatsingen maken met de wagen (62%), gevolgd door de fiets (23%). Telkens 7% van de verplaatsingen maakt men te voet of met het openbaar vervoer.

Ook respondenten van het deelgebied **Binnen R4** maken proportioneel de meeste verplaatsingen met de wagen (39%), zij het op de voet gevolgd door de fiets (36%). 1 op de 10 verplaatsingen van respondenten uit het deelgebied Binnen R4 gebeuren te voet (11%) of met het openbaar vervoer (11%).

Respondenten uit de overige twee deelgebieden – **Binnen R40** en **Rond R40** – maken proportioneel de meeste verplaatsingen met de fiets (33% tot 38%). De wagen staat telkens op de tweede plaats (30% tot 33%), gevolgd door verplaatsingen te voet (16% tot 24%) of met het openbaar vervoer (12% tot 13%).

Tussen de deelgebieden kunnen verschillen worden vastgesteld inzake het **gebruik van de verscheidene vervoersmodi**. We stellen vast dat hoe dichter men bij het stadscentrum woont, hoe groter het aandeel verplaatsingen is dat **te voet** gebeurt: gaande van 24% bij respondenten woonachtig Binnen R40 tot 7% bij respondenten uit het deelgebied Buiten R4.

Ook het gebruik van de **fiets** ligt hoger bij respondenten die in de drie deelgebieden binnen de R4 wonen, in vergelijking met zij die in het deelgebied Buiten R4 wonen (resp. 33% tot 38% t.o.v. 23%).

Wie Binnen R40 woont, maakt significant vaker gebruik van **bus of tram** dan respondenten uit het deelgebied Buiten R4 (resp. 8% t.o.v. 5%); laatstgenoemden verplaatsen zich ook minder vaak met de **trein**, in vergelijking met respondenten uit de drie overige deelgebieden (resp. 2% t.o.v. 4%-5%).

Tot slot, de respondenten die Buiten R4 wonen, gebruiken significant vaker de **wagen** om zich te verplaatsen (62%) dan respondenten in de drie overige deelgebieden; ook respondenten die in het deelgebied Binnen R4 wonen, gebruiken vaker de wagen dan zij die Binnen R40 en Rond R40 wonen (resp. 39% t.o.v. 30% en 33%).

⁴¹ Hoofdvervoerswijze is het vervoermiddel waarmee de langste afstand is afgelegd.

Aantal ritten

In totaal werden 4.874 ritten afgelegd. T.a.v. het totaal aantal verplaatsingen, bestaat een verplaatsing uit gemiddeld 1,1 rit. De helft van alle ritten gebeurt te voet (21%) of met de fiets (33%); Bij 1 op de 10 ritten neemt men het openbaar vervoer en de wagen wordt gebruikt voor een derde van alle ritten, zij het als bestuurder of passagier.

Multimodale verplaatsingen

Voor de overgrote meerderheid (91%) van de verplaatsingen werd slechts van één enkel vervoersmiddel gebruik gemaakt. Voor 373 van de 4.240 verplaatsingen (i.c. 9%) gaf de respondent verscheidene vervoersmodi op (bijv. combinatie van fiets en bus/tram).

Het aandeel multimodale verplaatsingen zal in realiteit evenwel hoger liggen, aangezien niet alle respondenten zeer korte voor-, na- of tussenverplaatsingen (bijv. van huis naar bushalte) hebben genoteerd. Worden – in dit kader – de verplaatsingen in beschouwing genomen met als hoofdmodus ‘openbaar vervoer’ (i.c. bus, tram of trein) waarbij de respondent géén voor-/naverplaatsing noteerde maar kan verondersteld worden dat er wel een voor- en natransport is gebeurd, dan kunnen bijkomend 180 verplaatsingen (i.c. 4%) als vermoedelijk multimodaal worden beschouwd. Het totale aandeel multimodale verplaatsingen bedraagt dan 13%.

Voor- en naverplaatsingen van of naar Gent

Wordt verder ingezoomd op de verplaatsingen waarbij de respondent van meerdere vervoersmodi gebruik maakt (bv. met de fiets naar het station); i.c. welk vervoersmiddel gebruikt wordt om de voor- of naverplaatsing te maken, dan blijkt dat de overgrote meerderheid van de voor- of naverplaatsingen te voet⁴² (59%) gebeurt of per fiets (31%). 6% van de voor- of naverplaatsingen gebeurt met bus of tram, en 3% met de wagen.

Naar netto gezinskomen respondent

Het netto beschikbaar gezinskomen van de respondent heeft een invloed op de hoofdvervoerswijze: de respondenten in de laagste inkomensklasse (€ <1.500/maand) verplaatsen zich vaker te voet (26%) alsook met bus of tram (16%) in vergelijking met respondenten in de overige (hogere) inkomensklassen (resp. 13% tot 18% en 3% tot 10%); anderzijds, verplaatsen de respondenten in de laagste inkomensklasse zich significant minder vaak met de wagen als chauffeur (resp. 16% t.o.v. 29% tot 37%).

Respondenten in de hoogste inkomensklasse (€ ≥ 5.000/maand) verplaatsen zich significant vaker met de fiets dan respondenten in de overige (lagere) inkomensklassen (resp. 40% t.o.v. 29% tot 35%).

Respondenten in de middelste inkomensklasse (€ 2.000-2.999/maand) maken dan weer vaker gebruik van de wagen als chauffeur (37%), vergeleken met zij in de lagere inkomensklassen (16% tot 29%), alsook zij in de hoogste inkomensklasse (31%).

⁴² Nogmaals: in realiteit zal dit aandeel hoogst waarschijnlijk nog hoger zijn, gezien kan verondersteld worden dat de korte voor- of naverplaatsingen die niet genoteerd werden in hoofdzaak te voet gemaakt werden.

3. VERPLAATINGSMOTIEF

43% van de verplaatsingen blijkt een 'terug-verplaatsing' te zijn. Wie zich ergens naartoe begeeft, keert bijna altijd dezelfde dag nog terug naar huis.

Wanneer we de verplaatsingen 'naar huis' buiten beschouwing laten en ons richten op de reden waarom men zich buitenshuis heeft begeven, blijken bijna 4 op de 10 verplaatsingen (37%) zgn. 'functionele' verplaatsingen te zijn (zijnde verplaatsingen naar school, naar het werk en verplaatsingen in het kader van het werk (d.i. zakelijke verplaatsingen)). Binnen deze functionele verplaatsingen staat evenwel het werkverkeer (22%) met stip bovenaan.

Een vierde van alle verplaatsingen (23%) wordt ondernomen in het kader van boodschappen doen of diensten (bijv. naar de dokter, bank, ...).

Recreatieve doeleinden (ontspanning, sport, cultuur) maken 28% van alle verplaatsingen uit.

Bijna één op de zeven verplaatsingen (13%) tot slot, gebeuren om iets of iemand weg te brengen of op te halen; dit betreft in hoofdzaak een kind brengen naar of afhalen van school (7%).

4. VERPLAATINGSMOTIEF EN VERPLAATINGSWIJZE

Hoofdvervoerswijze per motief – modal split per motief

De koppeling tussen motief en modus geeft een beeld over het hoe en waarom van het verplaatsingspatroon van de respondenten. Gegeven een motief, wordt hier nagegaan welke modus of wijze van verplaatsing daarvoor gebruikt werd. Het betreft een analyse vanuit het standpunt van het verplaatsingsmotief.

Een vierde van de **zakelijke verplaatsingen** (verplaatsingen voor het werk) gebeurt te voet of met de fiets (25%); het gebruik van het openbaar vervoer bedraagt 6%. Het merendeel van de zakelijke verplaatsingen echter gebeurt met de wagen (67%), waarbij het aandeel carpoolers beperkt is (5%).

Vier op de tien **verplaatsingen naar het werk** doet men te voet of met de fiets (resp. 5% en 38%). Circa één op de zes werkverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer: bus/tram/metro is goed voor 4%, de trein voor 12%. Ook de wagen is goed voor vier op de tien verplaatsingen naar het werk (39%); het aandeel carpoolers bedraagt slechts 2%.

Het **schoolverkeer** (i.c. de combinatie van 'les volgen' en 'een kind brengen naar of halen van school') geeft een ander beeld: 62% van de verplaatsingen naar school gebeurt te voet (17%) of met de fiets (45%). Het openbaar vervoer – en dan voornamelijk bus/tram – wordt gebruikt voor één op de zeven (15%) verplaatsingen naar school. De wagen is goed voor een vijfde (22%) van de schoolverplaatsingen: 16% als chauffeur en 6% als passagier.

Voor zes op de tien **winkelverplaatsingen** gaat men te voet (30%) of maakt men gebruik van de fiets (30%). 7% van de verplaatsingen naar de winkel gebeurt met het openbaar vervoer – in hoofdzaak bus of tram. Ook de wagen wordt vaak gebruikt om zich naar de winkel te verplaatsen, met name 33%.

Vier op de tien (44%) verplaatsingen in het kader van **diensten** (bijv. naar de dokter, de bank, ...) gebeuren te voet of met de fiets. Het gebruik van het openbaar vervoer is goed voor 8%. De helft (48%) van de verplaatsingen in het kader van diensten gebeurt met de wagen.

Wanneer de Gentenaar zich naar een **ontspannings-, sport- of culturele activiteit** begeeft (incl. een kind brengen naar of halen van een hobby), gaat men vaak – de helft (51%) van de verplaatsingen – te voet of met de fiets. Het openbaar vervoer is goed voor 8%. Voor vier op de tien verplaatsingen (39%) in het kader van een ontspannings-, sport of culturele activiteit maakt men gebruik van de wagen, waarvan carpoolers goed zijn voor 11%.

Tenslotte, wanneer men **iemand/iets gaat wegbrengen of ophalen**, gebeurt een vierde (26%) van de verplaatsingen te voet (14%) of met de fiets (12%). Van het openbaar vervoer wordt zelden gebruik gemaakt (2%); veeleer neemt men de wagen (72%).

5. AFSTAND EN DUURTIJD VAN EEN VERPLAATSING

17% van de genoteerde verplaatsingen zijn erg kort (< 1 km) en 43% blijft binnen de 3 km. 59% is korter dan 5 km. 13% van de verplaatsingen zijn verder dan 25 km.

Indien de Gentenaar zich verplaatst, is dat gemiddeld over een afstand van 12,1 km (basis: zij die minstens een verplaatsing in Gent hebben gedaan).

Betreffende de **verplaatsingstijd**: blijktens de analyse bedraagt 34% van de verplaatsingstijden maximaal 10 minuten. Verder kan aangegeven worden dat 79% van de gemaakte verplaatsingen maximaal een half uur duurt.

6. AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN EEN VERPLAATSING

Algemeen

Uit de analyse van de relatie gebruikte vervoerswijze en afgelegde afstand blijkt dat de modus **'te voet'** een aandeel heeft van 58% in de categorie 0-1 km. De **fiets** wordt gebruikt tot 10 km met een aandeel tussen de 31% en 53%.

De **bus of tram** wordt genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 25 km: in de categorie 1-3 km bedraagt het aandeel 6%; dit aandeel groeit tot 12% voor de categorie 3-5 km en blijft min of meer constant tot een afstand van 15-25 km (9 tot 12%).

Verplaatsingen onder de 25 km blijken niet echt interessant om **de trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 12% en vanaf 40 km wordt 39% van de in deze categorie gemaakte verplaatsingen afgelegd met de trein.

Verder blijkt dat er met de **wagen** wordt gereden voor (zeer) korte verplaatsingen (sommatie van wagen als chauffeur én wagen als passagier): in de categorie 0-1 km bedraagt het aandeel 8%. Dit aandeel groeit met de afstand: van 22% in de categorie 1-3 km, 34% in de categorie 3-5 km, 53% in de categorie 5-10 km, tot 81% in de categorie 15-25 km en 82% in de categorie 25-40 km; voor afstanden verder dan 40 km daalt het gebruik van de wagen opnieuw – ten voordele van de trein – tot 59%.

Woon-werkverplaatsingen

Worden enkel woon-werkverplaatsingen in beschouwing genomen, dan blijken – tot een afstand van 1 km – zowel **te voet** als met de **fiets** de meest gangbare

hoofdvervoerswijzen (96%). Voor afstanden tussen 1 km en 5 km is de fiets de meest gekozen hoofdvervoerswijze, met een aandeel tussen 61% (3-5 km) en 73% (1-3 km); ook afstanden tussen 5 km en 10 km en zelfs 10 km tot 15 km gebeuren voor respectievelijk 44% en 29% van de woon-werkverplaatsingen met de fiets.

Bus of tram wordt voornamelijk genomen voor afstanden vanaf 1 km tot 10 km: in de categorie 1-3 km noteren we een aandeel van 6%, in de categorie 3-5 km gebeurt 7% van de woon-werkverplaatsingen met bus of tram en in de categorie 5-10 km is dit 8%. Voor verdere afstanden (i.c. 10-15 km en 15-25 km) zakt het aandeel naar telkens 4%; eens de woon-werkverplaatsing meer bedraagt dan 25 km wordt geen gebruik meer gemaakt van bus of tram.

Verplaatsingen onder de 25 km blijken ook hier niet echt interessant om de **trein** te nemen. In de categorie 25-40 km bedraagt het aandeel 19% en vanaf 40 km wordt 54% van de in deze categorie gemaakte woon-werkverplaatsingen afgelegd met de trein.

Verder blijkt dat er met de **wagen** wordt gereden voor (zeer) korte verplaatsingen (sommatie van wagen als chauffeur én wagen als passagier): in de categorie 0-1 km blijft het aandeel nog beperkt tot 4%, maar in de categorie 1-3 km bedraagt het aandeel reeds 12%. Dit aandeel groeit met de afstand: 26% in de categorie 3-5 km, 41% in de categorie 5-10 km, 64% in de categorie 10-15 km, met als hoogtepunt 81% in de categorie 15-25 km en 78% in de categorie 25-40 km; hierna zakt het aandeel opnieuw naar 45% in de categorie 40 km en meer.

7. KINDER- EN JONGERENMOBILITEIT

Algemeen

Voor deze analyse worden alle verplaatsingen die respondenten van 10 tot en met 18 jaar oud ondernamen genomen, alsook de verplaatsingen van volwassen respondenten (i.c. 19 jaar of ouder) inzake een kind brengen naar of afhalen van school of hobby, in beschouwing.

Meer dan de helft (57%) van de kinder- en jongerenmobiliteit gebeurt **te voet** (13%) of met de **fiets** (43%). Een op de zeven (15%) van de kinder- en jongerenverplaatsingen gebeurt met het openbaar vervoer, en dan voornamelijk met **bus of tram** (13%). De **wagen** wordt gebruikt voor 27% van kinder- en jongerenverplaatsingen: 15% als passagier en 12% als bestuurder.

Wordt verder ingezoomd op de verplaatsingen naar of van school (i.c. respondenten van 10 tot en met 18 jaar die een verplaatsing naar of van school maken, alsook volwassen respondenten die een kind naar of van school brengen of halen), dan blijkt dat zes op de tien (62%) van de school-verplaatsingen **te voet** (19%) gebeuren of met de **fiets** (44%). Eén op de zeven verplaatsingen (13%) naar of van school gebeurt met het openbaar vervoer, voornamelijk met **bus of tram** (12%). Tot slot wordt een vierde (24%) van de verplaatsingen naar of van school met de **wagen** gedaan: 18% als chauffeur en 6% als passagier.

Hoofdvervoerswijze van verplaatsingen naar en van school met locatie van school

Uit de analyse van de hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen naar of van school rekening houdend met de locatie van de school (i.c. binnen of buiten de stadsring R40), blijkt dat deze locatie van de school ten aanzien van de stadsring R40 geen invloed heeft op het aandeel verplaatsingen **te voet** (17%-22%). De verplaatsingen naar een school die binnen de stadsring R40 ligt, gebeurt wel significant vaker met de **fiets** (54%), vergeleken met verplaatsingen naar een school die buiten de stadsring R40 ligt (39%).

Het **openbaar vervoer** (bus, tram of trein) wordt in gelijke mate gebruikt voor verplaatsingen naar een school binnen de stadsring R40 en verplaatsingen naar een school buiten de stadsring R40 (12%-14%).

Wanneer de school buiten de stadsring R40 gelegen is, wordt een significant groter aandeel verplaatsingen met de **wagen (als bestuurder)** gedaan, dan wanneer de school binnen de stadsring R40 gelegen is (resp. 22% t.o.v. 8% als bestuurder; 29% t.o.v. 12% in totaal).

VERPLAATSINGSGEDRAG - ALGEMEEN

1. STIMULANSEN TOT MEER VERPLAATSINGEN TE VOET

Aangenamere wandelroutes zullen meer dan de helft van de respondenten (56%) stimuleren om zich meer te voet te verplaatsen. Comfortabelere voetpaden wordt aangeduid door 48% van de respondenten. Meer bestemmingen op loopafstand enerzijds en veiligere oversteken anderzijds zijn stimulansen voor resp. 39% en 34% van de respondenten.

2. FREQUENTIE FIETSGEBRUIK

4 op de 10 Gentenaren gebruiken dagelijks de fiets en nog eens 2 op de 10 doen dit wekelijks. 16% gebruikt de fiets af en toe en 5% maandelijks. Een vijfde (18%) van de respondenten fietst nooit.

3. AFLEVERPUNT BIJ ONLINE BESTELLINGEN

7 op de 10 Gentenaren laten hun online bestellingen thuis afleveren, 3% op het werk en 2% bij de burens, familie of vrienden. 12% haalt zijn/haar bestelling op in een afhaalpunt. 14% van de Gentenaren bestelt nooit iets online.

Online bestellingen die men in een **afhaalpunt** laat leveren, worden in hoofdzaak (83%) op een duurzame wijze afgehaald: 45% te voet, 34% met de fiets en 4% met het openbaar vervoer. 17% haalt zijn/haar bestelling op in een afhaalpunt met de wagen.

4. ONDERNOMEN ACTIES SINDE JANUARI 2020

Aan de respondenten werd de vraag voorgelegd welke acties men heeft ondernomen sinds januari 2020. Uit de antwoorden blijkt dat de top-5 van ondernomen acties wordt aangevoerd door de aankoop van een abonnement van De Lijn (28%), gevolgd door de aankoop van een fiets (22%), een abonnement van NMBS (12%), een elektrische fiets (12%) en een niet-elektrische wagen (10%).

Wordt hierbij ook het aandeel toegevoegd van zij die de resp. acties nog niet hebben ondernomen maar wel van plan zijn te doen, dan blijft bovenstaande top-5 ongewijzigd.

De top-5 van niet-ondernomen acties (en ook niet van plan te doen) sinds januari 2020 is: de aankoop van een motor/bromfiets (96%), het gebruikmaken van een deelfiets (94%), de aankoop van een elektrische (niet-hybride) wagen (93%), de inlevering van de nummerplaat (92%) en het instappen in een autodeelsysteem (90%).

VERPLAATSINGSGEDRAG – IN DE BINNENSTAD

1. VERPLAATSINGEN NAAR, VAN EN IN DE BINNENSTAD

91% van de respondenten heeft het afgelopen jaar een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring R40).

Van zij die het afgelopen jaar **geen verplaatsing** van, naar of binnen de stadsring (R40) hebben gemaakt, geeft 30% hiervoor als belangrijkste **reden** op dat zij daar nooit moeten zijn. 28% doet deze verplaatsing liever niet omdat men door Covid-19 liever drukke plaatsen in de binnenstad wil vermijden en 27% ziet het niet zitten met de wagen naar de binnenstad te komen omwille van de parkeerproblemen. Voor 20% is het te veel omrijden met de auto of misschien langer in de file te moeten zitten een belangrijke reden om zich niet naar, van of in de binnenstad te verplaatsen. Verder blijkt ook dat bijna één op de 10 respondenten het afgelopen jaar geen verplaatsing van, naar of in de binnenstad heeft gemaakt omdat zijn/haar wagen de lage emissiezone niet binnen mag.

2. STALLING VAN FIETS IN BINNENSTAD

Wie met de fiets naar de binnenstad gaat, parkeert meestal zijn/haar fiets op straat in een openbare fietsenstalling (65%) en 4% doet dit in een stalling op privaat terrein. Eén op de zeven respondenten (15%) zet zijn fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad en 16% stalt de fiets in een openbare overdekte fietsenparking.

3. STALLING VAN WAGEN IN BINNENSTAD

De helft van de respondenten (51%) die met de wagen naar de binnenstad gaat, parkeert meestal zijn/haar wagen in een publieke parkeergarage en 32% doet dit op straat vlak bij de bestemming. 7% van de respondenten parkeert de wagen op een private parkeerplaats en 4% op straat waar geen parkeerregime is. 2% gaat naar een Park & Ride parking en 3% parkeert op een plaats voorbehouden voor personen met een beperking.

VERVOERMIDDELENBEZIT EN PARKEERGEDRAG

1. VOERTUIGEN IN HET GEZIN

Een overgrote meerderheid van de respondenten beschikt in zeer beperkte mate over een **bepaald aantal voertuigen** in zijn/haar gezin, zoals: een eigen elektrische wagen (slechts 1% beschikt hierover in het gezin), een eigen wagen die men ter beschikking stelt voor autodelen (1%), een elektrische salariswagen (1%), een eigen plugin hybride wagen (2%), een plugin hybride salariswagen (2%), een speed pedelec (2%), een snor- bromfiets (3%), een voortbewegingstoestel (4%), het lidmaatschap fiets- en stepdelen (4%), een moto (6%), een buitenmaatse fiets (8%) en het lidmaatschap autodelen (8%),

Voor wat de (gewone) **fiets/kinderfiets** betreft, 78% van de respondenten heeft minstens een dergelijke fiets in het gezin; bij 22% van de respondenten is er geen (gewone) fiets/kinderfiets in het gezin. Een vierde (25%) heeft één fiets, één op vijf (21%) heeft er twee en 33% heeft drie of meer (gewone) fietsen/kinderfietsen in het gezin.

Iets meer dan drie kwart van de respondenten beschikt niet over een **elektrische fiets** in het gezin. 18% van de respondenten heeft één elektrische fiets en 6% twee.

28% van de respondenten beschikt over één **abonnement openbaar vervoer** in het gezin, 12% heeft twee abonnementen en 6% drie en meer. Iets meer dan de helft van de respondenten (53%) stelt geen abonnement te hebben in het gezin.

De helft van de ondervraagde Gentenaren (50%) heeft één **eigen wagen (niet-elektrisch/hybride)** in het gezin, 11% heeft er twee en 1% beschikt over drie of meer wagens. 38% van de ondervraagde Gentenaren heeft géén eigen wagen.

13% van de respondenten geeft aan over één **salariswagen (niet-elektrisch/hybride)** in het gezin te beschikken en 1% heeft er twee. 86% heeft geen salariswagen van dit type.

Totaal aantal fietsen in het gezin

Voor verdere analyse worden alle onderscheiden fietsen 'samen' beschouwd; het betreft hier de fiets, kinderfiets, de elektrische fiets, de speed pedelec en de buitenmaatse fiets (bakfiets, fietskar, cargo, ligfiets, tandem, long-tall, ...).

84% van de respondenten heeft minstens een fiets in het gezin; bij 16% van de respondenten is er geen fiets in het gezin. 23% heeft één fiets en 21% heeft er twee; 40% heeft drie of meer fietsen in het gezin.

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 2,4 fietsen.

Aantal voortbewegingstoestellen in het gezin

De overgrote meerderheid van de respondenten beschikt niet over een voortbewegingstoestel in het gezin (96%). Bij 4% van de respondenten heeft men één toestel in het gezin, bij 1% een 2-tal.

Aantal Lidmaatschap fiets- en stepdelen in het gezin

Ook voor wat het lidmaatschap fiets- en stepdelen betreft, 96% van de respondenten geeft aan geen lidmaatschap fiets- en stepdelen in het gezin te hebben. 3% van de respondenten heeft één lidmaatschap in het gezin en 1% heeft er twee.

Aantal abonnementen openbaar vervoer in het gezin

47% van de ondervraagde Gentenaren heeft minstens één abonnement openbaar vervoer in het gezin. Voor 53% van de respondenten is dit niet het geval.

Bijna 3 op de 10 respondenten hebben één abonnement in het gezin, 12% beschikt over twee abonnementen in het gezin en 4% heeft er drie. 2% van de respondenten heeft vier of meer abonnementen ter beschikking in het gezin;

Gemiddeld heeft men 0,7 abonnementen openbaar vervoer in het gezin.

Aantal snor-/bromfietsen in het gezin

Het aantal respondenten waarvan het gezin één (of meerdere) bromfiets(en) heeft, blijkt beperkt tot 3%. Gemiddeld heeft men 0,03 bromfietsen in het gezin.

Aantal moto's in het gezin

6% van de respondenten heeft één of meer moto's in het gezin; gemiddeld heeft men er 0,1.

Aantal 'klassieke' wagens in het gezin (niet elektrisch of hybride) (eigen en salariswagens)

54% van de ondervraagde Gentenaren beschikt over één klassieke gezinswagen (niet elektrisch of hybride) - eigen én salaris. 15% heeft twee wagens in het gezin en 2% drie of meer. Bijna 1 op de 3 respondenten geeft aan geen klassieke wagen in het gezin te hebben.

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 0,9 klassieke wagen.

Categorieën toelatingsvoorwaarden lage emissie zone (LEZ) Gent

Wanneer de optelsom gemaakt wordt van alle klassieke wagens (niet elektrisch of hybride – eigen en salaris) in het gezin, dan blijkt dat 57% van de klassieke wagens benzine/LPG/CNG/LNG-wagens zijn en 43% diesel-wagens.

Bijna 9 op de 10 klassieke wagens in Gent hebben vrije toegang tot de LEZ: 55% zijn benzine/LPG/CNG/LNG-wagens en 34% zijn diesel-wagens.

4% van de klassieke wagens heeft enkel toegang tot de LEZ met een dagpas (2% benzine en 2% diesel) en 7% heeft enkel toegang na betaling; het betreft hier enkel diesel-wagens.

Aantal elektrische / hybride wagens in het gezin (eigen én salaris)

Slechts 5% van de ondervraagde Gentenaren beschikt over één (of meer) elektrische of hybride gezinswagen (eigen én salaris).

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 0,05 elektrische of hybride wagens.

Oplaadplaats elektrische / hybride wagen

62% van de respondenten die over een elektrische of hybride wagen beschikken, laadt deze thuis op; iets meer dan een kwart van de respondenten (27%) doet dit op zijn/haar werk en nog eens 11% laadt de wagen op aan een publieke laadpaal.

Aantal wagens in het gezin: totaal - eigen wagen en salariswagens (klassiek, elektrisch & hybride)

Totaal aantal wagens in het gezin (klassiek, elektrisch & hybride)

Gemiddeld beschikt het gezin van de respondent over 1,0 wagen, zijnde het totaal van de eigen wagens en salariswagens (klassiek & elektrisch & hybride).

54% van de respondenten heeft in totaal één wagen in het gezin, 18% heeft er twee en 2% beschikt over drie of meer wagens. Iets meer dan een kwart van de ondervraagde Gentenaren heeft géén wagen (26%).

58% beschikt over uitsluitend één of meerdere eigen wagens, 9% over enkel één of meerdere salariswagens en tenslotte geeft 6% van de respondenten aan minstens een eigen wagen én minstens een salariswagen(s) in het gezin te hebben.

Van de respondenten die minstens een wagen hebben in het gezin, heeft een vijfde (ook) een salariswagen.

Aantal eigen wagens in het gezin (klassiek, elektrisch & hybride)

Gemiddeld beschikt de respondent (i.c. zijn/haar gezin) over 0,8 eigen wagen.

De helft van de respondenten (51%) geeft aan één wagen in het gezin te hebben. 12% heeft twee eigen wagens thuis en 1% heeft er drie of meer. 36% van alle respondenten heeft géén eigen wagen in het gezin.

Aantal salariswagens in het gezin (klassiek, elektrisch & hybride)

16% van de respondenten heeft één of meer salariswagens in het gezin; 84% heeft er geen.

Naast een gemiddelde van 0,8 eigen wagens, heeft men bijkomend in het gezin gemiddeld 0,2 salariswagens.

Aantal lidmaatschap autodelen in het gezin

Bijna 1 op de 10 respondenten in Gent heeft één (of meerdere) lidmaatschap(pen) autodelen in het gezin. Het gemiddeld aantal bedraagt 0,1.

2. PARKEREN

Fietsparkeren

Stalling van fiets – thuis

Bijna de helft van de respondenten waarvan het gezin over een fiets beschikt, stalt deze fiets(en) in hun garage/schuurtje/tuinhuisje en een kwart (27%) doet dit binnenshuis. Bij telkens 12% van de respondenten worden de fietsen buiten op eigen terrein geplaatst of op straat tegen de gevel of op het voetpad. 11% stalt de fiets(en) op straat in een openbare fietsenstalling en nog eens 10% in een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling.

Stalling van fiets – Op werk / school

8 op de 10 respondenten (78%) die met de fiets naar het werk of school in Gent gaan, stallen de fiets in een overdekte/afgesloten fietsenstalling op het private terrein van het werk of de school: 45% doet dit in een overdekte/afgesloten fietsenstalling en een derde (33%) in een (niet overdekte/afgesloten) fietsenstalling. 17% stalt de fiets in een openbare fietsenstalling op straat en 5% zet de fiets op straat tegen de gevel of op het voetpad.

Autoparkeren

Stalling van wagen – buurt van je woning

Wanneer de optelsom gemaakt wordt van alle wagens (eigen én salaris) in het gezin – met een maximum van drie wagens per respondent – blijkt iets meer dan de helft van de wagens (51%) in de buurt van de woning meestal in een privé garage of op privaat terrein te worden geparkeerd. 47% van de wagens wordt op straat gestald: 38% waarbij men een vrije plaats zoekt in de buurt van de woning ongeacht het parkeerregime en 10% waarbij men een plaats zoekt waar geen parkeerregime geldt. Slechts 1% van alle wagens worden gestald in een publieke parkeergarage. Van een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats alsook een park-and-ride als mogelijke stelplaats, wordt praktisch geen gebruik van gemaakt.

Afstand van stelplaats wagen tot aan woning

Drie kwart van de wagens (76%) wordt op minder dan 100 meter van de woning geparkeerd⁴³. 14% van alle wagens wordt op minder dan 3 minuten wandelafstand (100-200 meter) gestald en bij 6% van de wagens dient men tot 5 minuten (200-400 meter) te stappen. 2% van de wagens staat op 400 tot 600 meter afstand van de woning geparkeerd en nog eens 2% op meer dan 600 meter.

⁴³ Basis : totaal aantal wagens met een maximum van drie wagens per gezin.

Stalling van wagen – Op werk / school

De helft (50%) van degenen die met de wagen naar het werk of school in Gent gaan, parkeert de wagen op straat: 38% zoekt op straat een vrije plaats in de buurt van het werk of de school ongeacht het parkeerregime en 12% zoekt een parkeerplaats waar geen parkeerregime geldt. 37% van de respondenten parkeert de wagen in de garage of private parkeerplaats van het werk of de school en 12% stalt de wagen in een publieke parkeergarage. 1% parkeert zich op een P+R parking en 0,4% op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats.

MOBILITEIT BINNEN DE STAD GENT

Te voet

56% van de Gentenaren vindt dat Gent een **voetgangersstad** is; 14% vindt van niet. Een kwart (26%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling en 4% van de respondenten heeft hieromtrent geen mening.

Fiets

62% van de Gentenaren vindt dat Gent een **fietsstad** is; 15% vindt van niet. Een vijfde (20%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling en 4% van de respondenten heeft hieromtrent geen mening.

Taxi

34% van de respondenten vindt dat er **voldoende taxi's in Gent rijden**; 10% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord en een kwart (24%) stelt zich neutraal op. Echter, 32% van de ondervraagden heeft geen mening over of er al dan niet voldoende taxi's in Gent rijden.

Parkeren

11% van de ondervraagde Gentenaren vindt dat de **bewoners moeten betalen voor een vergunning om hun wagen op straat te mogen parkeren**; voor 71% is dit niet het geval. 11% stelt zich terzake neutraal op en 8% heeft hierover geen mening.

Voor een kwart (24%) van de respondenten kunnen **bezoekers van de binnenstad gemakkelijk een autoparkeerplaats vinden**; voor 4 op de 10 respondenten (42%) is dit niet gemakkelijk. 21% van de respondenten is neutraal en 13% heeft hierover geen mening.

Bijna de helft van de respondenten (49%) is de mening toegedaan dat de **bezoekers van de binnenstad gemakkelijk een fietsparkeerplaats kunnen vinden**. 18% vindt het daarentegen niet gemakkelijk en voor 21% van de respondenten is het noch gemakkelijk / noch niet gemakkelijk. 12% heeft hierover geen mening.

Verkeersveiligheid

61% van de bevrageden vindt dat door de **autovrije gebieden het aangenamer leven is in de stad**. Voor 15% is dit niet het geval en nog eens 15% stelt zich terzake neutraal op. 9% van de respondenten heeft hierover geen mening.

66% van de Gentse ondervraagden stelt dat **zone 30 bijdraagt tot een hogere verkeersveiligheid**; 14% vindt dit niet en 16% wenst zich t.a.v. deze stelling neutraal op te stellen. 4% heeft hierover geen mening.

Zes op de tien respondenten (61%) vinden dat **fietsstraten de verkeersveiligheid verhogen**; 18% vindt van niet. 16% stelt zich neutraal op en 4% heeft hierover geen mening.

Bereikbaarheid binnenstad

56% van de ondervraagde Gentenaren vindt dat de **binnenstad goed bereikbaar** is; voor een kwart (24%) is dit niet het geval. 17% wenst zich t.a.v. deze stelling neutraal op te stellen en 3% heeft hierover geen mening.

MOBILITEIT IN DE BUURT

Voetgangers

Een derde van de respondenten (33%) is (zeer) tevreden over het **onderhoud van de voetpaden** in de buurt; 44% echter is hier (zeer) ontevreden over. Een vijfde (22%) antwoordt neutraal en 3% heeft hierover geen mening.

Vier op de tien respondenten (42%) ondervinden **op het voetpad in de buurt weinig hinder** van paaltjes, fietsen tegen de gevels, enz. Een derde (34%) ondervindt wél hinder wanneer ze in de buurt op het voetpad wandelen. Een vijfde (19%) stelt zich neutraal op en 4% heeft terzake geen mening.

Een kwart van de respondenten (23%) vindt dat er **voldoende zitbanken** zijn in de buurt tegenover iets meer dan de helft (53%) die vindt dat er niet voldoende zijn. Een vijfde (18%) is neutraal terzake en 5% heeft geen mening hierover.

6 op de 10 respondenten (61%) vinden dat de **voetgangers in hun buurt vlot kunnen oversteken**. 1 op 5 (21%) gaat hier (helemaal) niet mee akkoord en 17% stelt zich neutraal op. 2% van de ondervraagde Gentenaren heeft hierover geen mening.

Fietsers

45% van de ondervraagde Gentenaren is van mening dat er **voldoende fietsinfrastructuur is in hun buurt**; 30% vindt van niet. Eén vijfde (20%) antwoordt neutraal en 5% heeft hierover geen mening.

De meningen over het **onderhoud van de fietsinfrastructuur in de buurt** zijn verdeeld: 40% vindt dat de fietsinfrastructuur goed onderhouden is terwijl 29% aangeeft dat dit niet het geval is. Voorts stelt een kwart van de respondenten (25%) zich neutraal op en 7% heeft hierover geen mening.

4 op de 10 respondenten zijn de mening toegedaan dat er **voldoende fietsparkeerplaatsen in hun buurt** zijn. Voor 31% van de respondenten is dit niet het geval en 21% stelt zich neutraal op. 9% van de ondervraagden heeft hierover geen mening.

De helft van de respondenten (49%) vindt dat de **fietsers in hun buurt vlot kunnen oversteken**. 22% gaat hier (helemaal) niet mee akkoord en nog eens eenzelfde aandeel (23%) stelt zich neutraal op. 6% van de Gentenaren heeft hierover geen mening.

Openbaar vervoer

65% van de respondenten is **tevreden van het openbaar vervoer in hun buurt**. 14% is ontevreden en 12% is noch tevreden, noch ontevreden. 8% heeft geen mening over het openbaar vervoer in hun buurt.

7 op de 10 respondenten (71%) zijn van mening dat er een **voldoende aantal tram- en buslijnen zijn in hun buurt**. 12% vindt dat dit eerder niet het geval is en 10% van de respondenten stelt zich neutraal op. 7% heeft hierover geen mening.

67% van de respondenten bevestigt de stelling dat **in hun buurt bussen/trams voldoende frequent rijden**. 13% vindt dat niet en 15% neemt hier een neutrale houding aan. 8% heeft terzake geen mening.

46% van de respondenten vindt dat **de bussen/trams in hun buurt voldoende lang rijden**. 20% gaat niet akkoord met deze stelling en bijna evenzoveel (19%) stelt zich neutraal op. 15% van de respondenten heeft hierover geen mening.

52% van de respondenten vindt dat **de bus- en tramhaltes in de buurt over het algemeen goed uitgerust zijn** (met een schuilhokje, een vuilbak, enz.); 21% van de respondenten vindt van niet. 19% is neutraal en 9% heeft geen mening.

43% van de respondenten is van mening dat **de bus- en tramhaltes in de buurt voldoende toegankelijk zijn voor iedereen** (met een rolstoel, een kinderwagen, ...). Een vijfde (19%) vindt echter dat dit voor verbetering vatbaar is en bijna evenzoveel respondenten (21%) nemen een neutrale houding aan. Daarnaast noteren we ook nog een hoog aandeel respondenten (17%) dat over de toegankelijkheid van de tram-/bushaltes geen mening heeft.

Parkeren

38% van de respondenten vindt dat de **bewoners makkelijk een autoparkeerplaats kunnen vinden in hun straat**. Er zijn proportioneel iets meer respondenten die hier niet mee akkoord gaan (42%). 16% van de respondenten spreekt zich t.a.v. deze stelling niet uit en 4% heeft er geen mening over.

35% van de bevroegde Gentenaren geeft aan dat **hun bezoekers makkelijk een parkeerplaats kunnen vinden in hun straat**. Het aandeel respondenten dat deze mening niet is toegedaan, is alvast hoger, m.n. 47%. 16% van de respondenten stelt zich neutraal op en 3% heeft hierover geen mening.

29% van de respondenten is van mening dat er **voldoende autodeelplaatsen zijn in hun buurt**. Een vijfde (21%) vindt dit niet en evenzoveel (23%) stelt zich neutraal op. Een aanzienlijk aandeel respondenten (28%) heeft geen mening over de al dan niet voldoende beschikbaarheid aan autodeelplaatsen in de buurt.

Algemeen

46% van de respondenten is **tevreden over de staat van de straten en pleinen in hun buurt**. 31% vindt dat deze niet in goede staat zijn en 21% spreekt zich hierover niet uit. 2% heeft geen mening terzake.

34% van de ondervraagde Gentenaren vindt dat er **in de buurt veel vrachtverkeer** is. Iets meer respondenten stellen dat dit niet het geval is (39%). Bijna een kwart respondenten (24%) is hier neutraal en 3% heeft terzake geen mening.

Iets meer dan de helft van de respondenten (54%) vindt dat er in **hun buurt veel verkeer** is. Voor een kwart (22%) is dit niet het geval en evenzoveel respondenten geven hier een neutraal antwoord. 2% heeft geen mening.

Volgens bijna 4 op de 10 respondenten (39%) is er **veel hinder** (geluidsoverlast, geurhinder, trillingen) **veroorzaakt door het verkeer in de buurt**. 34% gaat hiermee niet akkoord en een kwart van de respondenten (25%) stelt zich t.a.v. deze stelling neutraal op. 2% heeft hierover geen mening.

Drie kwart van de respondenten (76%) vindt dat hun **buurt vlot bereikbaar is met de wagen**. 11% vindt dit niet en voor nog eens 11% is de buurt noch vlot, noch moeilijk bereikbaar met de wagen. 2% heeft hierover geen mening.

Verkeersveiligheid

Meer dan de helft van de ondervraagde Gentenaren (55%) voelt zich **veilig in het verkeer in zijn/haar buurt**. Een kwart voelt zich onveilig (21%); daarnaast neemt 23% hierin een neutrale houding aan en heeft 2% hierover geen mening.

63% van de respondenten geeft aan zich **als voetganger veilig te voelen in het verkeer in hun buurt**. 19% stelt dat dit niet het geval is en 16% blijft onbeslist ten aanzien van deze stelling. 2% heeft hierover geen mening.

Als fietser voelen de respondenten zich blijkbaar iets minder **veilig in het verkeer in hun buurt** dan als voetganger: 40% voelt zich veilig (t.o.v. 63% als zijnde voetganger). Voor 3 op de 10 respondenten (30%) is dit niet het geval; 20% van de respondenten heeft geen uitgesproken mening terzake en 10% heeft hier helemaal geen mening over.

Bijna 6 op de 10 ondervraagde Gentenaren (58%) voelen zich **als autogebruiker veilig in het verkeer in hun buurt**. 1 op de 10 vindt van niet. 16% voelt zich noch veilig, noch onveilig en evenzoveel (17%) heeft over deze stelling geen mening.

Volgens bijna de helft van de respondenten (49%) **gebeuren er weinig verkeersongevallen in hun buurt** tegenover 13% die het vinden dat dit niet het geval is. Daarnaast neemt 22% terzake een neutrale houding aan en heeft een aanzienlijk aantal respondenten (16%) hierover geen mening.

5. Bijlage: vragenlijst



V.u.: Algemeen directeur – Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2021

Beste Gentenaar,

Graag willen wij een beroep doen op jouw medewerking aan het **Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoek**, dat door het Gentse stadsbestuur wordt uitgevoerd. Wij willen niet alleen weten hoe vaak en om welke redenen de Gentse inwoners zich verplaatsen maar ook hoe de Gentenaars de mobiliteit in hun buurt ervaren en wat hun wensen zijn opdat we hier in de toekomst beter rekening mee kunnen houden.

In dit onderzoek worden 7.000 personen vanaf 10 jaar ondervraagd. **Jij werd op een willekeurige wijze uitgekozen** om deel te nemen aan dit onderzoek. Jouw mening en antwoorden zijn van belang om beter te weten hoe de bewoners denken over hun mobiliteit. De antwoorden die jij ons geeft, blijven **strikt vertrouwelijk**. Nergens op deze vragenlijst wordt jouw naam vermeld. De gegevens worden anoniem verwerkt door het onderzoeksbureau M.A.S.

Wie vult de vragenlijst in ?

De vragenlijst wordt ingevuld door de persoon naar wie de vragenlijst is verzonden (zie naam op de brief). De vragen beantwoord je persoonlijk, zonder hulp van anderen. Als je de vraag niet goed begrijpt, mag je natuurlijk wel uitleg vragen aan iemand (bv. kinderen kunnen het aan een ouder vragen) maar we willen wel jouw mening weten.

Hoe invullen ?

Je kunt de vragenlijst op twee manieren invullen :

- Via het internet: ga naar stad.gent/mobiliteitsonderzoek en tik de code in die je terugvindt in de brief, of scan de QR-code die in de brief staat.
- Indien je geen internet hebt, kan je de vragenlijst ook op papier invullen. Stuur hem gratis terug in de bijgevoegde enveloppe. Je hoeft dus geen postzegel te klevens.

Als je hulp nodig hebt bij het invullen van de vragenlijst kan je terecht bij Anita Claes van het onderzoeksbureau M.A.S. (✉ anita.claes@masresearch.be; ☎ 0800-94377).

*Jouw mening is voor ons
belangrijk.
Wij danken je van harte voor jouw
medewerking!*

ALGEMEEN GEDEELTE

1 Gelieve de datum te noteren waarop je de vragenlijst invult:

		/			/	2	0	2	1
--	--	---	--	--	---	---	---	---	---

2 Hoe identificeer jij je?

- Man
- Vrouw
- Non-binair
- Anders

3 In welk jaar ben je geboren?

--	--	--	--

4 Hoeveel personen maken deel uit van het gezin waartoe je behoort? Vergeet jezelf niet mee te tellen.
Met gezin bedoelen we alle personen met wie je samen een huishouden vormt en onder hetzelfde dak woont.

	Aantal
Kinderen (jonger dan 12 jaar):	<input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
Tieners (van 12 tot en met 17 jaar):	<input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
Volwassenen (van 18 tot en met 64 jaar):	<input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>
Volwassenen (vanaf 65 jaar en ouder):	<input style="width: 20px; height: 20px;" type="text"/>

5 Wat is je hoogst behaalde diploma?

- Geen
- Lagere school
- Lager secundair onderwijs
- Hoger secundair onderwijs
- Hoger niet-universitair onderwijs (professionele bachelor / master aan een hogeschool)
- Universitair onderwijs (bachelor of master aan een universiteit / doctoraat)

Nog iets anders:

6 Hoe kan jouw alledaagse hoofdactiviteit het best omschreven worden?*(Slechts één antwoord mogelijk)*

- Ik werk voltijds in loondienst → *ga naar vraag 7*
- Ik werk deeltijds in loondienst → *ga naar vraag 7*
- Ik werk als zelfstandige, zelfstandig helper of als ondernemer → *ga naar vraag 7*
- Ik ben werkzoekend → *ga naar vraag 12*
- Ik ben gepensioneerd (ook vervroegd pensioen of brugpensioen) → *ga naar vraag 12*
- Ik ben huisvrouw of -man → *ga naar vraag 12*
- Ik ben scholier of student(e) → *ga naar vraag 11*
- Ik ben arbeidsongeschikt (ziekte, invaliditeit) → *ga naar vraag 12*
- Nog iets anders: → *ga naar vraag 7*

7 Wanneer werk je meestal?

- Uitsluitend tijdens de dag
- Uitsluitend tijdens de nacht
- In ploegen zonder nachtdienst
- In ploegen met nachtdienst
- In een andere situatie

8 Hoeveel dagen per week werk je op dit moment van thuis uit?

- Altijd, mijn werkplek valt samen met mijn woonplaats → *ga naar vraag 9*
- Ik werk 1 of meerdere keren per week van thuis uit → *ga naar vraag 9*
- Ik werk 1 of meerdere keren per maand van thuis uit → *ga naar vraag 9*
- Ik werk 1 of meerdere keren per jaar van thuis uit → *ga naar vraag 9*
- Nooit → *ga naar vraag 10*

9 Hoeveel dagen per week werkte je vóór Corona (maart 2020) van thuis uit?

- Altijd, mijn werkplek viel samen met mijn woonplaats
- Ik werkte 1 of meerdere keren per week van thuis uit
- Ik werkte 1 of meerdere keren per maand van thuis uit
- Ik werkte 1 of meerdere keren per jaar van thuis uit
- Nooit

10 Wat is de postcode van je werk?Indien buitenland of meerdere postcodes, specificeer: → *ga naar vraag 12***11** Wat is de postcode van je school?

12 In welk type woning woon je?

- Open bebouwing (vrijstaande woning)
- Halfopen bebouwing
- Rijwoning
- Appartement/studio/kamer
- Nog iets anders:

13 Beschik je over een:

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- garage / autobox (die groot genoeg is om minimum 1 auto te parkeren)
- oprit / carport
- ruimte waar je je fiets(en) kan bergen
- andere privé-standplaats (parkeerterrein, ondergrondse garage bij appartementen, ...)

14 Beschik je over een rijbewijs B?

- Ja
- Neen
- Neen, maar een ander gezinslid wel

15 Kan je fietsen?

- Ja
- Neen, maar ik zou het graag willen kunnen
- Neen, ik heb er geen interesse voor

16 Hoeveel is het totale beschikbare netto inkomen per maand van je gezin?

Het totale beschikbare inkomen van het gezin per maand bestaat uit:

- Netto inkomens uit arbeid of bedrijfsinkomen;
- Sociale uitkeringen (vervangingsinkomen, kinderbijslag, werkloosheidsuitkering, pensioenuitkering, tegemoetkoming personen met handicap);
- Bijkomende uitkeringen (maaltijdcheques, interesten, inkomsten uit mandaten,...);
- Andere inkomsten zoals huurinkomsten.

- Minder dan 1.000 euro per maand
- Tussen 1.000 en 1.499 euro per maand
- Tussen 1.500 en 1.999 euro per maand
- Tussen 2.000 en 2.999 euro per maand
- Tussen 3.000 en 3.999 euro per maand
- Tussen 4.000 en 4.999 euro per maand
- Tussen 5.000 en 5.999 euro per maand
- Meer dan 6.000 euro per maand
- Ik weet het niet
- Ik wil hier niet op antwoorden

VERVOERMIDDELENBEZIT EN PARKEERGEDRAG

17 Over hoeveel vervoermiddelen beschikt het gezin waar je deel van uit maakt?

Met gezin bedoelen we alle personen met wie je samen een huishouden vormt en onder hetzelfde dak woont. Vul elk vakje in, bijvoorbeeld 1 fiets = 1. Indien je geen fiets hebt, vul dan 0 in.

	Aantal		Aantal
Voortbewegingstoestel (elektrische step, monowheel, elektrische hoverboard,...)		Eigen wagen (niet elektrisch/hybride)	
Fiets, kinderfiets		Eigen elektrische wagen	
Elektrische fiets (max. 25km/u)		Eigen plugin hybride wagen	
Speed pedelec (max. 45 km/u)		Eigen wagen, en ik stel deze ter beschikking voor autodelen	
Buitenmaatse fiets (bakfiets, fietskar, cargo, ligfiets, tandem, long-tail,...)		Salariswagen (niet elektrisch/hybride)	
Lidmaatschap fietsdelen, stepdelen		Elektrische salariswagen	
Abonnement openbaar vervoer (NMBS, De Lijn,...)		Plugin hybride salariswagen	
Snorfiets (max. 25km/u), bromfiets (max. 40 km/u)		Lidmaatschap autodelen	
Moto (>40 km/u)		Andere	

18 Waar parkeren jij en je gezin thuis meestal jouw fiets(en)?

(Meerdere antwoorden mogelijk indien je gezin over meerdere fietsen beschikt)

- Op straat tegen de gevel of op het voetpad
- Op straat in een openbare fietsenstalling
- In afgesloten/overdekte publieke fietsenstalling
- In buurtfietsenstalling
- Binnenshuis
- In mijn garage, schuurtje, tuinhuisje, ...
- Buiten op eigen terrein (oprit, carport, tuin, ...)
- Buiten op gezamenlijk privé terrein
- In een gezamenlijke privé afgesloten/overdekte stalling
- Nog ergens anders:
- Niet van toepassing, want mijn gezin beschikt niet over een fiets

Bijlage: vragenlijst

19 Als je met de fiets naar je werk of school IN GENT (volledige grondgebied van Gent, dus centrum en deelgemeenten) gaat, waar parkeer je deze meestal op je werk of school?

(Slechts één antwoord aankruisen)

- Op straat tegen de gevel of op het voetpad
- Op straat in een openbare fietsenstalling
- In een overdekte/afgesloten fietsenstalling op het private terrein (van de school of werk)
- In een fietsenstalling op het private terrein (van de school of werk)
- Nog ergens anders:
- Niet van toepassing

20 Indien je gezin over één of meerdere wagens beschikt die niet elektrisch of hybride zijn, tot welke categorie behoort uw wagen?

(Per kolom slechts één antwoord aankruisen)

	Wagen 1	Wagen 2	Wagen 3
Benzine/LPG/CNG/LNG-wagen die vrije toegang heeft tot de Lage Emissie Zone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Benzine/LPG/CNG/LNG-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone met een dagpas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diesel-wagen die vrije toegang heeft tot de Lage Emissie Zone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone na betaling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diesel-wagen die enkel toegang heeft tot de Lage Emissie Zone met een dagpas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Niet van toepassing

21 Waar parkeer jij en je gezin in de buurt van je woning meestal je wagen? Als je zelf niet over een wagen beschikt, maar een gezinslid wel, kruis dan aan waar hij/zij meestal zijn/haar wagen parkeert.

(Per kolom slechts één antwoord aankruisen)

	Wagen 1	Wagen 2	Wagen 3
Op straat – ik zoek een vrije plaats in de buurt van mijn woning ongeacht het parkeerregime (gratis/betalend/parkeerschijf)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Op straat – ik zoek naar een plaats waar geen parkeerregime (betalend/parkeerschijf) geldt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een privé garage of op privaat terrein (van mezelf, familie, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In een publieke parkeergarage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats (Cambio, Dégage, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Park-and-Ride	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ergens anders:

Niet van toepassing, want mijn gezin beschikt niet over een wagen

Bijlage: vragenlijst

22 Hoe ver staat je wagen meestal geparkeerd van je woning?*(Per kolom slechts één antwoord aankruisen)*

	Wagen 1	Wagen 2	Wagen 3
Minder dan 100 meter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
100 - 200 meter (minder dan 3 min wandelen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
200 - 400 meter (3-5 minuten wandelen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
400 - 600 meter (5-7 minuten wandelen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meer dan 600 meter (meer dan 7 minuten wandelen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

 Niet van toepassing, want mijn gezin beschikt niet over een wagen**23** Indien je gezin een elektrische of hybride wagen heeft, waar laad je meestal deze wagen op?*(Duid slechts één antwoord aan)*

- Thuis
- Op het werk
- Publieke laadpaal
- Niet van toepassing, mijn gezin heeft geen elektrische of hybride wagen

24 Als je je (eventueel met een gezinslid) met de wagen verplaatst naar je werk of school IN GENT (volledige grondgebied van Gent, dus centrum en deelgemeenten), waar parkeer je meestal de wagen?*(Duid slechts één antwoord aan)*

- Op straat – ik zoek een vrije plaats in de buurt van mijn werk of school ongeacht het parkeerregime (gratis/betalend/parkeerschijf)
- Op straat – ik zoek naar een plaats waar geen parkeerregime (betalend/parkeerschijf) geldt
- In een privé garage of op privaat terrein (mijn werkgever, mijn school, familie, ...)
- In een publieke parkeergarage
- Op een parkeerplaats voor personen met een beperking / laadpalen / autodeelplaats
- Park-and-Ride
- Nog ergens anders:
- Niet van toepassing

MOBILITEIT BINNEN DE STAD GENT

25 In welke mate ga je akkoord met volgende uitspraken?

	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
Gent is een fietsstad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gent is een voetgangersstad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er rijden voldoende taxi's in Gent.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Door de autovrije gebieden is het aangenamer leven in de stad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zone 30 draagt bij tot een hogere verkeersveiligheid.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bewoners zouden moeten betalen voor de vergunning om hun wagen op straat te parkeren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een autoparkeerplaats (in parkings, op straat, ...) vinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een fietsparkeerplaats in een fietsparking of fietsstalling vinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De binnenstad is goed bereikbaar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsstraten verhogen de verkeersveiligheid. (Een fietsstraat is een straat waar de fietser hoofdgebruiker is. De wagen is er ondergeschikt aan de fiets.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

MOBILITEIT IN JE BUURT

26 In welke mate ga je akkoord met volgende uitspraken?

VOETGANGERS	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mijn buurt is er weinig hinder op het voetpad (paaltjes, fietsen tegen gevel,...).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mijn buurt zijn er voldoende zitbanken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voetgangers kunnen in mijn buurt vlot oversteken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FIETSERS	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
Er is voldoende fietsinfrastructuur in mijn buurt. (Fietsinfrastructuur omvat fietspaden, fietsuggestiestroken, fietsstraten, fietsonderdoorgangen en fietsbruggen.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De fietsinfrastructuur in mijn buurt is goed onderhouden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fietsers kunnen in mijn buurt vlot oversteken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bijlage: vragenlijst

OPENBAAR VERVOER	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
Ik ben tevreden van het openbaar vervoer in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus-/ tramlijnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende frequent.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mijn buurt rijden bussen/trams voldoende lang (ook in vroegere en latere uren).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn goed uitgerust (schuilhokje, vuilbak, ...).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De bus-/tramhaltes in mijn buurt zijn voldoende toegankelijk voor iedereen (voor rolstoel, kinderwagen, ...).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PARKEREN	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
In mijn straat kunnen de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats vinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mijn bezoekers kunnen in mijn straat makkelijk een parkeerplaats vinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er zijn voldoende autodeelplaatsen (Cambio, Dégage, ...) in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ALGEMEEN	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
De straten en pleinen zijn in goede staat in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mijn buurt is er veel vrachtverkeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In mijn buurt is er veel verkeer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er is veel hinder (geluidsoverlast / geurhinder / trillingen) veroorzaakt door het verkeer in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mijn buurt is vlot bereikbaar met de wagen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VERKEERSVEILIGHEID	Helemaal akkoord	Akkoord	Neutraal	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord	Geen mening
Ik voel me veilig in het verkeer in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik voel me als voetganger veilig in het verkeer in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik voel me als fietser veilig in het verkeer in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik voel me als autogebruiker veilig in het verkeer in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er vinden weinig verkeersongevallen plaats in mijn buurt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

VERPLAATSINGSGEDRAG - ALGEMEEN

27 Welke van de volgende zal je stimuleren om je meer te voet te verplaatsen?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Comfortabelere voetpaden
- Veiligere oversteken
- Aangenamere wandelroutes (minder verkeer, meer bomen, water langs de wandelroute, ...)
- Meer bestemmingen op loopafstand (je kan te voet naar school, de sportclub, de winkel of een speelplein, ...)
- Geen van bovenstaande

28 Hoe vaak gebruik je een fiets?

- Dagelijks Wekelijks Maandelijks Af en toe Nooit

29 Indien je iets online bestelt, waar laat je dit dan meestal afleveren?

(Slechts één antwoord mogelijk)

- Thuis → *ga naar vraag 31*
- Op het werk (van mezelf of gezinslid) → *ga naar vraag 31*
- Bij burens, familie, vrienden, ... → *ga naar vraag 31*
- Afhaalpunt → *ga naar vraag 30*
- Niet van toepassing, want ik bestel nooit iets online → *ga naar vraag 31*

30 In welk van onderstaande afhaalpunten laat je dit dan meestal afleveren?

(Slechts één antwoord mogelijk)

- Afhaalpunt, waar ik het afhaal met de wagen Afhaalpunt, waar ik het te voet afhaal
- Afhaalpunt, waar ik het afhaal met de fiets Afhaalpunt, waar ik het afhaal met het openbaar vervoer

31 Heb je sinds januari 2020 het volgende gedaan?

(Duid slechts één antwoord aan per rij)

	Ja	Neen, maar ben het wel van plan	Neen, en ben dit niet van plan
Een fiets gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een elektrische fiets gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een motor/bromfiets gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een abonnement van De LIJN aangeschaft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een abonnement van NMBS aangeschaft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ingestapt in een autodeelsysteem (Cambio, Dégage,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gebruik gemaakt van een deelfiets (Donkey Republic, Blue-bike, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De nummerplaat van mijn wagen ingeleverd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een niet-elektrische wagen gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een elektrische (niet-hybride) wagen gekocht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VERPLAATSIJNGSGEDRAG – IN DE BINNENSTAD

- 32** Heb je het afgelopen jaar een verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring (R40) – zie kaart achterkant vragenlijst)?

Ja → ga naar vraag 34 Neen → ga naar vraag 33

- 33** Waarom heb je het afgelopen jaar geen verplaatsing gemaakt van, naar of in de binnenstad (= gebied binnen de Gentse stadsring (R40) – zie kaart achterkant vragenlijst)?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik moet daar nooit zijn. Ik zie het niet zitten om met de fiets te gaan.
 Ik moest er (nog) niet zijn. Ik zie het niet zitten om met het openbaar vervoer te gaan.
 Mijn wagen mag niet binnen in de LEZ. Ik vind de afstanden te groot om te fietsen of te voet te gaan.
 Ik moet met de auto te veel omrijden of ik vermoed langer in de file te moeten zitten.
 Door Covid-19 vermijd ik liever drukke plaatsen in de binnenstad.
 Van waar ik woon is het niet eenvoudig om met het openbaar vervoer naar de binnenstad te gaan (halte te ver, frequentie te laag, ...).
 Om parkeerproblemen te vermijden, kom ik niet met de wagen naar de binnenstad.

Nog een andere reden:

- 34** Als je met de fiets naar de binnenstad gaat, waar parkeer je deze meestal?

(Duid slechts één antwoord aan)

- Op straat tegen de gevel of op het voetpad In een openbare overdekte fietsenparking
 Op straat in een openbare fietsenstalling In een fietsenstalling op het private terrein

Nog ergens anders:

Niet van toepassing, want ik ga niet met de fiets naar een plaats binnen de Gentse stadsring (R40)

- 35** Als je met de wagen naar de binnenstad gaat, waar parkeer je meestal de wagen?

(Duid slechts één antwoord aan)

- Op straat vlak bij mijn bestemming Park-and-Ride
 In een publieke parkeergarage Op straat waar geen parkeerregime is
 Op een private parkeerplaats (van mezelf, mijn werkgever, familie,...)
 Op een parkeerplaats voor personen met een beperking

Nog ergens anders:

Niet van toepassing, want ik ga niet met de wagen naar een plaats binnen de Gentse stadsring (R40),

omdat:

- 36** Als je nog opmerkingen en suggesties hebt over de mobiliteit in Gent, dan kan je deze hier neerschrijven.

VERPLAATSDAGBOEK

(Ouders mogen hun kinderen helpen bij het invullen van het verplaatsingsdagboek)

Gelieve al je verplaatsingen te noteren

(ook diegene die je te voet aflegt)

Vanaf 5 uur 's morgens op volgende dag:

tot de volgende morgen 5 uur

37

Heb je op de INVULDAG (zie de opgegeven dag in het kader hierboven) een verplaatsing gemaakt?

- Ja → *vul het boekje in*
 Neen → *ga naar vraag 38*

38

Waarom heb je geen enkele verplaatsing gemaakt op de invuldag?

(Slechts één antwoord aankruisen)

- Ik werk of studeer thuis
 Verplichtingen thuis (op iemand passen, thuisblijven voor de loodgieter, ...)
 Ziekte of handicap
 Het weer
 Geen behoefte / geen nood aan gehad

Nog een andere reden:

→ Als je geen verplaatsing maakte op de invuldag, dan ben je klaar met het invullen van de vragenlijst en danken wij je hartelijk voor je medewerking!

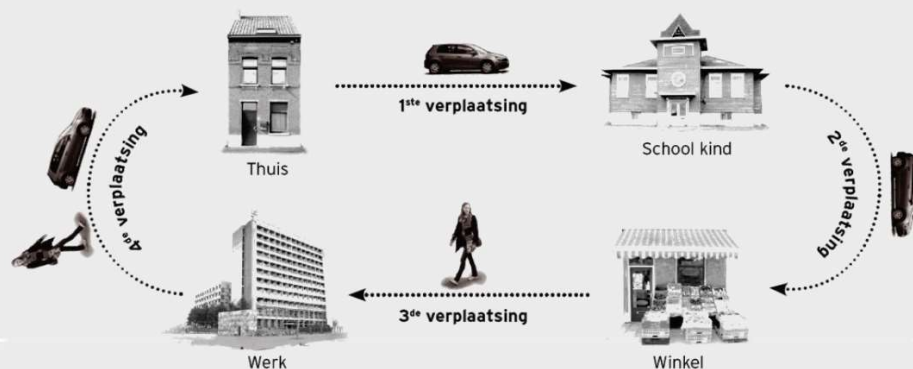
Bijlage: vragenlijst

In dit laatste deel van de vragenlijst vul je per bladzijde de gegevens van elke verplaatsing in die je maakte op de dag die hiervoor in de vragenlijst wordt opgegeven. Op basis van deze gegevens weten wij hoeveel verplaatsingen de Gentenaars doen per soort bestemming, maar ook welk vervoersmiddel ze hiervoor gebruiken, wat de vertrek- en aankomsturen zijn, de afstand, de reisduur, enz.

Wij weten dat het correct invullen van deze gegevens de nodige inspanningen en tijd van je vraagt, maar jouw antwoorden zijn zeer belangrijk voor het onderzoek!

Voordat je verdergaat, lees zéér aandachtig de hierna volgende instructies.

Wat bedoelen we precies met een 'verplaatsing'?



1. Je maakt een verplaatsing wanneer je je van één plaats (bv. je woning) naar een andere plaats begeeft om daar iets te doen (bv. werken, winkelen, ...).

Let op: één verplaatsing kan met meerdere voertuigen gemaakt worden.

2. Bij elke nieuwe bestemming is er sprake van een nieuwe verplaatsing. Wanneer je op weg ergens naar toe nog één of meerdere andere bestemmingen aandoet, dan zijn dit ook allemaal aparte verplaatsingen.

Als je het huis verlaat om naar het werk te gaan en je stopt onderweg bij een winkel om iets te kopen (of kinderen naar school te brengen) en je reist dan verder naar het werk dan heb je 2 verplaatsingen gedaan.

Let op: Ook hier zijn natuurlijk telkens meerdere vervoerswijzen mogelijk.

3. Het kan zijn dat je voor je werk verplaatsingen maakt. In de tabellen hebben we dat een "zakelijke verplaatsing" genoemd. Wanneer je voor de uitoefening van je werk veel verplaatsingen maakt (bv. taxichauffeur, vertegenwoordiger, huisarts, ...) reserveer dan maximum 5 verplaatsingstabellen voor deze zakelijke verplaatsingen en noteer op de overige bladzijden de niet-zakelijke verplaatsingen buiten je werkuren.

Bijlage: vragenlijst

Voorbeeld VOLWASSENEN

Je vertrekt naar je werk in het centrum van Gent en zet onderweg je kinderen af aan school. Nadien doe je nog een boodschap. Je laat de wagen staan op de parking van de winkel en gaat te voet verder naar je werk. 's Avonds keer je van je werk rechtstreeks terug naar huis – zonder tussenstop (dus niet de kinderen van school gaan ophalen en géén boodschappen gedaan).

In totaal maak je die dag **4 verplaatsingen**:

1. van thuis naar de school
2. van de school naar de winkel
3. van de winkel verder naar het werk
4. van het werk naar huis

Voor elke verplaatsing vul je op de volgende pagina's één tabel in, dus in totaal 4 tabellen. De 4 tabellen vul je dan op de volgende manier in:

Tabel 1: EERSTE verplaatsing

(Hoofd)doel: een kind brengen/afhalen van/naar school
 Waar ging je naartoe: adres van de school van je kind
 Hoe ging je daar naartoe: met de wagen (van thuis naar school)
 → 1 vervoerswijze: wagen



Tabel 2: TWEEDE verplaatsing

(Hoofd)doel: winkelen, boodschappen doen
 Waar ging je naartoe: adres van de winkel
 Hoe ging je daar naartoe: met de wagen (van school naar winkel)
 → 1 vervoerswijze: wagen



Tabel 3: DERDE verplaatsing

(Hoofd)doel: werken
 Waar ging je naartoe: adres van je werk in Gent Centrum
 Hoe ging je daar naartoe: te voet (van winkelparking naar werk)
 → 1 vervoerswijze: te voet



Tabel 4: VIERDE verplaatsing

(Hoofd)doel: naar huis
 Waar ging je naartoe: thuisadres
 Hoe ging je daar naartoe: te voet (van werk tot winkelparking) en met wagen (van winkelparking naar thuis)
 → 2 vervoerswijzen: te voet en met de wagen

Voorbeeld JONGEREN

Het is een schooldag (vrijdag). Na school ga je thuis iets eten. Daarna brengen je ouders je naar de sporttraining. Direct daarna ga je met vrienden naar de bioscoop. Na de bioscoop komen je ouders je ophalen en ga je naar huis.

In totaal maak je die dag **5 verplaatsingen**:

1. van thuis naar school
2. van school naar huis
3. van thuis naar sporttraining
4. van sporttraining naar bioscoop
5. van bioscoop naar huis

Voor elke verplaatsing vul je op de volgende pagina's één tabel in, dus in totaal 5 tabellen. De 5 tabellen vul je dan op de volgende manier in:

Tabel 1: EERSTE verplaatsing

(Hoofd)doel: les volgen (school)
 Waar ging je naartoe: adres van je school
 Hoe ging je daar naartoe: 1. te voet (van huis naar bushalte), 2. met de bus en 3. te voet (van bushalte naar school)
 → 3 vervoerswijzen: 1. te voet, 2. met de bus en 3. te voet



Tabel 2: TWEEDE verplaatsing

(Hoofd)doel: naar huis
 Waar ging je naartoe: thuisadres
 Hoe ging je daar naartoe: 1. te voet (van school naar bushalte) 2. met de bus en 3. te voet (van bushalte tot thuis)
 → 3 vervoerswijzen: 1. te voet, 2. met de bus en 3. te voet



Tabel 3: DERDE verplaatsing

(Hoofd)doel: ontspanning, sport, cultuur
 Waar ging je naartoe: adres van je sportclub
 Hoe ging je daar naartoe: met de wagen, als passagier
 → 1 vervoerswijze: met de wagen (als passagier)



Tabel 4: VIERDE verplaatsing

(Hoofd)doel: ontspanning, sport, cultuur
 Waar ging je naartoe: adres van de bioscoop
 Hoe ging je daar naartoe: 1. te voet (van sportclub tot tramhalte) 2. met de tram en 3. te voet (van tramhalte tot bioscoop)
 → 3 vervoerswijzen: 1. te voet, 2. met de tram en 3. te voet



Tabel 5: VIJFDE verplaatsing

(Hoofd)doel: naar huis
 Waar ging je naartoe: thuisadres
 Hoe ging je daar naartoe: met de wagen, als passagier
 → 1 vervoerswijze: met de wagen (als passagier)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

39

Vul de gegevens aan in de onderstaande tabellen voor ELKE verplaatsing die je gemaakt hebt op de invuldag vanaf 5 uur 's morgens tot de volgende morgen 5 uur.

TABEL 1: EERSTE VERPLAATSING

Waar ben je vertrokken?	Postcode of gemeente:.....		
	Straat:.....		
	Indien buitenland, gemeente + land:.....		
Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i>	<input type="text"/>	uur	<input type="text"/> min
Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. <i>Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</i>	<input type="checkbox"/> Naar huis <input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="checkbox"/> Werken <input type="checkbox"/> Les volgen (school) <input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur <input type="checkbox"/> iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje) <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby <input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/>		
Waar ging je naartoe?	Postcode of gemeente:.....		
	Straat:.....		
	Indien buitenland, gemeente + land:.....		
Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer).</i> A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)
	1) .....	..... , ... km	.... uur min
	2) .....	..... , ... km	.... uur min
	3) .....	..... , ... km	.... uur min
	4) .....	..... , ... km	.... uur min
	5) .....	..... , ... km	.... uur min
	6) .....	..... , ... km	.... uur min
Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i>	<input type="text"/>	uur	<input type="text"/> min
Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?	<input type="checkbox"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="checkbox"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijk dank voor je medewerking !		

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
(bv. terug naar huis)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

Bijlage: vragenlijst

TABEL 2: TWEDE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken? <i>Dit is normaalgezien hetzelfde adres als je noteerde bij 'Waar ging je naartoe' in tabel 1.</i></p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>																					
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. <i>Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Naar huis</p> <p><input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk)</p> <p><input type="checkbox"/> Werken</p> <p><input type="checkbox"/> Les volgen (school)</p> <p><input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen</p> <p><input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur</p> <p><input type="checkbox"/> Iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje)</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby</p> <p><input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen</p> <p><input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...)</p> <p><input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/></p>																					
<p>Waar ging je naartoe?</p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>																					
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer).</i></p> <p>A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)</th> <th>Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>2)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>3)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>4)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>5)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>6)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> </tbody> </table>	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)	1) , ... km uur min	2) , ... km uur min	3) , ... km uur min	4) , ... km uur min	5) , ... km uur min	6) , ... km uur min
Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)																				
1) , ... km uur min																				
2) , ... km uur min																				
3) , ... km uur min																				
4) , ... km uur min																				
5) , ... km uur min																				
6) , ... km uur min																				
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja → <i>ga naar de volgende tabel</i></p> <p><input type="checkbox"/> Neen → <i>dan eindigt hier de vragenlijst.</i></p> <p>Hartelijk dank voor je medewerking !</p>																					

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
 (bv. terug naar huis)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

Bijlage: vragenlijst

TABEL 3: DERDE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken? <i>Dit is normaalgezien hetzelfde adres als je noteerde bij 'Waar ging je naartoe' in tabel 2.</i></p>	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
<p>Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. <i>Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</i></p>	<input type="checkbox"/> Naar huis <input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="checkbox"/> Werken <input type="checkbox"/> Les volgen (school) <input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur <input type="checkbox"/> Iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje) <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby <input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/>		
<p>Waar ging je naartoe?</p>	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer).</i> A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)</p>	<p>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</p>	<p>Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)</p>	<p>Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)</p>
	1) .....	..... , ... km	.... uur min
	2) .....	..... , ... km	.... uur min
	3) .....	..... , ... km	.... uur min
	4) .....	..... , ... km	.... uur min
	5) .....	..... , ... km	.... uur min
	6) .....	..... , ... km	.... uur min
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?</p>	<input type="checkbox"/> Ja → ga naar de volgende tabel <input type="checkbox"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst. Hartelijk dank voor je medewerking !		

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
 (bv. terug naar huis)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

Bijlage: vragenlijst

TABEL 4: VIERDE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken? <i>Dit is normaalgezien hetzelfde adres als je noteerde bij 'Waar ging je naartoe' in tabel 3.</i></p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>		
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
<p>Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. <i>Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</i></p>	<input type="checkbox"/> Naar huis <input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="checkbox"/> Werken <input type="checkbox"/> Les volgen (school) <input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur <input type="checkbox"/> Iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje) <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby <input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/>		
<p>Waar ging je naartoe?</p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>		
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer).</i></p> <p>A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)</p>	<p>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</p>	<p>Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)</p>	<p>Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)</p>
	1) .....	..... , ... km	.... uur min
	2) .....	..... , ... km	.... uur min
	3) .....	..... , ... km	.... uur min
	4) .....	..... , ... km	.... uur min
	5) .....	..... , ... km	.... uur min
	6) .....	..... , ... km	.... uur min
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?</p>	<input type="checkbox"/> Ja → <i>ga naar de volgende tabel</i> <input type="checkbox"/> Neen → <i>dan eindigt hier de vragenlijst.</i> Hartelijk dank voor je medewerking !		

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
 (bv. terug naar huis)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

Bijlage: vragenlijst

TABEL 5: VIJFDE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken? <i>Dit is normaalgezien hetzelfde adres als je noteerde bij 'Waar ging je naartoe' in tabel 4.</i></p>	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
<p>Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. <i>Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</i></p>	<input type="checkbox"/> Naar huis <input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk) <input type="checkbox"/> Werken <input type="checkbox"/> Les volgen (school) <input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen <input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur <input type="checkbox"/> Iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje) <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school <input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby <input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen <input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...) <input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/>		
<p>Waar ging je naartoe?</p>	Postcode of gemeente:..... Straat:..... <i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i>		
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer).</i> A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)</p>	<p>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</p>	<p>Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)</p>	<p>Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)</p>
	1) .....	..... , ... km	.... uur min
	2) .....	..... , ... km	.... uur min
	3) .....	..... , ... km	.... uur min
	4) .....	..... , ... km	.... uur min
	5) .....	..... , ... km	.... uur min
	6) .....	..... , ... km	.... uur min
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<input type="text"/> <input type="text"/>	uur	<input type="text"/> <input type="text"/>
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?</p>	<input type="checkbox"/> Ja → <i>ga naar de volgende tabel</i> <input type="checkbox"/> Neen → <i>dan eindigt hier de vragenlijst.</i> Hartelijk dank voor je medewerking !		

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
(bv. terug naar huis)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

Bijlage: vragenlijst

TABEL 6: ZESDE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken? <i>Dit is normaalgezien hetzelfde adres als je noteerde bij 'Waar ging je naartoe' in tabel 5.</i></p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>																					
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. <i>Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Naar huis</p> <p><input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk)</p> <p><input type="checkbox"/> Werken</p> <p><input type="checkbox"/> Les volgen (school)</p> <p><input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen</p> <p><input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur</p> <p><input type="checkbox"/> Iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje)</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby</p> <p><input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen</p> <p><input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...)</p> <p><input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/></p>																					
<p>Waar ging je naartoe?</p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>																					
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer).</i></p> <p>A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)</th> <th>Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>2)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>3)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>4)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>5)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>6)</td> <td>..... , ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> </tbody> </table>	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)	1) , ... km uur min	2) , ... km uur min	3) , ... km uur min	4) , ... km uur min	5) , ... km uur min	6) , ... km uur min
Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)																				
1) , ... km uur min																				
2) , ... km uur min																				
3) , ... km uur min																				
4) , ... km uur min																				
5) , ... km uur min																				
6) , ... km uur min																				
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja → <i>ga naar de volgende tabel</i></p> <p><input type="checkbox"/> Neen → <i>dan eindigt hier de vragenlijst.</i></p> <p>Hartelijk dank voor je medewerking !</p>																					

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
 (bv. terug naar huis)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

TABEL 7: ZEVENDE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken? Dit is normaalgezien hetzelfde adres als je noteerde bij 'Waar ging je naartoe' in tabel 6.</p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p>Indien buitenland, gemeente + land:.....</p>																					
<p>Hoe laat ben je vertrokken? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</p>	<p><input type="checkbox"/> Naar huis</p> <p><input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk)</p> <p><input type="checkbox"/> Werken</p> <p><input type="checkbox"/> Les volgen (school)</p> <p><input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen</p> <p><input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur</p> <p><input type="checkbox"/> Iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje)</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby</p> <p><input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen</p> <p><input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...)</p> <p><input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/></p>																					
<p>Waar ging je naartoe?</p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p>Indien buitenland, gemeente + land:.....</p>																					
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer). A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)</th> <th>Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>2)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>3)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>4)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>5)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>6)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> </tbody> </table>	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)	1), ... km uur min	2), ... km uur min	3), ... km uur min	4), ... km uur min	5), ... km uur min	6), ... km uur min
Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)																				
1), ... km uur min																				
2), ... km uur min																				
3), ... km uur min																				
4), ... km uur min																				
5), ... km uur min																				
6), ... km uur min																				
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja → ga naar de volgende tabel</p> <p><input type="checkbox"/> Neen → dan eindigt hier de vragenlijst.</p> <p>Hartelijk dank voor je medewerking !</p>																					

Let op dat je steeds je laatste verplaatsing noteert!
(bv. terug naar huis)

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

Bijlage: vragenlijst

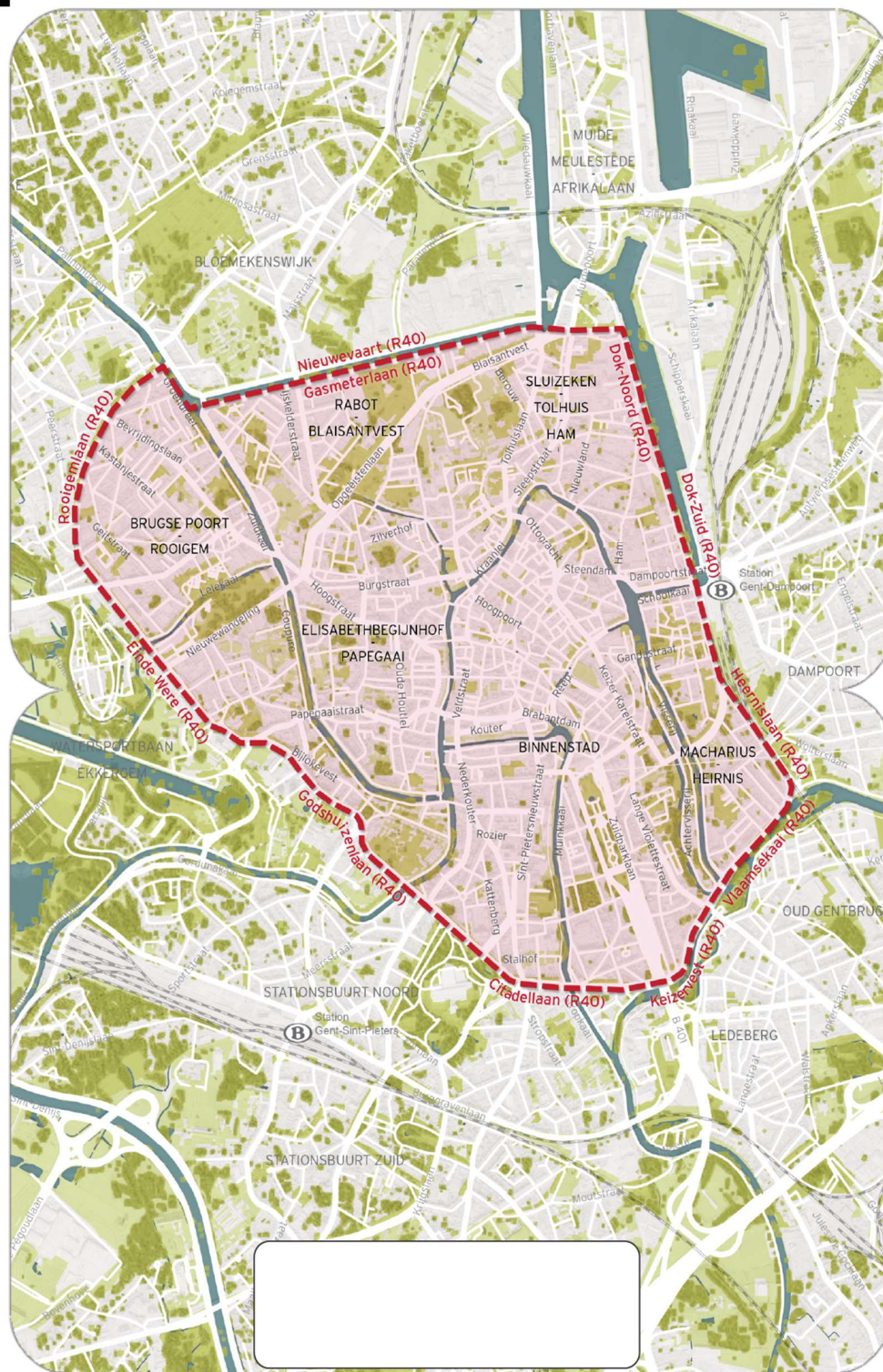
TABEL 8: ACHTSTE VERPLAATSING

<p>Waar ben je vertrokken? <i>Dit is normaalgezien hetzelfde adres als je noteerde bij 'Waar ging je naartoe' in tabel 7.</i></p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>																					
<p>Hoe laat ben je vertrokken? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Wat ging je doen? Geef het HOOFDdoel. <i>Er is slechts 1 antwoord mogelijk.</i></p>	<p><input type="checkbox"/> Naar huis</p> <p><input type="checkbox"/> Zakelijk verplaatsing (verplaatsing voor je werk)</p> <p><input type="checkbox"/> Werken</p> <p><input type="checkbox"/> Les volgen (school)</p> <p><input type="checkbox"/> Winkelen, boodschappen doen</p> <p><input type="checkbox"/> Ontspanning, sport, cultuur</p> <p><input type="checkbox"/> Iets wegbrengen/afhalen (bijvoorbeeld pakje)</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van school</p> <p><input type="checkbox"/> Een kind brengen/afhalen naar/van hobby</p> <p><input type="checkbox"/> Iemand anders wegbrengen/afhalen</p> <p><input type="checkbox"/> Diensten (bijvoorbeeld dokter, bank, ...)</p> <p><input type="checkbox"/> Iets anders, namelijk: <input type="text"/></p>																					
<p>Waar ging je naartoe?</p>	<p>Postcode of gemeente:.....</p> <p>Straat:.....</p> <p><i>Indien buitenland, gemeente + land:.....</i></p>																					
<p>Hoe ben je daar naartoe gegaan? <i>Noteer alle vervoerswijzen (ook te voet) die je gebruikt hebt in de juiste volgorde. Noteer bij elke vervoerswijze de afgelegde afstand en de reistijd (inclusief parkeertijd of wachttijd voor openbaar vervoer).</i></p> <p>A = te voet B = met de fiets C = met de bus, tram of metro D = met de trein E = met de brommer/moto F = met de wagen, als bestuurder G = met de wagen, als passagier H = andere (bijv. step, skateboard, ...)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vervoerswijze (A t.e.m. H)</th> <th>Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)</th> <th>Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>2)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>3)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>4)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>5)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> <tr> <td>6)</td> <td>....., ... km</td> <td>.... uur min</td> </tr> </tbody> </table>	Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)	1), ... km uur min	2), ... km uur min	3), ... km uur min	4), ... km uur min	5), ... km uur min	6), ... km uur min
Vervoerswijze (A t.e.m. H)	Afstand (bijv. 0,2 of 6,1 km)	Reisduur (bijv. 1 uur 45 min)																				
1), ... km uur min																				
2), ... km uur min																				
3), ... km uur min																				
4), ... km uur min																				
5), ... km uur min																				
6), ... km uur min																				
<p>Hoe laat ben je er aangekomen? <i>Noteer 1, 2, ... uur in de namiddag als 13, 14, ... uur.</i></p>	<p><input type="text"/> <input type="text"/> uur <input type="text"/> <input type="text"/> min</p>																					
<p>Heb je hierna nog een verplaatsing gemaakt?</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja → Hoeveel bijkomende verplaatsingen? <input type="text"/></p> <p><input type="checkbox"/> Neen → <i>Dan eindigt hier de vragenlijst.</i></p>																					

Hartelijk dank voor jouw medewerking!

MOBILITEITSONDERZOEK 2021

Bijlage: vragenlijst



V.u.: Algemeen directeur – Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - 2021

gent:



Analyserapport: trends in het mobiliteitsonderzoek Gent 2012-2021

Onderzoeksbureau M.A.S.
Tel 016 22 69 67 / info@masresearch.be

Rapport
Mei 2022

V.u.: Algemeen directeur – Stadhuis, Botemarkt 1, 9000 Gent - 2021

M.A.S. – Marktstudies op maat

Colofon

Opdrachtgever	Stad Gent, IVA Mobiliteitsbedrijf
Onderzoeksbureau	M.A.S. Brusselsesteenweg 46 A, 3000 Leuven
Projectuitvoering	Anita Claes, projectcoördinator Nele Van Der Donckt, sr. adviseur Dirk Buyens, sr. adviseur
Datum	Mei 2022
Status document	Eindrapport

Inhoud

1.	INLEIDING	6
2.	METHODOLOGIE VERGELIJKING RESULTATEN MOBILITEITSONDERZOEKEN.....	7
3.	RESULTATEN TRENDANALYSE 2012-2021.....	9
3.1	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG.....	9
3.1.1	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG.....	10
3.1.2	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG.....	16
3.1.3	VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG MIDDELS VERPLAATSGEDRAG.....	19
3.2	VERVOERMIDDELENBEZIT EN PARKEERGEDRAG	27
3.2.1	VERVOERMIDDELENBEZIT	27
3.2.2	PARKEERGEDRAG.....	31
3.3	MOBILITEIT IN DE STAD GENT EN IN DE BUURT	35
3.3.1	TE VOET.....	35
3.3.2	MET DE FIETS	37
3.3.3	OPENBAAR VERVOER	40
3.3.4	PARKEREN	41
3.3.5	ALGEMEEN	43
3.3.6	VERKEERSVEILIGHEID	44
4.	BIJLAGE	45
4.1	WEGINGSCOËFFICIËNTEN	45
4.2	INDELING VOLGENS STADSDEEL.....	48

Tabellen

Tabel 1: Overzicht van de gehanteerde parameters bij de weging van de resultaten van de Mobiliteitsonderzoeken 2012, 2015, 2018 en 2021	7
Tabel 2: Overzicht foutenmarges van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken	8
Tabel 3: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2012	46
Tabel 4: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2015	46
Tabel 5: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018	47
Tabel 6: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2021	47

Figuren

Figuur 1: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	10
Figuur 2: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	11
Figuur 3: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Centrum, 2012-2021	12
Figuur 4: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Noordoost, 2012-2021	13
Figuur 5: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Rand, 2012-2021	14
Figuur 6: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Zuidwest, 2012-2021	15
Figuur 7: Modal split naar woon-werkverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	16
Figuur 8: Modal split naar woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	17
Figuur 9: Modal split naar woon-werk + woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021	18
Figuur 10: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 0-1,0 km, 2012-2021	19
Figuur 11: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 1,1-3,0 km, 2012-2021	20
Figuur 12: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 3,1-5,0 km, 2012-2021	21
Figuur 13: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 5,1-10,0 km, 2012-2021	22
Figuur 14: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 10,1-15,0 km, 2012-2021	23
Figuur 15: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 15,1-25,0 km, 2012-2021	24
Figuur 16: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 25,1-40,0 km, 2012-2021	25
Figuur 17: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand >40,1 km, 2012-2021	26
Figuur 18: Fietsen in het gezin, 2012-2021	27
Figuur 19: Wagens (eigen + salaris) in het gezin, 2012-2021	28
Figuur 20: Eigen wagens in het gezin, 2012-2021	29
Figuur 21: Bedrijfswagens in het gezin, 2012-2021	30
Figuur 22: Stelplaats van alle fietsen thuis, 2012-2021	31
Figuur 23: Stelplaats van fiets op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021	32
Figuur 24: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), 2012-2021	33
Figuur 25: Stelplaats van wagen op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021	34
Figuur 26: Gent is een voetgangersstad – Totaal, 2021	35
Figuur 27: De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden – Totaal, 2012-2021	36
Figuur 28: Gent is een fietsstad – Totaal, 2012-2021	37
Figuur 29: De fietsinfrastructuur in mijn buurt is goed onderhouden – Totaal, 2012-2021	38
Figuur 30: Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt / In mijn buurt zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen – Totaal, 2012-2021	39
Figuur 31: In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus-/tramlijnen – Totaal, 2012-2021	40
Figuur 32: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een autoparkeerplaats (in parkings, op straat, ...) vinden – Totaal, 2021	41
Figuur 33: In mijn straat kunnen de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats vinden / Er is voldoende parkeerplaats in mijn buurt – Totaal, 2012-2021	42
Figuur 34: Mijn buurt is vlot bereikbaar met de wagen – Totaal, 2021	43
Figuur 35: Door de autovrije gebieden is het aangenamer leven in de stad – Totaal, 2021	43
Figuur 36: Ik voel me veilig in het verkeer in mijn buurt – Totaal, 2021	44

1. Inleiding

Aansluitend bij de vier Gentse Mobiliteits- en verplaatsingsonderzoeken van 2012, 2015, 2018 en 2021 worden, in wat volgt, de resultaten van een trendanalyse van deze Mobiliteitsonderzoeken gerapporteerd.

De vergelijking van de resultaten over de vier edities heen richt zich op volgende onderdelen:

- het verplaatsingsgedrag middels het verplaatsingsdagboekje;
- het vervoermiddelenbezit en parkeergedrag
- de mobiliteit in de stad en in de buurt (middels een 11-tal stellingen).

Voorafgaandelijk wordt beknopt de methodologie toegelicht, noodzakelijk om de resultaten van de verschillende onderzoeken met elkaar te kunnen vergelijken.

2. Methodologie vergelijking resultaten Mobiliteitsonderzoeken

Voorliggend rapport betreft een trendanalyse van het Mobiliteitsonderzoek, waarbij de resultaten van de voorbije edities (i.c. 2012, 2015, 2018 en 2021) met elkaar vergeleken worden.

Om de resultaten van de verscheidene edities met elkaar te kunnen vergelijken, werden ze allen gewogen op basis van dezelfde parameters (i.c. stadsdeel, leeftijd en geslacht), alsook eenzelfde indeling per parameter (zie tabel 1).

Tabel 1: Overzicht van de gehanteerde parameters bij de weging van de resultaten van de Mobiliteitsonderzoeken 2012, 2015, 2018 en 2021

Parameter	Indeling
Geslacht	Man
	Vrouw
Leeftijd	10-19
	20-29
	30-39
	40-49
	50-59
	60-69
	70-79
Woonplaats	Gent Centrum
	Gent Noordoost
	Gent Rand
	Gent Zuidwest

Door een weging toe te passen worden eventuele significante verschillen tussen de verdeling in de steekproef en de verdeling in de populatie op de betreffende parameters ondervangen voor elk van de Mobiliteitsonderzoeken. Binnen elke editie van het Mobiliteitsonderzoek wordt voor elke subgroep van respondenten (bijv. mannen woonachtig in Gent Zuidwest van 50 tot 59 jaar oud) een wegingscoëfficiënt berekend op basis van hun aandeel in de populatie ten opzichte van hun aandeel in de steekproef. Op die manier krijgen subgroepen die onder- of oververtegenwoordigd zijn in de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken eenzelfde gewicht in de resultaten als hun vertegenwoordiging in de populatie.

Voor een overzicht van de gehanteerde wegingscoëfficiënten per subgroep voor elk van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken verwijzen we naar de tabel 3 tot en met tabel 6 in bijlage.

De nauwkeurigheid van de resultaten is afhankelijk van de steekproefgrootte. Des te groter de steekproef is, des te nauwkeuriger zal het resultaat zijn.

Met een betrouwbaarheidsinterval van 95% ligt de maximale foutenmarge van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken op het niveau van de stad Gent tussen 2,1% en 2,3%. Concreet betekent dit dat elk weergegeven antwoordpercentage in de steekproef, met 95% zekerheid, maximaal 2,1% tot 2,3% afwijkt (in negatieve of positieve zin) van het werkelijke percentage in de Gentse populatie.

Op het niveau van de stadsdelen varieert de maximale foutenmarge – omwille van de kleinere steekproefaantallen – tussen 3,4% en 5,3%.

Tabel 2: Overzicht foutenmarges van de beschouwde Mobiliteitsonderzoeken

	Aantal in populatie	Aantal in steekproef	Betrouwbaarheidsniveau	Maximale foutenmarge
EDITIE 2012				
Gent	205.495	2.221	95%	2,1%
Centrum	37.187	402	95%	4,9%
Noordoost	51.797	560	95%	4,1%
Rand	77.189	834	95%	3,9%
Zuidwest	39.322	425	95%	4,7%
EDITIE 2015				
Gent	205.495	1.869	95%	2,3%
Centrum	37.187	338	95%	5,3%
Noordoost	51.797	471	95%	4,5%
Rand	77.189	702	95%	3,7%
Zuidwest	39.322	358	95%	5,2%
EDITIE 2018				
Gent	215.797	2.043	95%	2,2%
Centrum	39.620	375	95%	5,0%
Noordoost	52.689	499	95%	4,4%
Rand	83.106	787	95%	3,5%
Zuidwest	40.382	382	95%	5,0%
EDITIE 2021				
Gent	220.820	2.100	95%	2,1%
Centrum	40.539	386	95%	5,0%
Noordoost	55.316	526	95%	4,3%
Rand	84.636	805	95%	3,4%
Zuidwest	40.329	384	95%	5,0%

3. Resultaten trendanalyse 2012-2021

3.1 Verplaatsingsgedrag middels verplaatsingsdagboek

BEGRIPPEN

- Onder **een ‘verplaatsing’** moet worden verstaan: “het verlaten van een plaats om naar een andere plaats/bestemming te gaan en dit met een bepaald doel (d.i. om op die plaats iets te doen)”.

Een verplaatsing kan met meerdere voertuigen gemaakt worden, dus uit meerdere deeltrajecten bestaan. Een dergelijk deeltraject wordt aangeduid als **een ‘rit’**.

Om een concreet voorbeeld te geven: een respondent verlaat het huis en gaat met de fiets naar het station. Daar neemt hij de trein en vervolgens de metro tot aan de werkplaats. Na het werk wordt dezelfde verplaatsing – in omgekeerde richting – gemaakt naar huis.

Deze respondent maakt in totaal 2 verplaatsingen: 1. van huis naar werk; 2. van werk naar huis. Beide verplaatsingen bestaan uit 3 ritten: 1. per fiets van huis tot station; 2. per trein van station tot station; 3. per metro van station tot het werk (en omgekeerd).

Gelet op de complexiteit en diversiteit van het verplaatsingspatroon werd daarom zowel in het schriftelijk als het online verplaatsingsdagboekje voor de respondent een toelichting gegeven over wat precies bedoeld wordt met een ‘verplaatsing’ en hoe het begrip toe te passen in een aantal vaak voorkomende ‘standaardgevallen’; er werden voorbeelden gegeven van mogelijk voorkomende verplaatsingen en dit zowel voor de volwassenen als voor de jongeren.

- Onder **hoofdvervoerswijze / hoofdvervoersmiddel** moet worden verstaan: “de wijze waarop de respondent de grootste afstand van de verplaatsing aflegt”. Indien dit één verplaatsingsmiddel is (bijv. een verplaatsing van thuis naar school te voet) dan is uiteraard per definitie dat respectievelijke verplaatsingsmiddel (dus hier te voet) het hoofdvervoersmiddel. Indien eerst te voet 300 meter gewandeld wordt om vervolgens de bus te nemen over een afstand van 5 km dan is de bus het hoofdvervoersmiddel.
- Met **afstand** wordt bedoeld, de afstand van de totale verplaatsing en niet alleen de afstand van het hoofdvervoersmiddel. De aanduidingen van de afstand zijn subjectieve percepties van de respondenten die evenwel via cleaning van de data in de mate van het mogelijke werden gecorrigeerd.
- Wanneer in het rapport gesproken wordt over ‘verschil(len)’ houdt dit steeds **significantie** in en **dit op het 0.05-niveau**. Indien er geen significantie is, wordt niet gesproken in termen van ‘een verschil’ en wordt dit ook niet in de tekst vermeld.

3.1.1 Verplaatsingswijze - Hoofdvervoerswijze

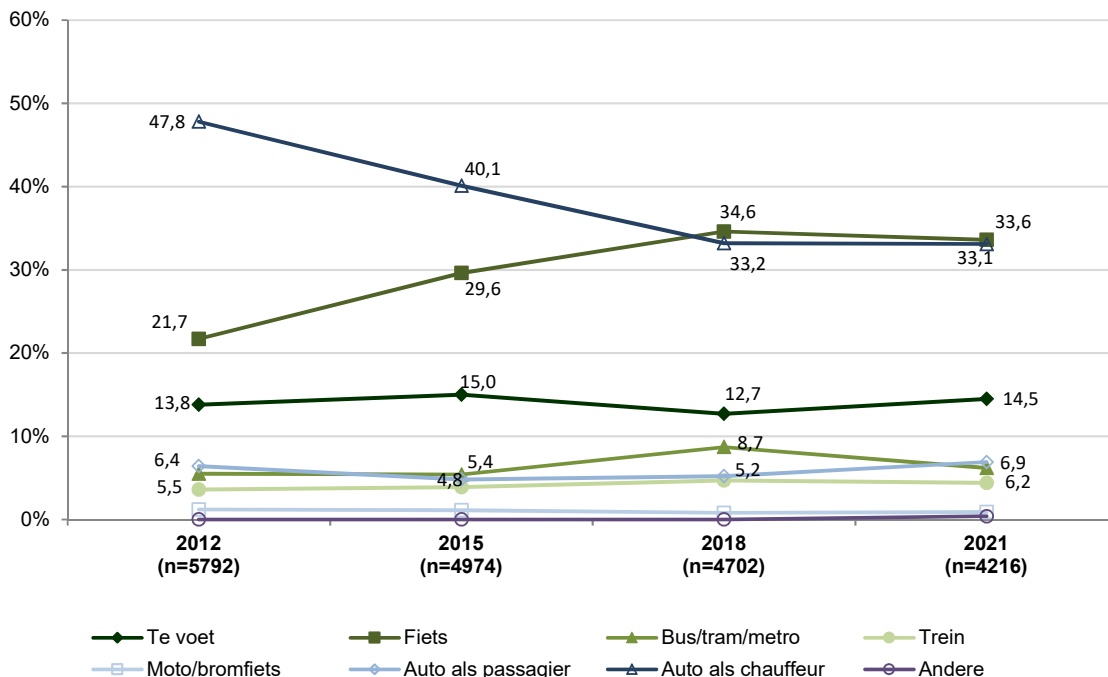
Voor elke gemaakte verplaatsing diende de respondent het gebruikte vervoersmiddel te noteren – hoe heeft men zich verplaatst? Dit kon uiteraard meer dan één vervoersmiddel zijn, bijvoorbeeld met de fiets naar het station en vervolgens met de trein tot aan het werk (= 1 verplaatsing, 2 vervoersmiddelen). Het vervoersmiddel waarmee de langste afstand is afgelegd, wordt beschouwd als de ‘hoofdvervoerswijze’.

3.1.1.1 HOOFDVERVOERSWIJZE GENT TOTAAL

Algemeen kan vastgesteld worden dat het aandeel verplaatsingen op duurzame wijze (te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer) sinds 2012 in de daaropvolgende jaren 2015 en 2018 significant gestegen is (van 45% in 2012 tot 54% in 2015 en 61% in 2018). Sinds 2018 is het aandeel niet significant gewijzigd. Het aandeel niet-duurzame verplaatsingen is anderzijds significant gedaald van 2018 t.o.v. 2015 en 2012 gedaald van resp. 39% t.o.v. 46% en 55%. Sinds 2018 is het aandeel stabiel gebleven (41%).

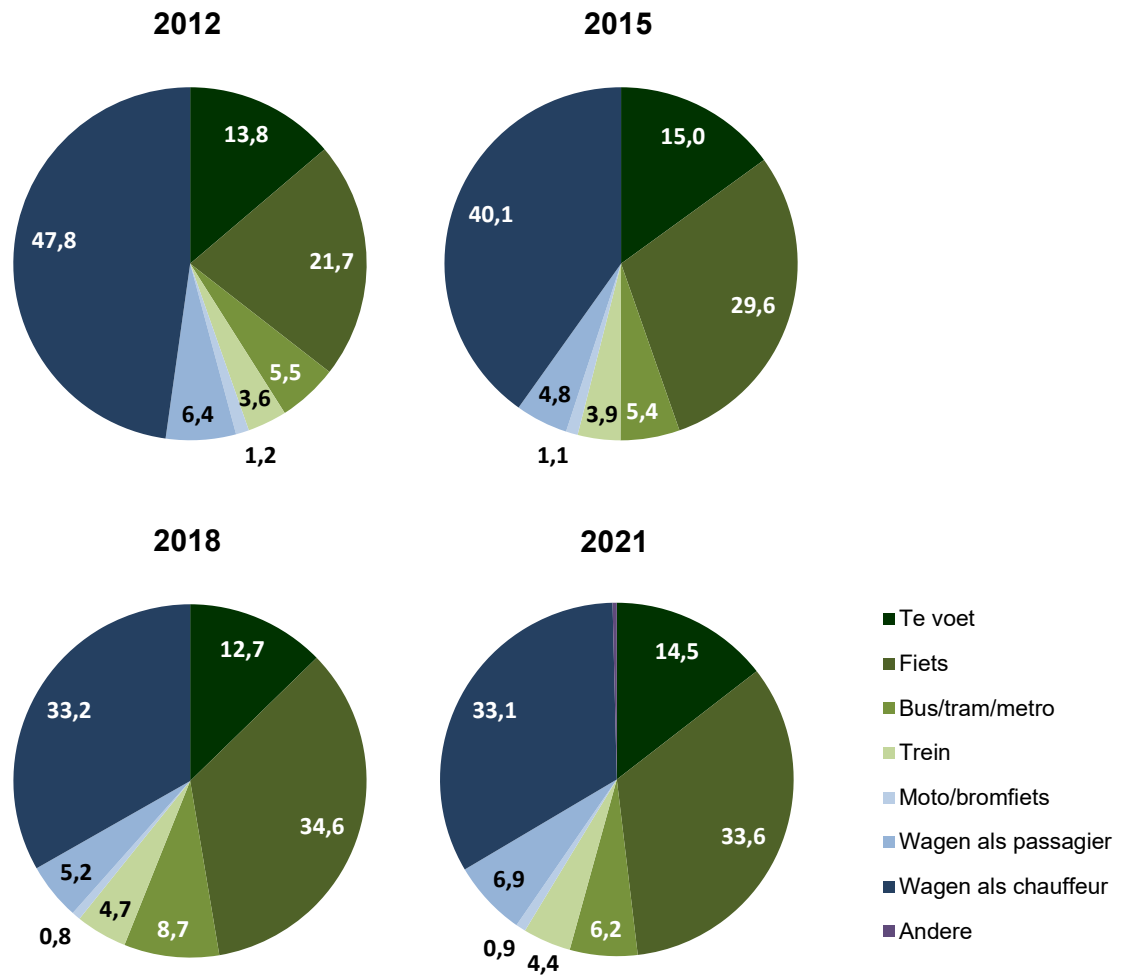
In detail beschouwd, blijkt uit Figuur 1 en Figuur 2 dat het aandeel verplaatsingen met de fiets significant gestegen is over de drie eerste edities (2012 - 2018) en in 2021 t.o.v. 2018 niet significant gewijzigd is. Het aandeel verplaatsingen met de auto als chauffeur is dan weer significant over de jaren 2012, 2015 en 2018 gedaald en dan stabiel gebleven.

Figuur 1: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

Figuur 2: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012: n=5.792; 2015: n=4.974; 2018: n=4.702; 2021: n=4.216)

3.1.1.2 HOOFDVERVOERSWIJZE PER DEELGEBIED / STADSDEEL

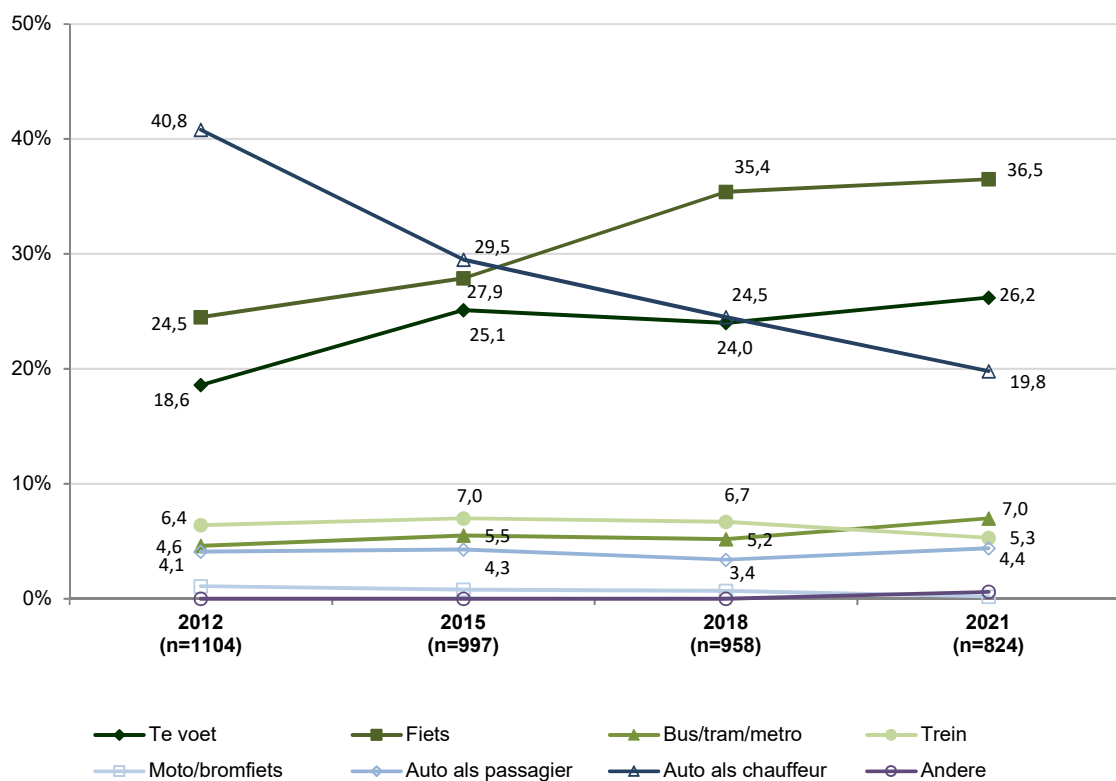
Uit onderstaande figuren kan voor elk stadsdeel volgende vaststellingen in de evolutie naar hoofdvervoerswijze van 2012 tot 2021 worden opgetekend.

De inwoners van Gent **Centrum** verplaatsen zich in 2021 significant veel minder vaak met de wagen als chauffeur in vergelijking met de vorige onderzoeken (resp. 20% t.o.v. 41% in 2012, 30% in 2015 en 25% in 2018).

Het aandeel verplaatsingen te voet is van 2015 t.o.v. 2012 significant gestegen met 6% (resp. 25% t.o.v. 19%) om daarna voor de volgende 2 edities 2018 en 2021 niet significant te veranderen (resp. 24% en 26%).

Betreffende het aandeel fietsverplaatsingen, hier noteren we een significante stijging van 2021 t.o.v. 2012 en 2015 (resp. 37% t.o.v. 25% en 28%). Ten opzichte van 2018 is het aandeel fietsverplaatsingen in 2021 niet significant gewijzigd.

Figuur 3: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Centrum, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

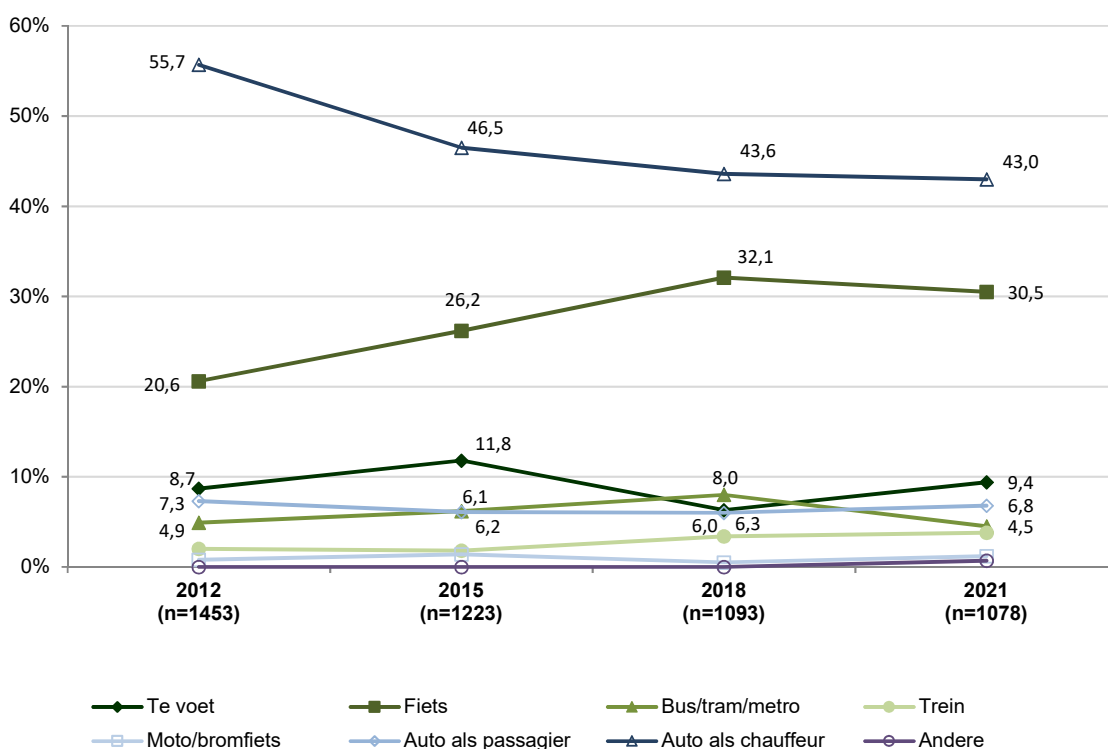
Het aandeel verplaatsingen met de fiets van de inwoners van Gent **Noordoost** is sinds 2012 over de twee daaropvolgende edities significant gestegen van 21% tot 32% in 2018, om daarna niet meer significant te wijzigen in 2021 (31%).

Het aandeel verplaatsingen met de auto als chauffeur is in dit stadsdeel significant gedaald in de periode 2012 – 2018 van resp. 56% tot 44% en sinds 2021 t.o.v. 2018 hetzelfde is gebleven (resp. 43% en 44%).

Het aandeel verplaatsingen met bus of tram van de inwoners van Gent Noordoost kent een schommelend verloop: de stijging van 5% in 2012 tot 8% in 2018 is significant om dan terug significant te dalen tot 5% in 2021.

Eenzelfde tendens zien we bij de verplaatsingen te voet.

Figuur 4: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Noordoost, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

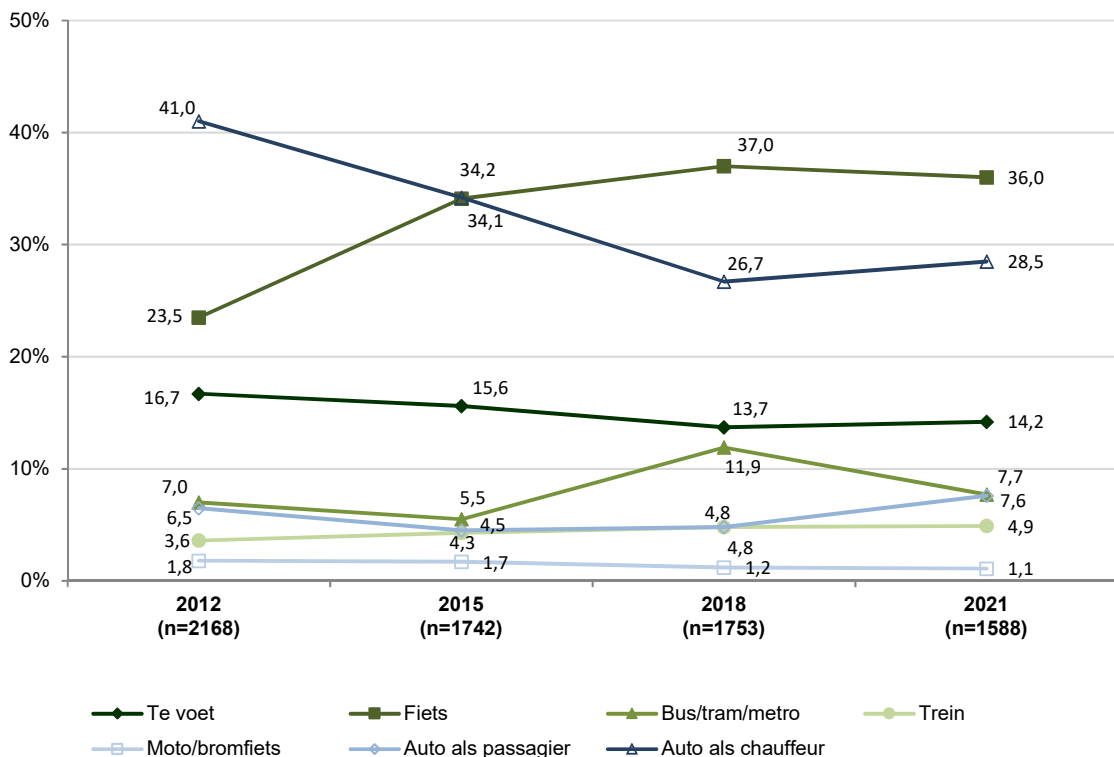
De tendens van een aanzienlijke daling van het aandeel verplaatsingen met de wagen als chauffeur tegenover een aanzienlijke stijging van het aandeel fietsverplaatsingen kan eveneens vastgesteld worden bij de inwoners van Gent **Rand**.

Het aandeel van de verplaatsingen met de fiets stijgt sinds 2012 tot 2018 significant van resp. 24% tot 37%; in 2021 zijn de fietsverplaatsingen niet meer significant gewijzigd t.o.v. 2018.

Betreffende de verplaatsingen met de wagen als chauffeur, sinds 2012 is het aandeel significant gedaald van 41% tot 27% in 2018 om daarna in 2021 niet meer significant te veranderen (29% t.o.v. 27%).

Tenslotte kan van 2021 t.o.v. 2018 een significante daling vastgesteld worden van het aandeel verplaatsingen met bus of tram met 3 procentpunten terwijl tussen 2015 en 2018 het resp. aandeel verdubbeld is van 6% in 2015 tot 12% in 2018.

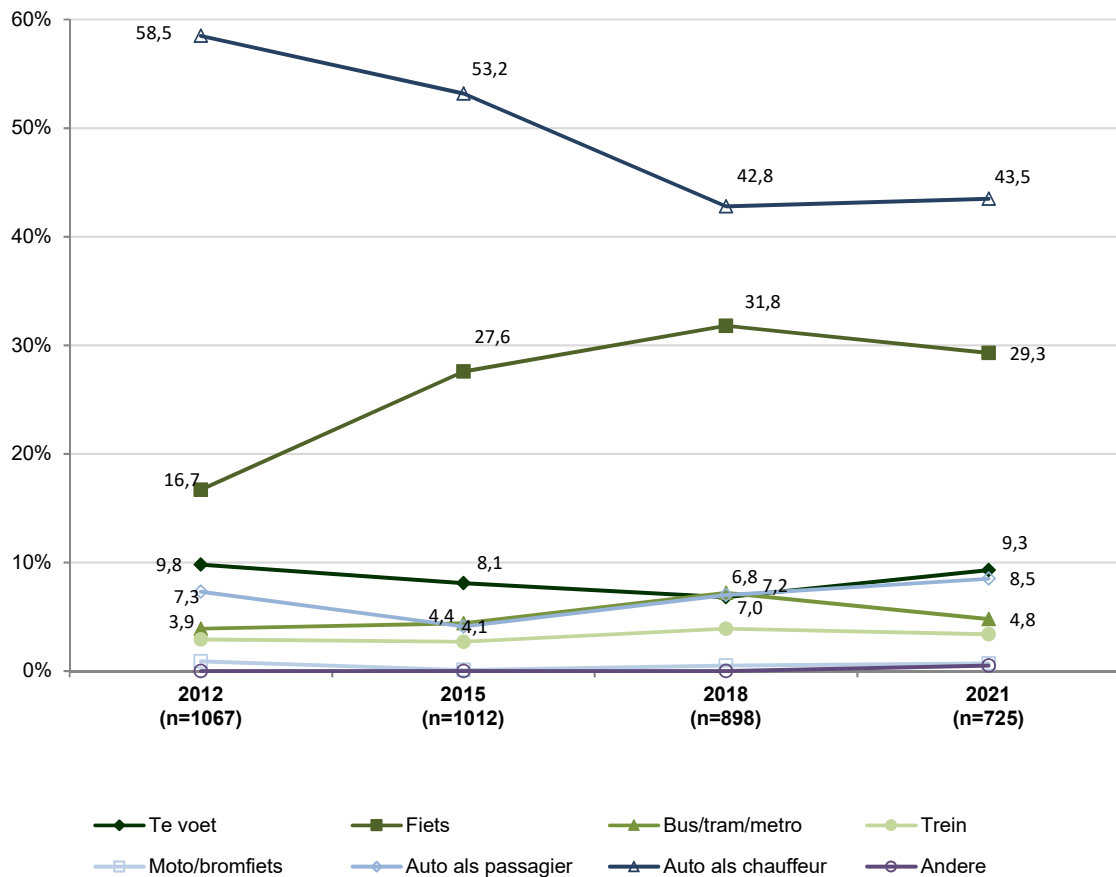
Figuur 5: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Rand, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

Bij de inwoners van Gent **Zuidwest** kunnen voor de periode 2012-2018 dezelfde tendensen als bij de inwoners van Gent Rand worden genoteerd en dit voor alle vervoerswijzen: m.n. een significante daling van de autoverplaatsingen als chauffeur en een significante stijging van de fietsverplaatsingen waarbij aandeel van de resp. verplaatsingen in 2021 t.o.v. 2018 niet meer significant gewijzigd is.

Figuur 6: Modal split naar hoofdvervoerswijze van de verplaatsingen Gent Zuidwest, 2012-2021



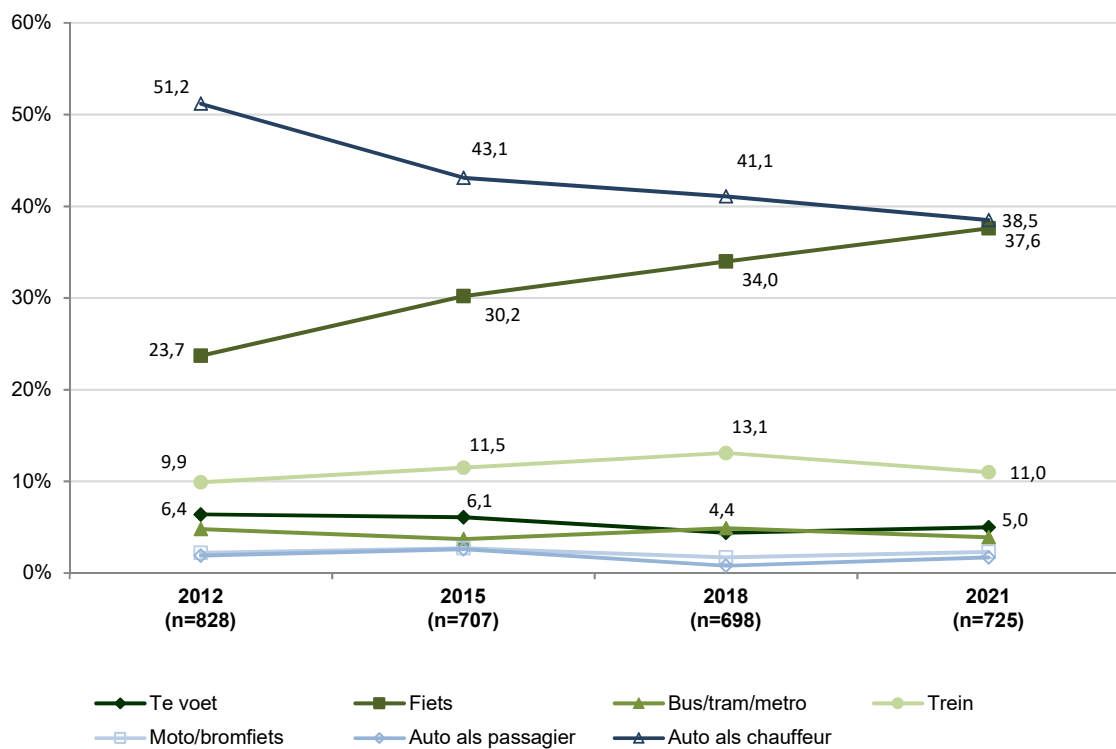
Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

3.1.2 Verplaatsingsmotief en verplaatsingswijze

3.1.2.1 MODAL SPLIT WOON-WERKVERPLAATSINGEN

Uit de analyse van de modal split naar motief en inzonderheid naar het motief 'werken', blijkt dat het aandeel fietsverplaatsingen van thuis naar het werk sinds 2012 significant is toegenomen in de daaropvolgende edities met 14 procentpunten terwijl het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur significant gedaald zijn in 2015 t.o.v. 2012 (resp. 43% en 51%) om daarna niet meer significant te veranderen (resp. 41% in 2018 en 39% in 2021).

Figuur 7: Modal split naar woon-werkverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

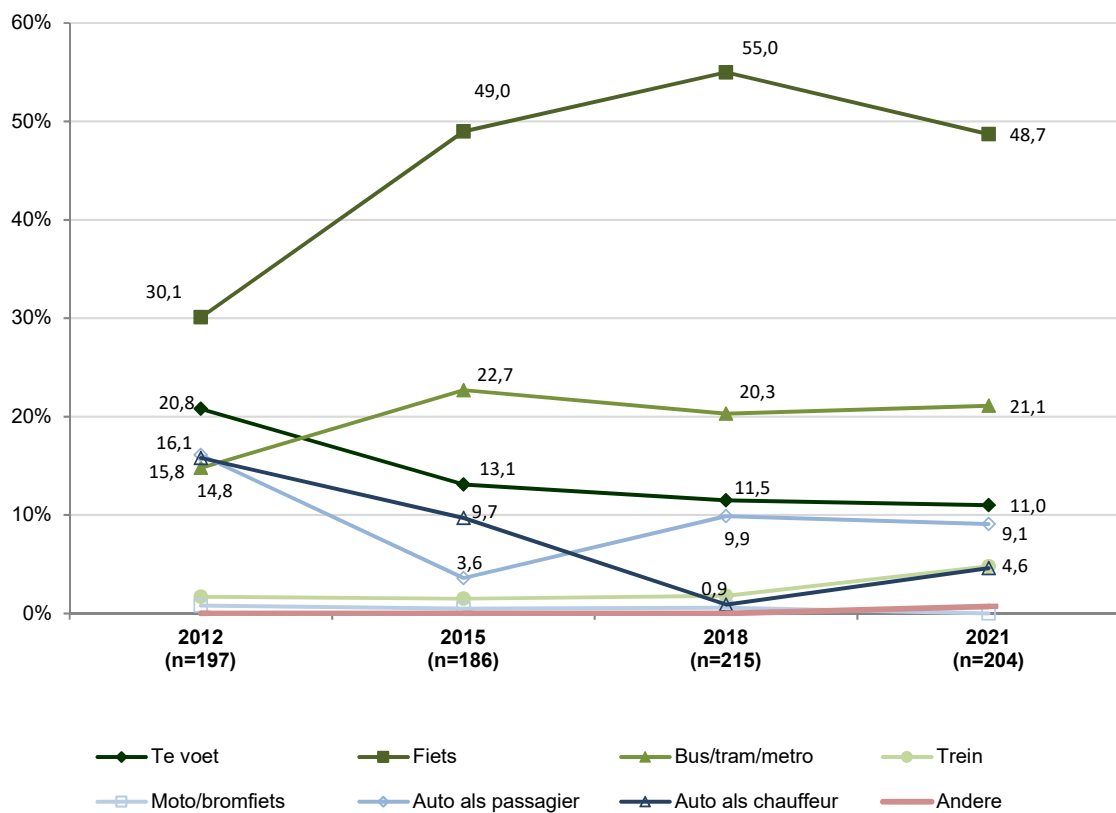
3.1.2.2 MODAL SPLIT WOON-SCHOOLVERPLAATSINGEN

Betreffende het motief 'les volgen' blijkt het aandeel fietsverplaatsingen sterk significant gestegen te zijn van 2012 tot 2015 (van 30% tot 49%) om vervolgens niet meer significant te veranderen over de volgende edities.

De verplaatsingen naar school te voet zijn dan weer over de periode 2012-2015 significant gedaald (van 21% tot 13%) en daarna niet meer significant veranderd.

Het aandeel autoverplaatsingen als passagier is significant gedaald van 2012 tot 2015 (van 16% naar 4%) om tot 2018 significant te stijgen (tot 10%) en vervolgens niet significant te veranderen in 2021.

Figuur 8: Modal split naar woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



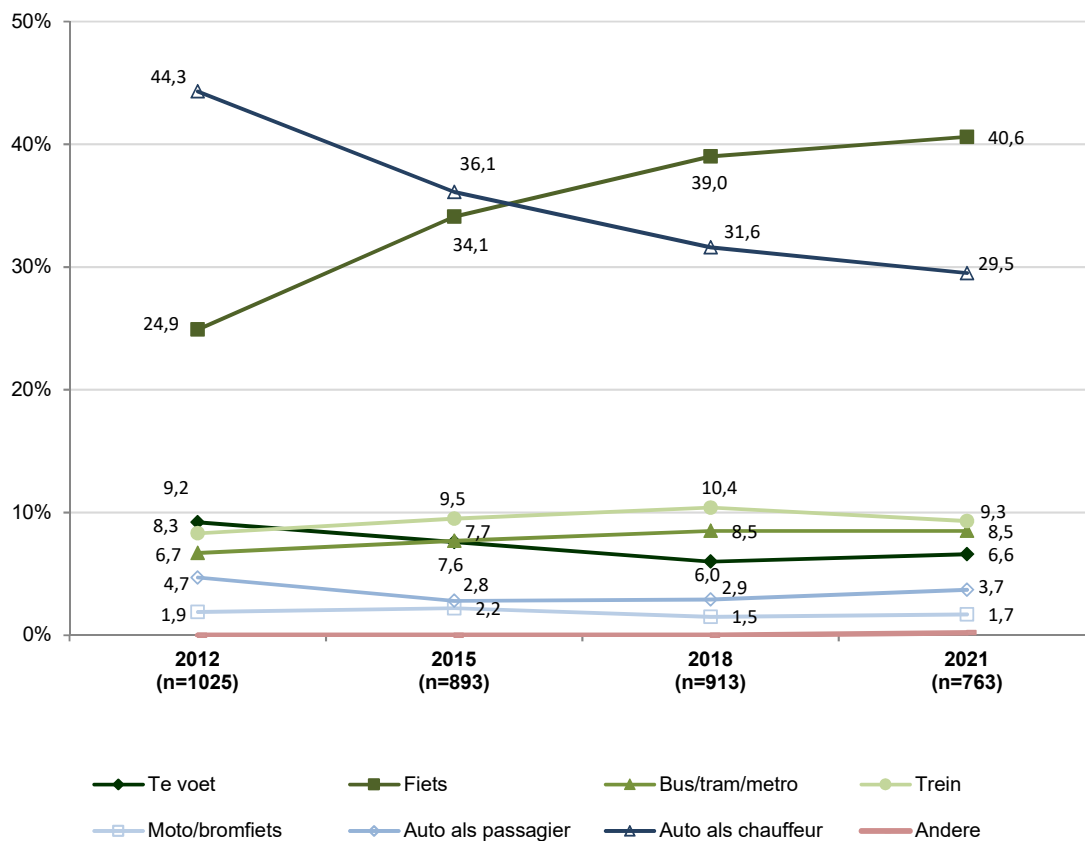
Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

3.1.2.3 MODAL SPLIT WOON-SCHOOL & WOON-WERK SAMEN

Worden de woon-werkverplaatsingen samen beschouwd met de woon-schoolverplaatsingen, dan zien we eenzelfde tendens als bij de beschouwing van de motieven afzonderlijk, m.n. het aandeel van de fietsverplaatsingen is significant gestegen sinds 2012 over de daaropvolgende twee edities (van 25% in 2012 tot 34% in 2015, 39% in 2018) om in de laatste editie niet meer significant te veranderen (41%).

Het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur laat eenzelfde evolutie optekenen, zij het in dalende zin: van 44% in 2012 tot 32% in 2018 om vervolgens niet meer significant te veranderen (30%).

Figuur 9: Modal split naar woon-werk + woon-schoolverplaatsingen Gent Totaal, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen (2012 - 2021)

3.1.3 Afstand en hoofdvervoerswijze van een verplaatsing

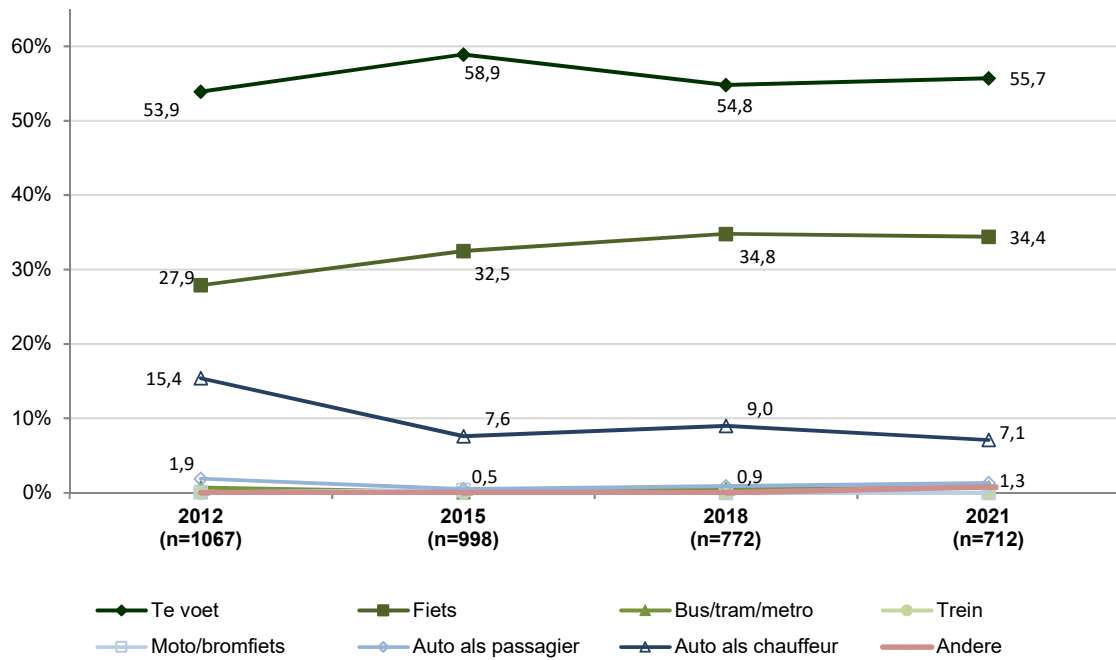
3.1.3.1 AFSTAND EN HOOFDVERVOERSWIJZE VAN ALLE VERPLAATSGEN

AFSTAND 0 - 1,0 KILOMETER

De verplaatsingen te voet en met de fiets voor minder dan 1 kilometer zijn van 2012 tot 2015 significant toegenomen; sinds 2015 zijn deze aandelen niet meer significant veranderd.

De autoverplaatsingen als chauffeur zijn anderzijds in de aangegeven periode significant gedaald om vervolgens ook niet meer significant te veranderen.

Figuur 10: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 0-1,0 km, 2012-2021



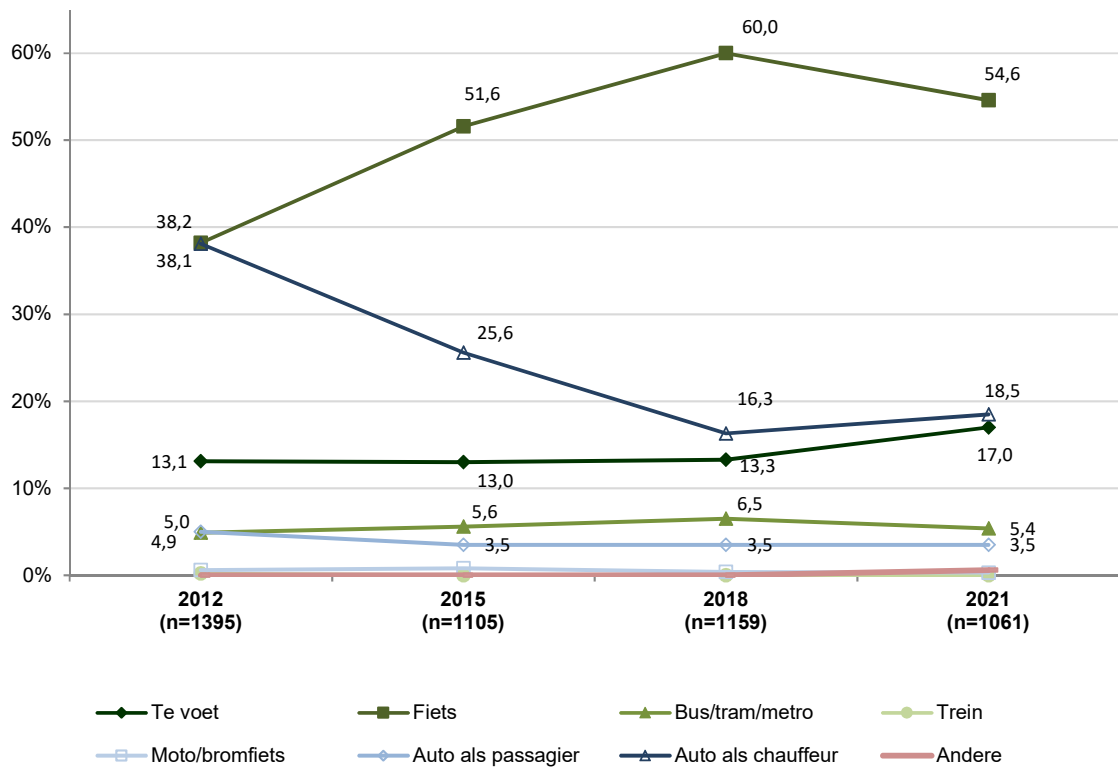
Basis: alle verplaatsingen – afstand 0 - 1,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 1,1 - 3,0 KILOMETER

Voor wat de verplaatsingen betreft van 1 tot 3 kilometer, hier zien we sinds 2012 tot 2018 enerzijds een significante stijging van de fietsverplaatsingen met 22 procentpunten (van 38% over 52% tot 60%) en anderzijds een significante daling van autoverplaatsingen als chauffeur met eenzelfde aantal procentpunten (van 38% over 26% tot 16%). In 2021 is het aandeel verplaatsingen met de fiets dan weer significant gedaald t.o.v. 2018 (van 60% naar 54%) terwijl het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur niet significant veranderd is.

In 2012 bedroeg het aandeel verplaatsingen te voet 13% en bleef de daaropvolgende twee edities ongewijzigd. Van 2018 tot 2021 wordt een significante stijging opgetekend met 4 procentpunten (van resp. 13% tot 17%).

Figuur 11: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 1,1-3,0 km, 2012-2021



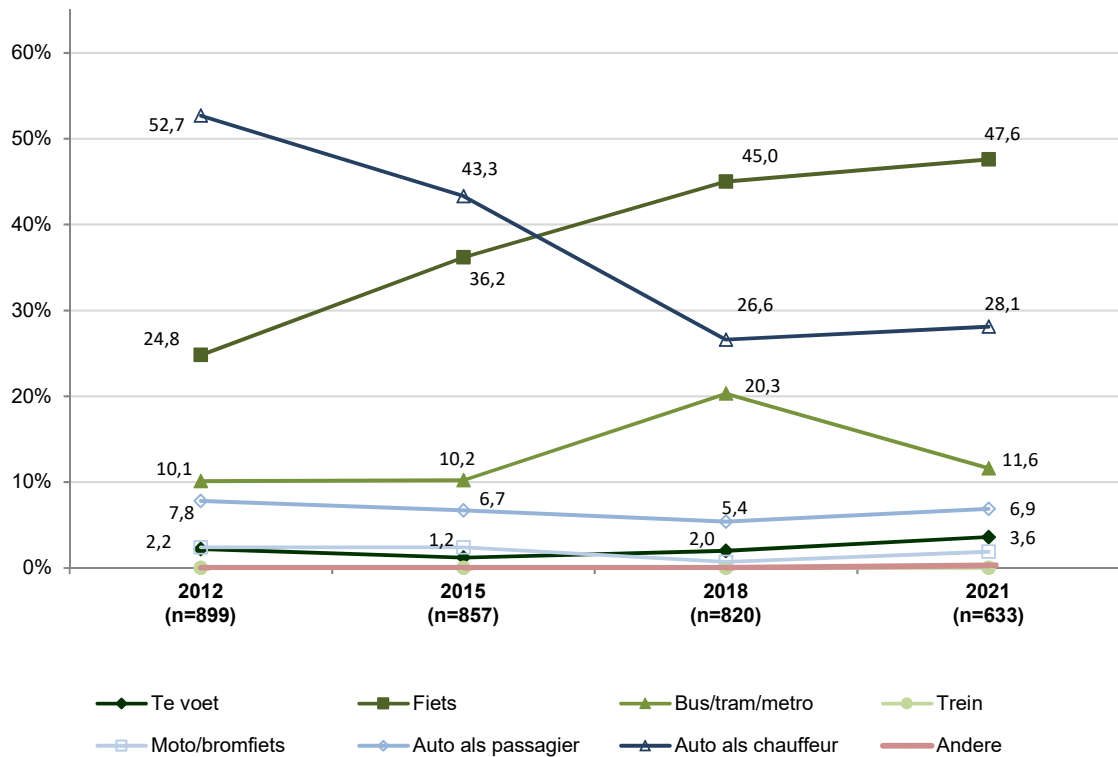
Basis: alle verplaatsingen – afstand 1,1 – 3,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 3,1 - 5,0 KILOMETER

Voor wat de verplaatsingen betreft van 3 tot 5 kilometer, ook hier zien we sinds 2012 tot 2018 enerzijds een significante stijging van de fietsverplaatsingen van 25% over 36% tot 45% en anderzijds een significante daling van autoverplaatsingen als chauffeur van 53% over 43% tot 27%. In 2021 zijn deze verplaatsingen niet meer significant veranderd t.o.v. 2018.

In 2012 en 2015 bedroeg het aandeel verplaatsingen met de bus/tram telkens 10% om dan significant toe te nemen met 10 procentpunten tot 2018 en vervolgens weer terug significant te dalen tot op het niveau van vorige edities (12%).

Figuur 12: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 3,1-5,0 km, 2012-2021



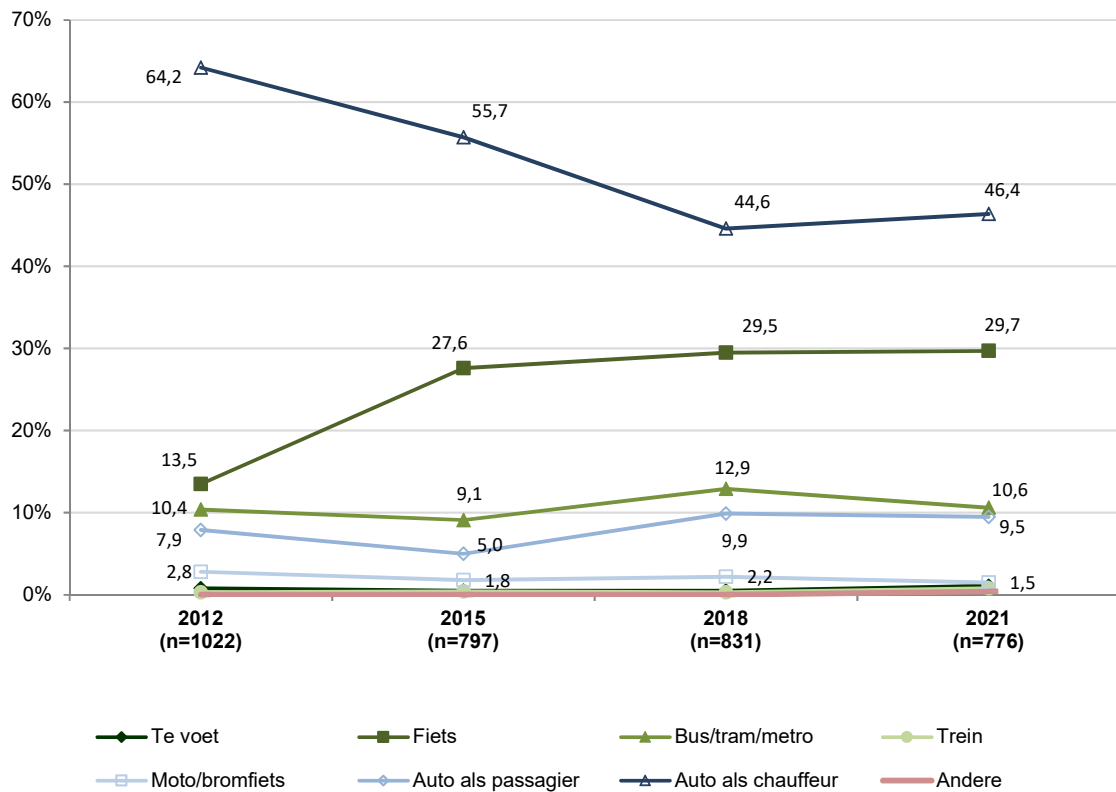
Basis: alle verplaatsingen – afstand 3,1 – 5,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 5,1 - 10,0 KILOMETER

De autoverplaatsingen als chauffeur bedroegen in 2012 64%. T.o.v. de daaropvolgende edities noteren we een significante daling tot 56% in 2015 en 45% in 2018 om vervolgens in 2021 niet meer significant te veranderen.

De fietsverplaatsingen stijgen sinds 2012 significant tot 2015 van 14% naar 28% en zijn daarna niet meer significant veranderd.

Figuur 13: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 5,1-10,0 km, 2012-2021

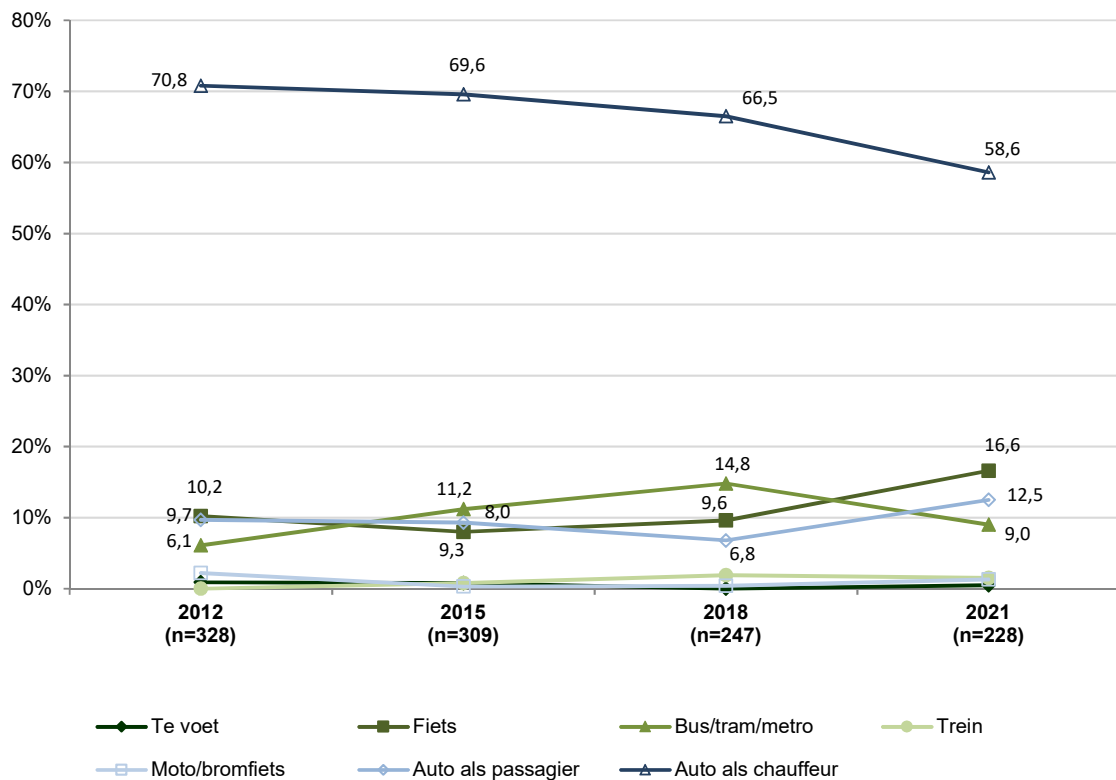


Basis: alle verplaatsingen – afstand 5,1 – 10,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 10,1 - 15,0 KILOMETER

Uit onderstaande figuur blijkt dat het aantal autoverplaatsingen als chauffeur maar ook het aantal fietsverplaatsingen voor verplaatsingen van 10 tot 15 kilometer, de eerste drie edities niet significant veranderd zijn. In 2021 is het aantal autoverplaatsingen echter wel significant gedaald t.o.v. alle vorige edities en het aantal fietsverplaatsingen significant gestegen.

Figuur 14: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 10,1-15,0 km, 2012-2021



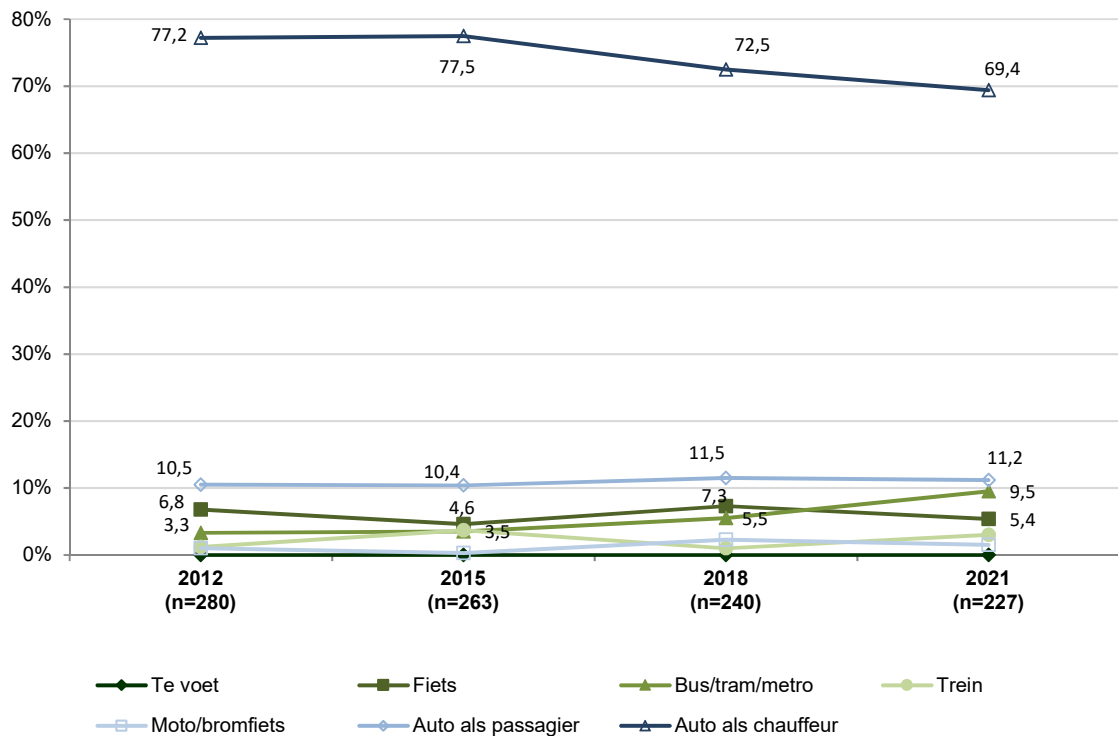
Basis: alle verplaatsingen – afstand 10,1 – 15,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 15,1 - 25,0 KILOMETER

Het aantal autoverplaatsingen als chauffeur voor verplaatsingen van 15 tot 25 kilometer, is eveneens de eerste drie edities niet significant veranderd en in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 significant gedaald van 77%-78% tot 69%.

De verplaatsingen met de bus/tram zijn hier in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 significant gestegen van 3%-4% tot 10%.

Figuur 15: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 15,1-25,0 km, 2012-2021

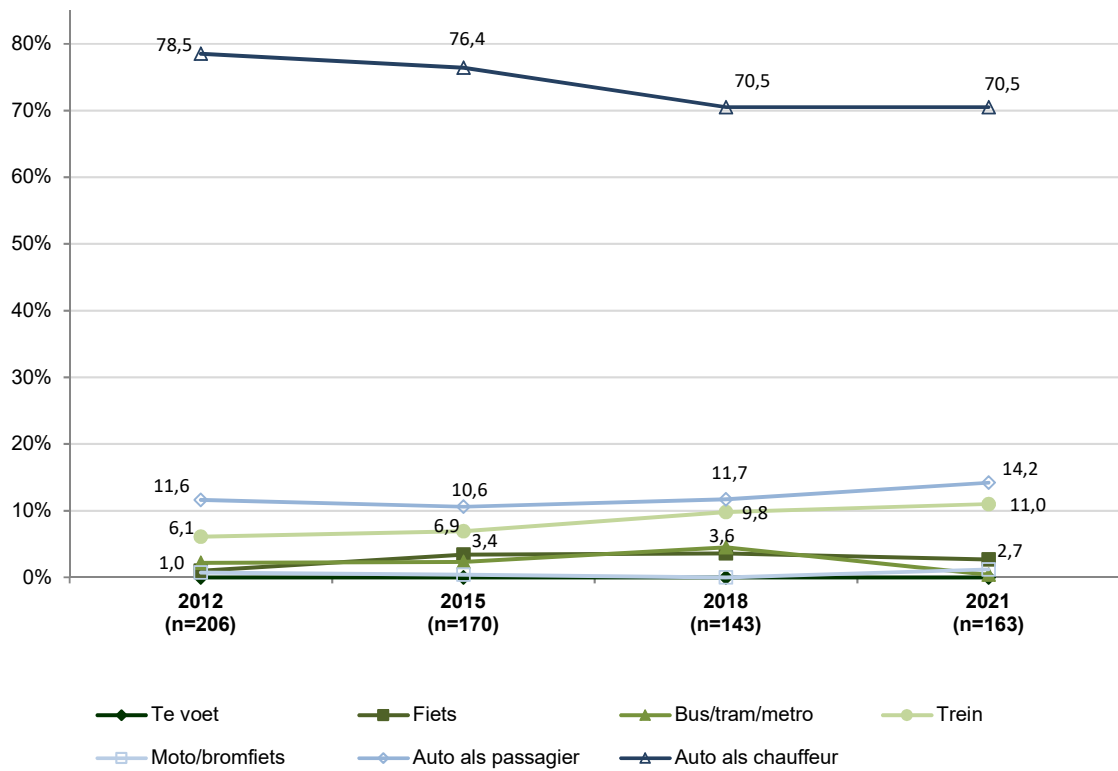


Basis: alle verplaatsingen – afstand 15,1 – 25,0 km (2012 - 2021)

AFSTAND 25,1 - 40,0 KILOMETER

De verschuivingen over de verschillende edities naar vervoerswijzen zijn niet significant.

Figuur 16: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand 25,1-40,0 km, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen – afstand 25,1 – 40,0 km (2012 - 2021)

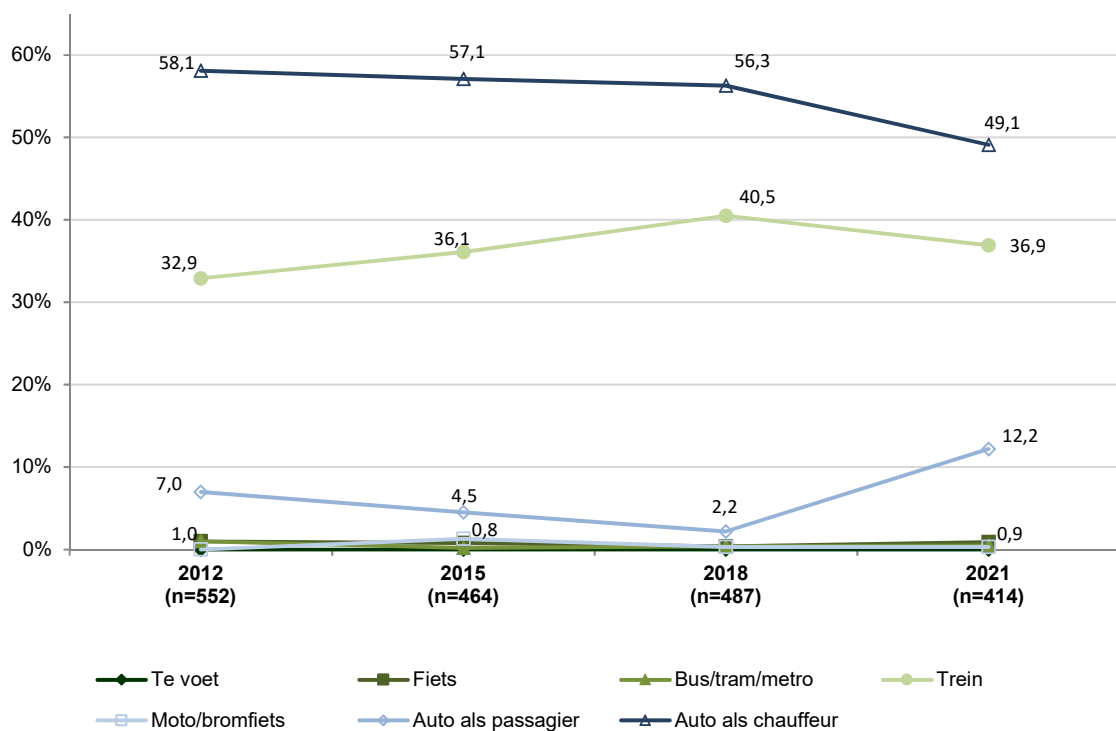
AFSTAND >40,1 KILOMETER

Het aandeel autoverplaatsingen als chauffeur voor verplaatsingen van meer dan 40 kilometer is van 2012 tot 2018 niet significant veranderd; in 2021 kan t.o.v. vorige jaren een significante daling opgetekend worden.

Betreffende het aandeel verplaatsingen met de wagen als passagier noteren we hier een significante stijging in 2021 t.o.v. de vorige drie edities.

Het aandeel treinverplaatsingen bedroeg in 2018 41%; dit is t.o.v. 2012 een significante stijging met 8 procentpunten.

Figuur 17: Modal split naar hoofdvervoerswijze alle verplaatsingen afstand >40,1 km, 2012-2021



Basis: alle verplaatsingen – afstand >40,1 km (2012 - 2021)

3.2 Vervoermiddelenbezit en parkeergedrag

3.2.1 Vervoermiddelenbezit

3.2.1.1 AANTAL FIETSEN IN HET GEZIN

In wat volgt, worden alle onderscheiden fietsen ‘samen’ beschouwd; het betreft hier de fiets, kinderfiets, de elektrische fiets, de speed pedelec en de buitenmaatse fiets (bakfiets, fietskar, cargo, ligfiets, tandem, long-tail, ...).

In 2021 en 2018 is t.o.v. 2015 en 2012 het aandeel respondenten dat over géén fiets in het gezin beschikt, significant gestegen (resp. van 8%-9% naar 13%).

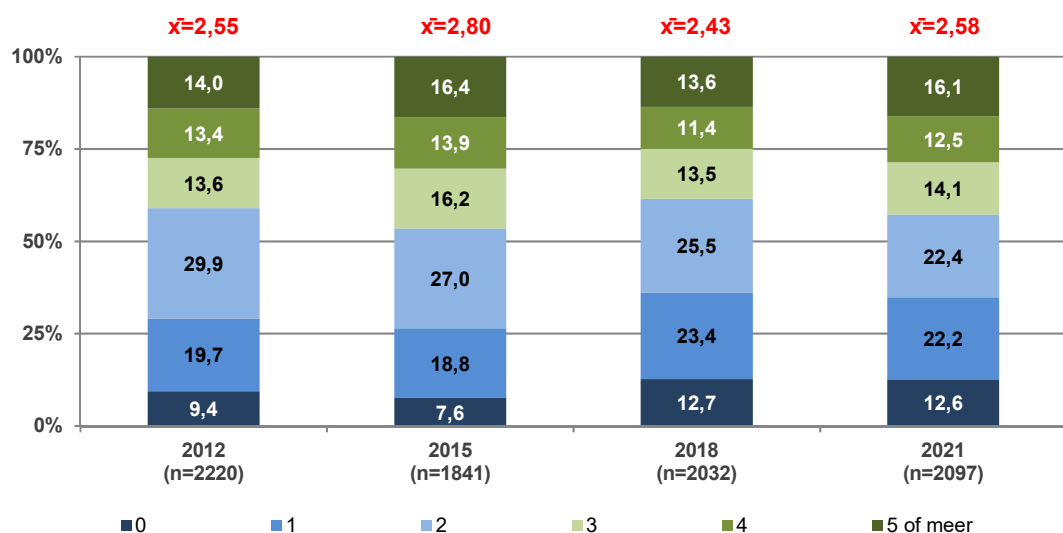
Het aandeel respondenten dat één fiets in het gezin heeft, is dan weer in 2018 t.o.v. 2012-2015 significant toegenomen (23% t.o.v. 20%-19%) om vervolgens niet meer significant te veranderen (22%).

Verder noteren we, betreffende het bezit van twee fietsen in het gezin, in 2018 en 2021 t.o.v. 2012 en 2015 een significante daling (resp. van 30%-27% naar 25%-22%).

Uit de vergelijking van de vier mobiliteitsonderzoeken inzake het gemiddeld aantal fietsen in het gezin blijkt dat het hoogste gemiddelde kan worden opgetekend bij de editie 2015, i.c. 2,8 fietsen.

In 2015 is t.o.v. 2012 het gemiddeld aantal fietsen in het gezin significant gestegen van 2,58 in 2012 naar 2,80 in 2015; in de daaropvolgende editie 2018 daalt dit gemiddelde t.o.v. 2015 significant naar 2,43. Ook de daling in 2021 t.o.v. 2015 (van 2,8 naar 2,58) is significant.

Figuur 18: Fietsen in het gezin, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

3.2.1.2 AANTAL WAGENS IN HET GEZIN

TOTAAL AANTAL WAGENS (EIGEN + SALARIS)

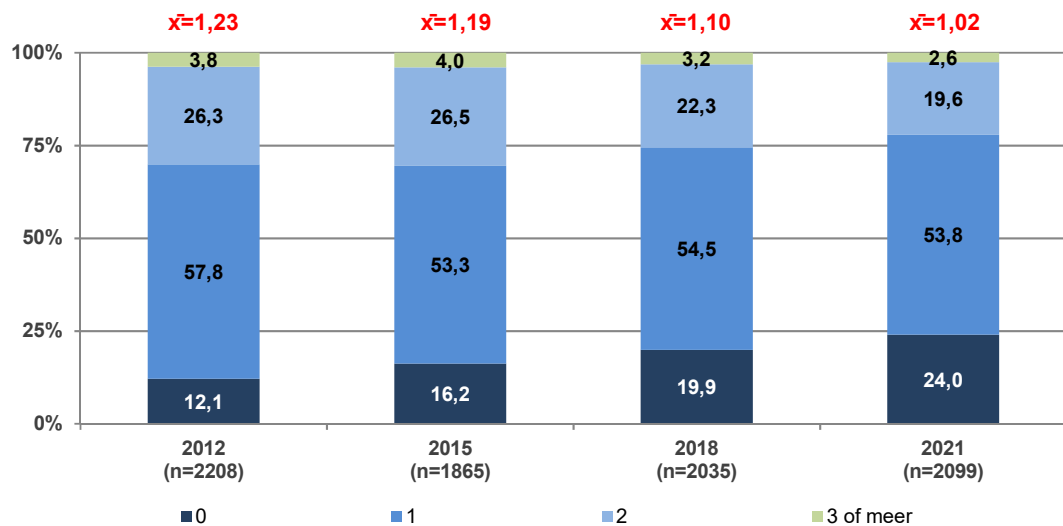
Het aantal Gentse gezinnen die over géén wagen beschikken, neemt significant van editie tot editie toe: van 12% in 2012, over 16% in 2015 tot 20% in 2018 en 24% in 2021.

In 2015 noteren we t.o.v. 2012 voorts een significante daling van het aantal respondenten die over 1 wagen beschikken: van 58% naar 53%.

Ook het aandeel Gentenaren dat 2 wagens in het gezin heeft, is in 2021 t.o.v. 2015 en 2012 significant afgenomen van 26%-27% naar 20%. Ook de daling in 2018 t.o.v. 2015 is significant, van 26%-27% naar 22%.

In 2012 wordt – in vergelijking met de volgende edities – het hoogste gemiddeld aantal wagens in het gezin opgetekend, m.n. 1,23 wagens wat significant over de resp. edities afneemt.

Figuur 19: Wagens (eigen + salaris) in het gezin, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

TOTAAL AANTAL EIGEN WAGENS

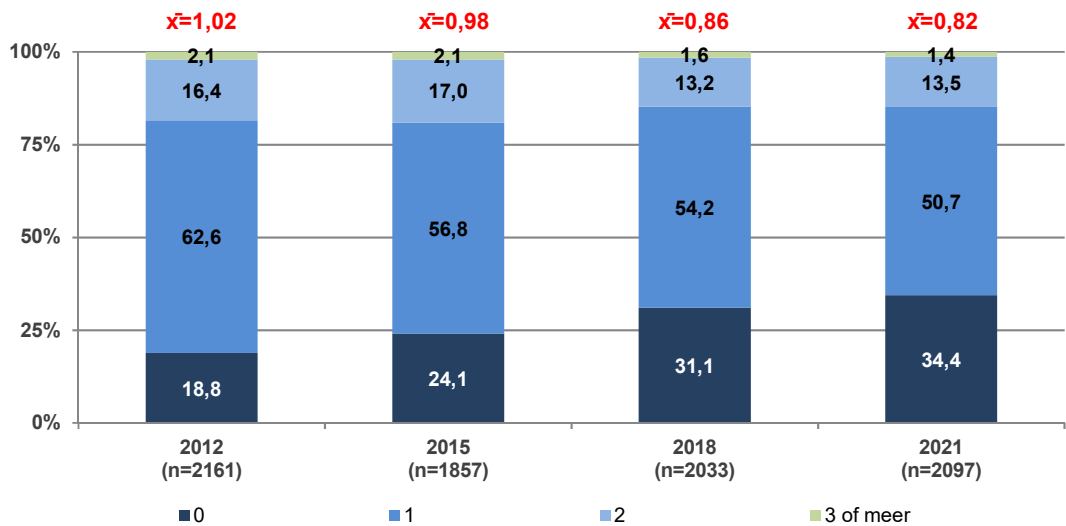
Sinds 2012 neemt het aantal Gentse gezinnen die over géén eigen wagen beschikken, ook hier significant van editie tot editie toe: van 19% in 2012, over 24% in 2015 tot 31% in 2018 en 34% in 2021.

Daarnaast zien we ook dat sinds 2012 t.o.v. de daaropvolgende edities het aantal respondenten die over 1 eigen wagen beschikken significant afneemt: van 63% in 2012 naar 57% in 2015, 54% in 2018 en tenslotte 51% in 2021.

Ook het aandeel Gentenaren dat 2 wagens in het gezin heeft, is in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 significant afgenomen van 16%-17% naar 14%. Ook de daling in 2018 t.o.v. 2012 en 2015 is significant, van 16%-17% naar 13%.

De daling van het gemiddeld aantal eigen wagens in het gezin in 2021 t.o.v. 2012 en 2015 is significant (resp. 0,82 t.o.v. 1,02 en 0,98). Ook de vermindering in 2018 t.o.v. de twee voorgaande edities is significant (resp. 0,86 t.o.v. 1,02 en 0,98).

Figuur 20: Eigen wagens in het gezin, 2012-2021



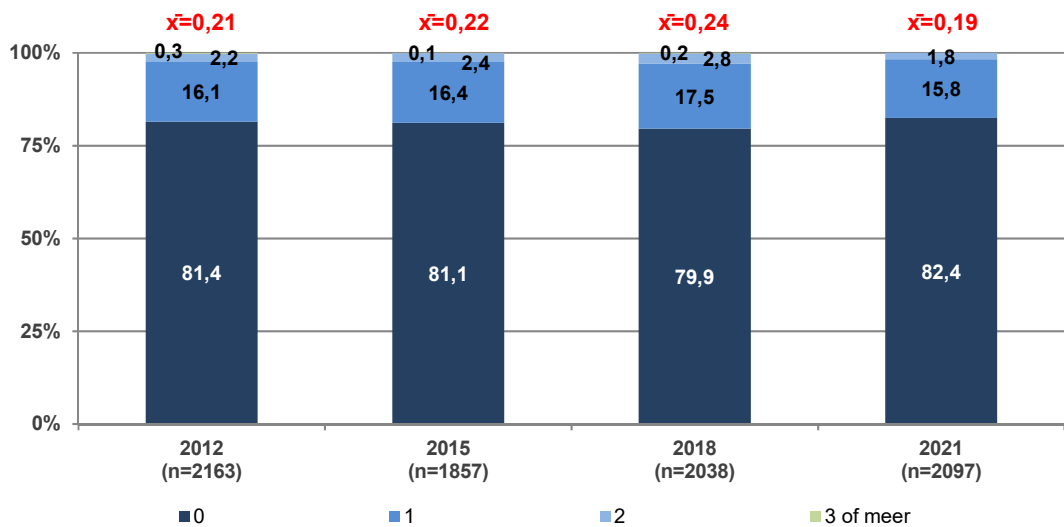
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

TOTAAL AANTAL BEDRIJFSWAGENS

De trendanalyse 2012-2021 duidt geen significante verschillen aan betreffende het aantal bedrijfswagens waarover de Gentse gezinnen al dan niet beschikken.

Betreffende het gemiddelde aantal bedrijfswagens kan vastgesteld worden dat in 2021 het resp. gemiddelde significant gedaald is t.a.v. het mobiliteitsonderzoek van 2018, resp. 0,19 t.o.v. 0,24.

Figuur 21: Bedrijfswagens in het gezin, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen antwoord)

3.2.2 Parkeergedrag

3.2.2.1 PARKEREN VAN FIETS

THUIS

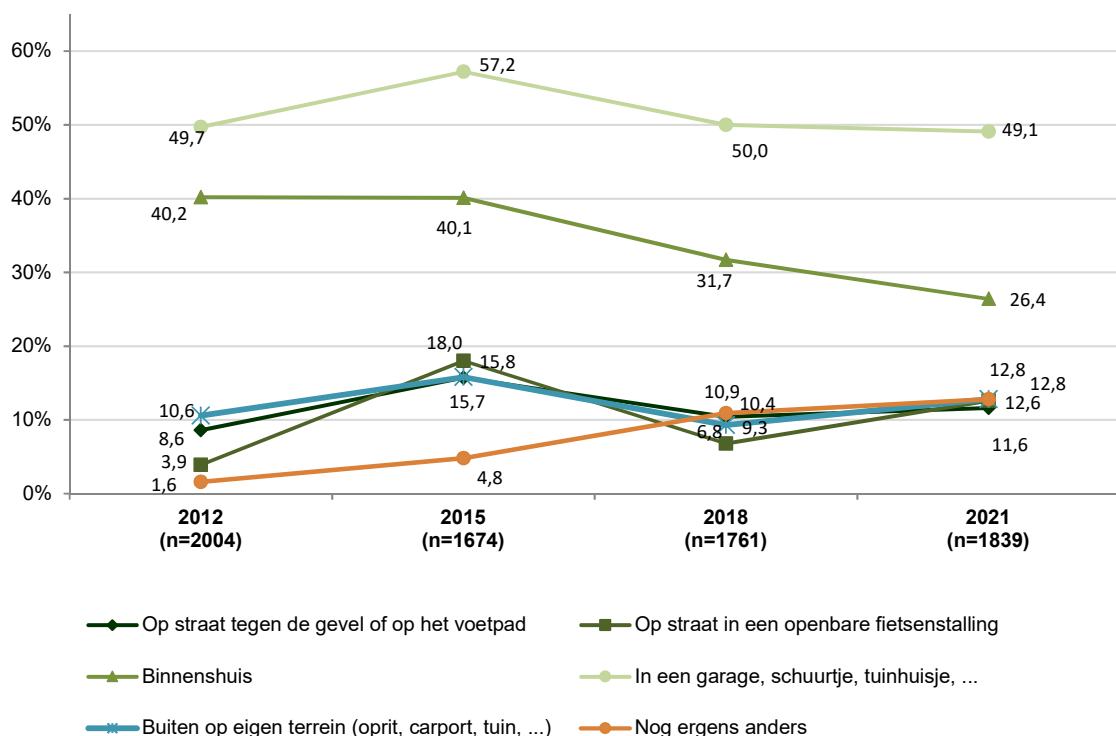
Betreffende de gezinnen die over een fiets beschikken, noteren we in 2015 t.o.v. 2012 een significante stijging van het aandeel respondenten dat deze fiets in de garage/schuurtje/tuinhuis stalt (resp. 57% t.o.v. 50%). In 2021 en 2018 noteren we dan weer een significante daling t.o.v. 2015 (50% en 49% t.o.v. 57%).

Eenzelfde trend kunnen we vaststellen voor de Gentenaren die hun fiets(en) parkeren op straat tegen de gevel en op straat in een openbare fietsenstalling, m.n. in 2015 t.o.v. 2012 een significante stijging en de volgende edities een significante daling.

Betreffende het stallen van de fiets(en) binnenshuis, hier noteren we in 2021 een significante daling t.o.v. drie voorafgaande edities (resp. 26% t.o.v. 32% in 2018 en telkens 40% in 2015 en 2012).

Voorts kan in 2021 enerzijds t.o.v. 2018 een significante stijging vastgesteld worden van het aandeel respondenten dat de fiets buiten op eigen terrein stalt en anderzijds t.o.v. 2015 een daling die eveneens significant is.

Figuur 22: Stelplaats van alle fietsen thuis, 2012-2021



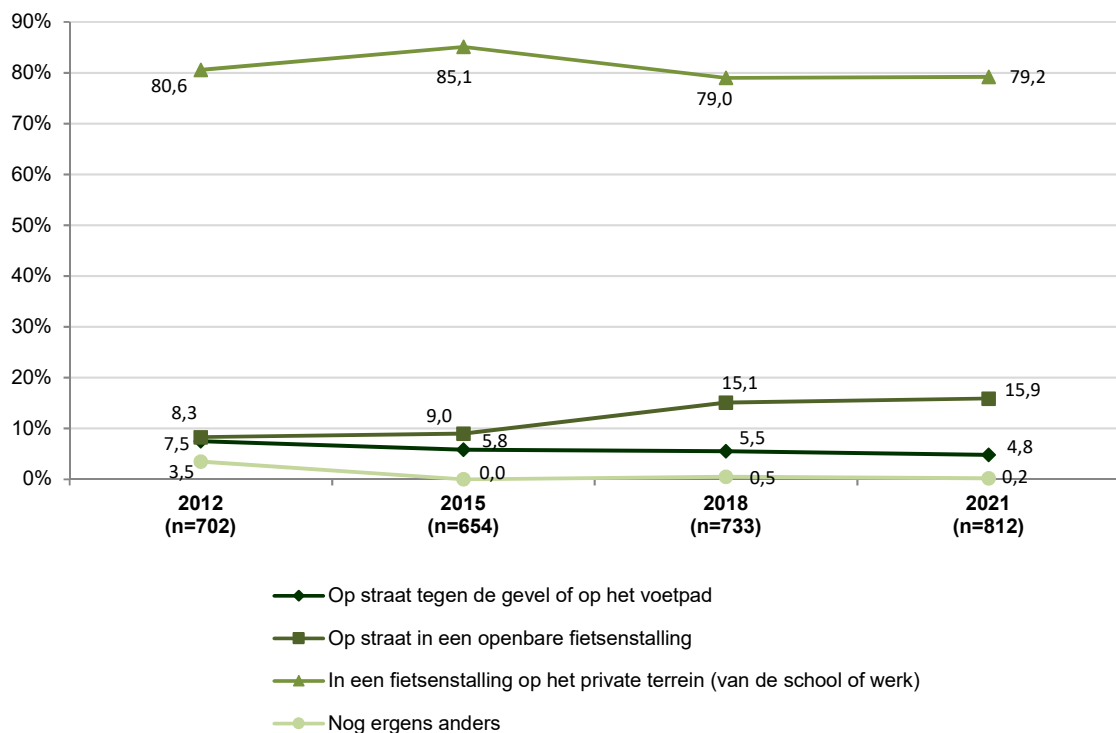
Basis: respondenten die een fiets in het gezin hebben (2012-2021)

OP WERK / SCHOOL

Betreffende de stalling van de fiets op het werk / school, de fiets wordt in 2021 t.o.v. 2018 in een zelfde (significante) mate in een fietsenstalling op het private terrein (van de school of werk) geparkeerd (79%) en t.o.v. 2015 in een significant mindere mate (resp. 79% t.o.v. 85%).

De stalling van de fiets(en) op straat in een openbare fietsenstalling is in 2018 en 2021 significant gestegen t.o.v. 2015 (resp. 15% en 16% t.o.v. 9%).

Figuur 23: Stelplaats van fiets op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021



Basis: respondenten die met de fiets naar school / werk gaan in Gent (= centrum & deelgemeenten) (2012-2021)

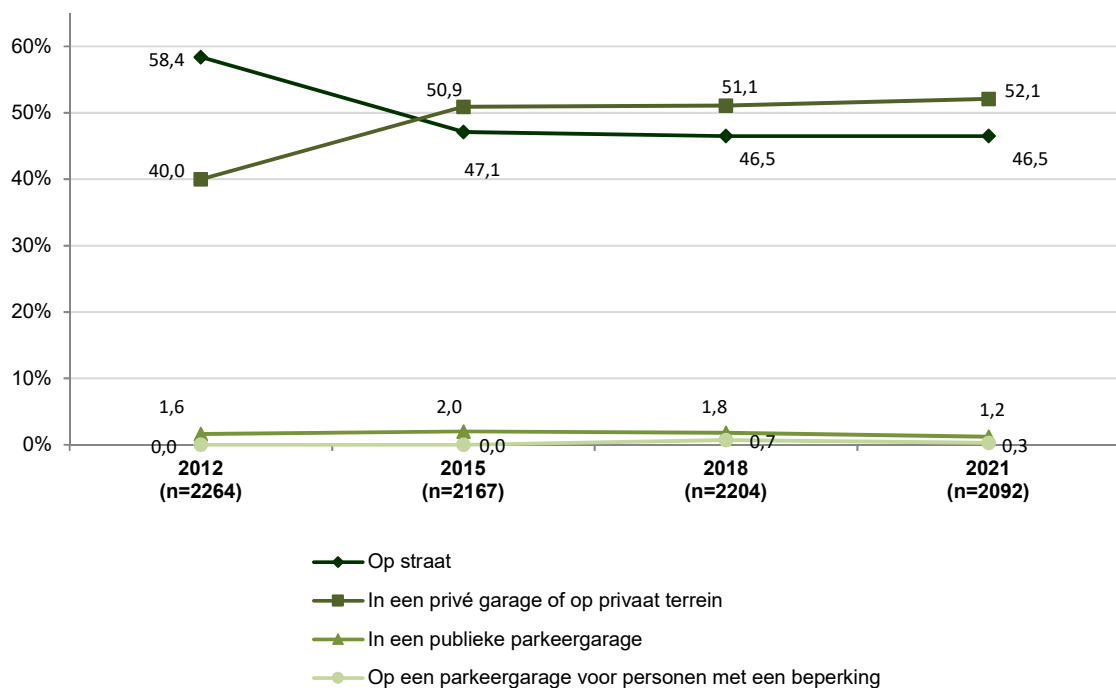
3.2.2.2 PARKEREN VAN WAGEN

BUURT VAN DE WONING

In 2021 is t.o.v. 2012 het aandeel wagens (eigen én salaris) dat geparkeerd wordt op straat significant gedaald met 12 procentpunten (resp. 47% t.o.v. 58%). Ook de dalingen in 2018 en 2015 t.o.v. 2012 zijn significant (resp. 47%-47% t.o.v. 58%). De laatste drie edities is het straatparkeren in de buurt van de woning stabiel gebleven.

Het aandeel wagens dat gestald wordt in een privé garage of op privaat terrein is in 2021 t.o.v. 2012 daartegenover significant gestegen met eenzelfde aantal procentpunten (resp. 52% t.o.v. 40%). Ook de stijgingen in 2018 en 2015 t.o.v. 2012 zijn hier eveneens significant (resp. 51%-51% t.o.v. 40%). Zoals uit onderstaande figuur blijkt is het parkeren in een privé garage/terrein de laatste drie mobiliteitsonderzoeken niet meer significant veranderd.

Figuur 24: Stelplaats van alle wagens thuis (max. 3 wagens per respondent), 2012-2021



Basis: totaal aantal wagens (2012-2021)

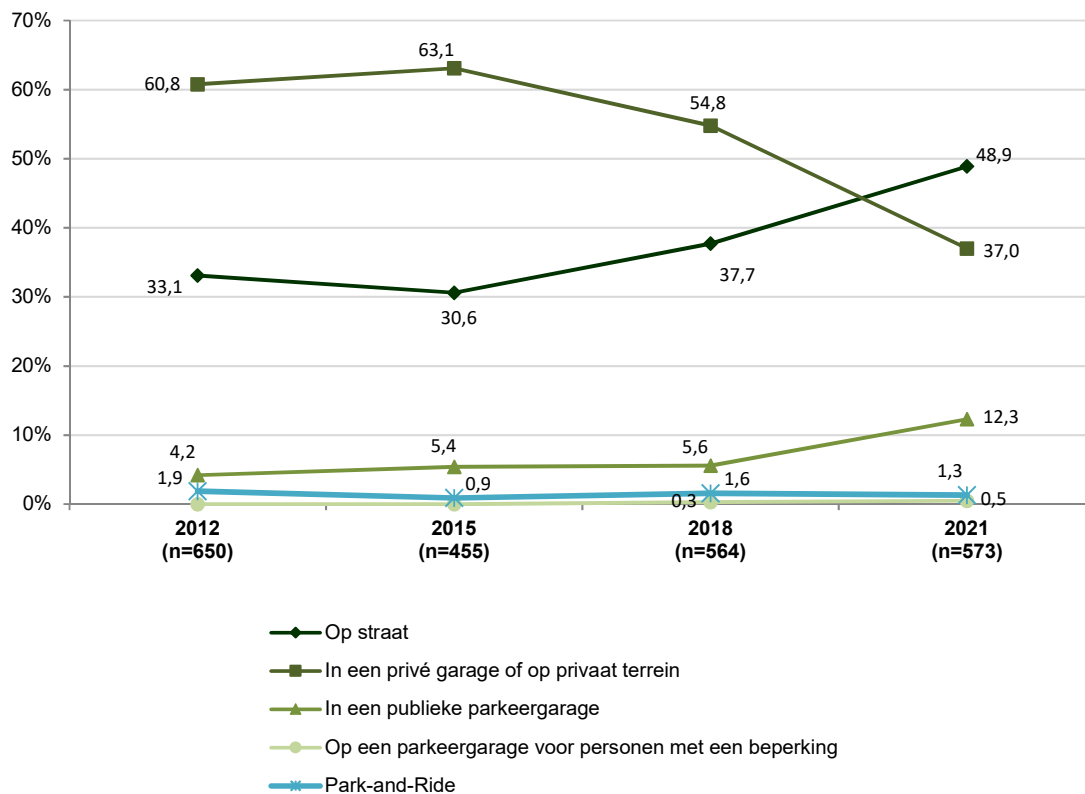
OP WERK / SCHOOL

In 2021 is t.o.v. de drie voorgaande edities het aandeel respondenten dat met de wagen naar het werk of school in Gent gaat en de wagen op straat parkeert, significant gestegen (resp. 49% t.o.v. 33% in 2012, 31% in 2015 en 38% in 2018).

Eenzelfde trend van significante stijging over de vier edities van 2012 tot 2021 noteren we eveneens voor het parkeren van de wagen in een publieke parkeergarage (in de buurt van werk / school) (van 4,2% over 5% in 2015, 6% in 2018 tot 12% in 2021).

Daartegenover kan worden vastgesteld dat het aandeel Gentenaren dat de wagen stalt in een privé garage of op privaat terrein in 2021 t.o.v. de drie vorige onderzoeken significant is gedaald (resp. 37% t.o.v. 61% in 2012, 63% in 2015 en 55% in 2018).

Figuur 25: Stelplaats van wagen op werk / school, naar locatie werk/school in Gent, 2012-2021



Basis: respondenten die met de wagen naar school / werk gaan in Gent (= centrum & deelgemeenten) (2012-2021)

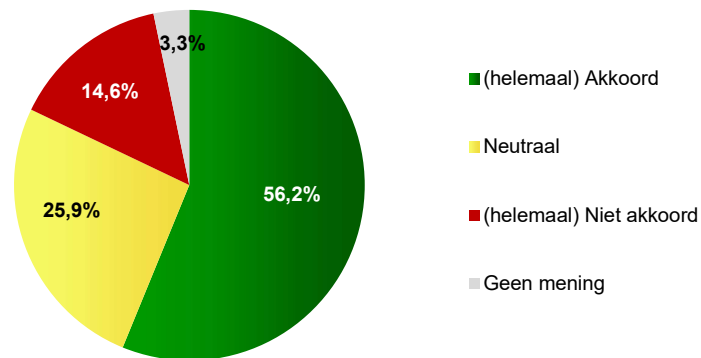
3.3 Mobiliteit in de stad Gent en in de buurt

3.3.1 Te voet

3.3.1.1 STELLING: GENT IS EEN VOETGANGERSSTAD

56% van de Gentenaren vindt dat Gent een voetgangersstad is; 15% vindt van niet. Een kwart (26%) gaat noch wel, noch niet akkoord met deze stelling en 3% van de respondenten heeft hieromtrent geen mening.

Figuur 26: Gent is een voetgangersstad – Totaal, 2021

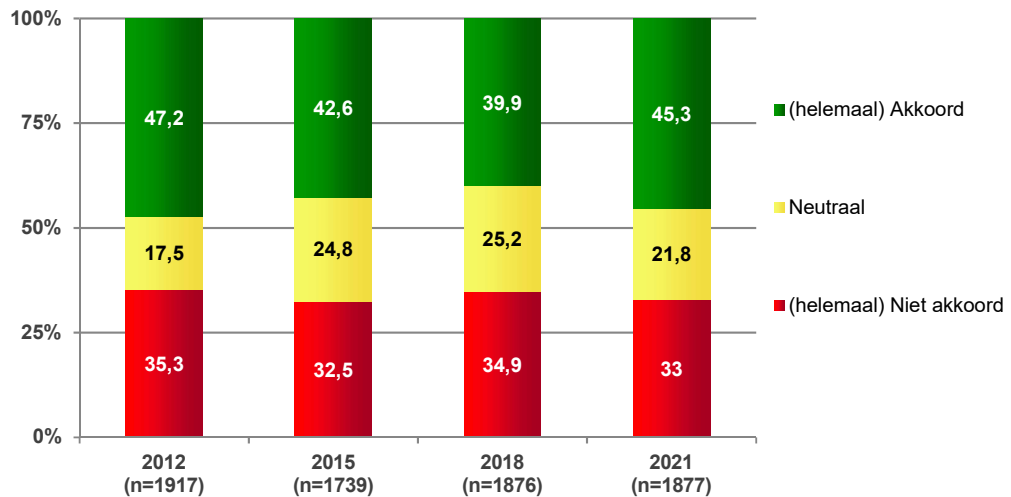


Basis: alle respondenten 2021 (n=2.100, excl. geen antwoord)

3.3.1.2 STELLING: DE VOETPADEN IN MIJN BUURT ZIJN SLECHT ONDERHOUDEN

In 2018 en 2015 kan t.o.v. 2012 een significante afname van het aandeel respondenten die ontevreden zijn over het onderhoud van de voetpaden in hun buurt vastgesteld worden van 47% naar resp. 43% en 40%. Deze trend heeft zich evenwel niet verdergezet: in 2021 is t.o.v. 2018 het aandeel 'ontevredenen' significant toegenomen van 40% in 2018 tot 45% in 2021.

Figuur 27: De voetpaden in mijn buurt zijn slecht onderhouden – Totaal, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.2 Met de fiets

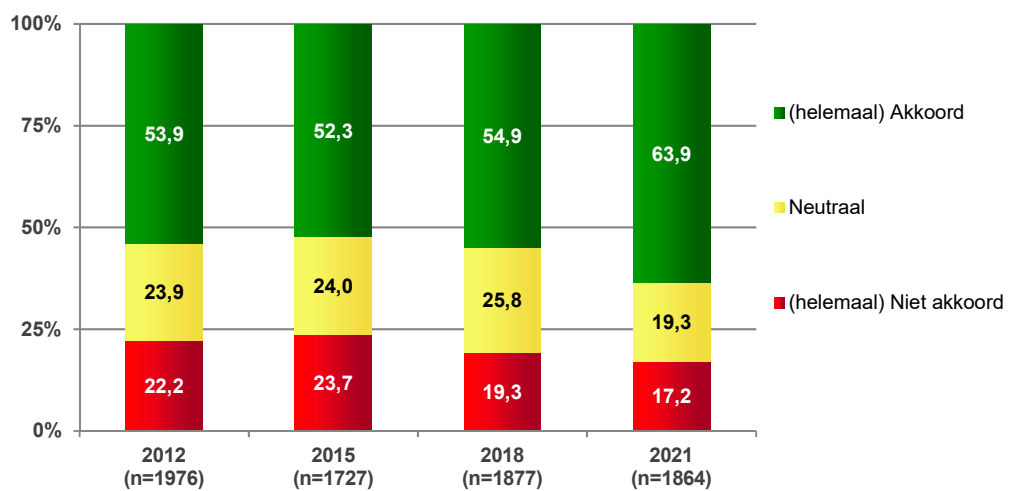
3.3.2.1 STELLING: GENT IS EEN FIETSSTAD

Het aandeel respondenten dat vindt dat Gent een fietsstad is, is in 2021 t.o.v. de drie voorgaande edities significant toegenomen (resp. 64% t.o.v. 54%, 52% en 55%).

Hiertegenover kan vastgesteld worden dat het aandeel van zij die vinden dat Gent geen fietsstad is, in 2021 significant is afgenomen t.o.v. 2012 (resp. 17% t.o.v. 22%). Ook de daling in 2018 t.o.v. 2015 van 24% naar 19% was significant.

Verder zien we in 2021 dat het aandeel neutralen significant gedaald is van 24%-26% in 2012-2018 naar 19% in 2021.

Figuur 28: Gent is een fietsstad – Totaal, 2012-2021



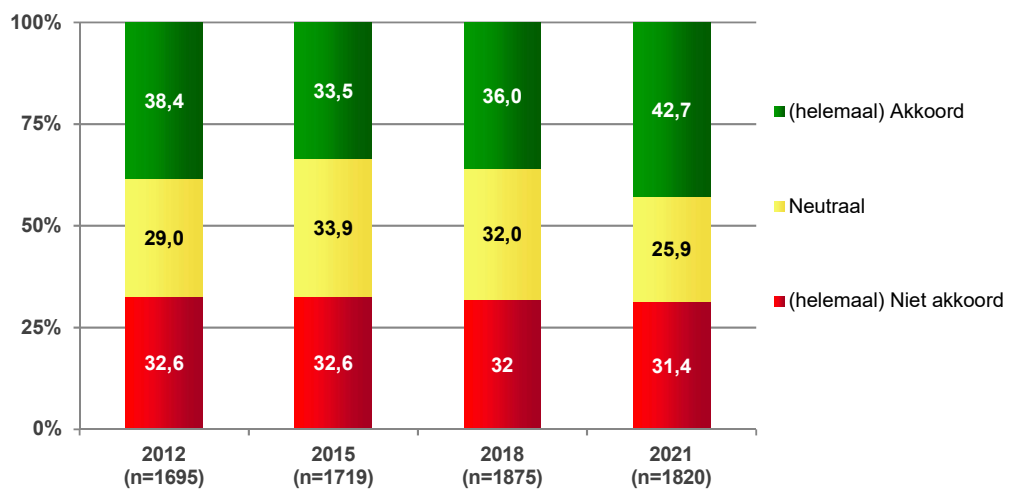
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.2.2 STELLING: DE FIETSINFRASTRUCTUUR IN MIJN BUURT IS GOED ONDERHOUDEN

Het aandeel respondenten dat van mening is dat de fietsinfrastructuur in de buurt goed onderhouden is, is in 2021 significant toegenomen in vergelijking met het Mobiliteitsonderzoek in 2018 en 2015 (resp. 42% t.o.v. 36% en 34%). Daarnaast kan in 2015 t.o.v. 2012 een significante daling van dit resp. aandeel vastgesteld worden (resp. 34% t.o.v. 38%).

Voorts daalde het aandeel respondenten dat zich neutraal opstelt ten aanzien van deze stelling significant in 2021 t.o.v. twee voorgaande edities van 34% in 2015 en 32% in 2018 naar 26% in 2021.

Figuur 29: De fietsinfrastructuur in mijn buurt is goed onderhouden – Totaal, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

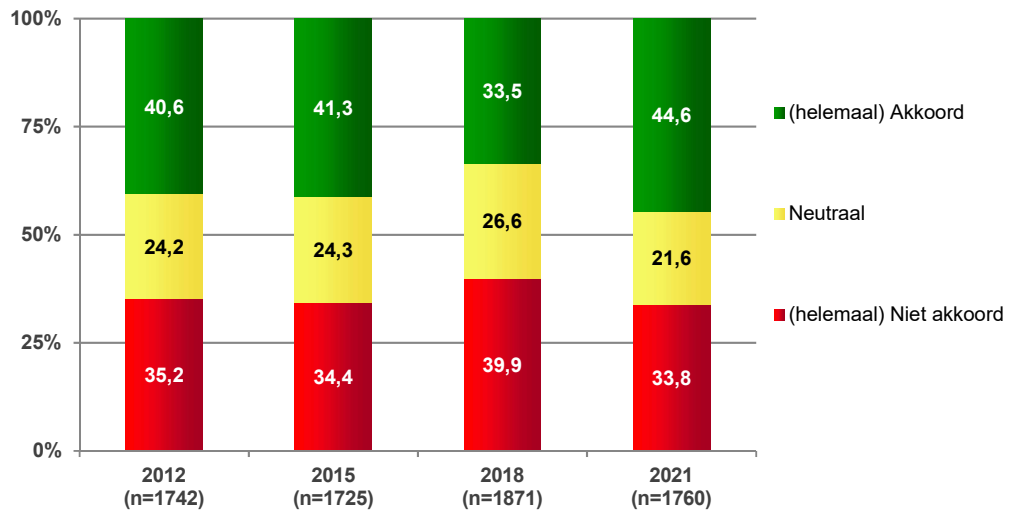
3.3.2.3 STELLING: IN MIJN BUURT ZIJN ER VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATSEN / IK HEB VOLDOENDE FIETSPARKEERPLAATS IN MIJN BUURT

In 2021 zijn significant meer respondenten van mening dat men voldoende fietsparkeerplaatsen heeft in de buurt, vergeleken met het Mobiliteitsonderzoek in 2018 (resp. 45% t.o.v. 34%). De daling anderzijds van het resp. aandeel in 2018 t.o.v. 2015 en 2012 is eveneens significant (resp. 34% t.o.v. telkens 41%)

Betreffende het aandeel respondenten dat vindt dat er onvoldoende fietsparkeerplaatsen zijn in de buurt, kan in 2018 t.o.v. de twee voorgaande edities een significante stijging vastgesteld worden van 35% in 2012 en 34% in 2015 tot 40% in 2018. In 2021 echter daalt dan dit aandeel t.o.v. 2018 met 6 procentpunten tot 34%.

Voorts is het aandeel respondenten dat zich neutraal opstelt, in 2021 t.o.v. 2018 eveneens significant gedaald van 27% in 2018 naar 22% in 2021.

Figuur 30: Ik heb voldoende fietsparkeerplaats in mijn buurt / In mijn buurt zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen – Totaal, 2012-2021



Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

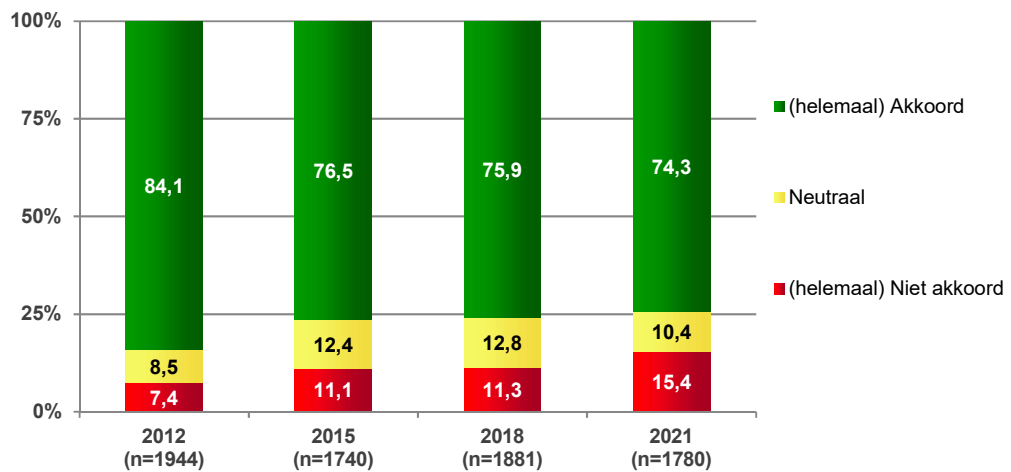
3.3.3 Openbaar vervoer

3.3.3.1 STELLING: IN MIJN BUURT ZIJN ER EEN VOLDOENDE AANTAL BUS- /TRAMLIJNEN

Het aandeel respondenten dat niet akkoord gaat met bovenstaande stelling, is in 2021 significant gestegen in vergelijking met de drie voorgaande mobiliteitsonderzoeken, resp. 15% t.o.v. 7% in 2012 en telkens 11% in 2015 en 2018.

Daartegenover is in 2021 het aandeel Gentenaren dat vindt dat er in hun buurt wel voldoende aantal bus-/tramlijnen zijn, significant gedaald ten aanzien van de vorige edities, resp. 74% t.o.v. 84% in 2012, 77% in 2015 en 76% in 2018.

Figuur 31: In mijn buurt zijn er een voldoende aantal bus-/tramlijnen – Totaal, 2012-2021



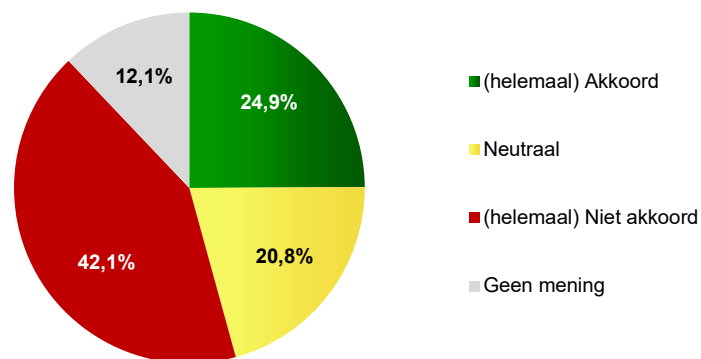
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.4 Parkeren

3.3.4.1 STELLING: BEZOEKERS VAN DE BINNENSTAD KUNNEN GEMAKKELIJK EEN AUTOPARKEERPLAATS (IN PARKINGS, OP STRAAT, ...) VINDEN

Voor 4 op de 10 respondenten (42%) kunnen bezoekers van de binnenstad niet gemakkelijk een autoparkeerplaats vinden; voor een kwart (25%) is dit wel gemakkelijk. 21% van de respondenten is neutraal en 12% heeft hierover geen mening.

Figuur 32: Bezoekers van de binnenstad kunnen gemakkelijk een autoparkeerplaats (in parkings, op straat, ...) vinden – Totaal, 2021

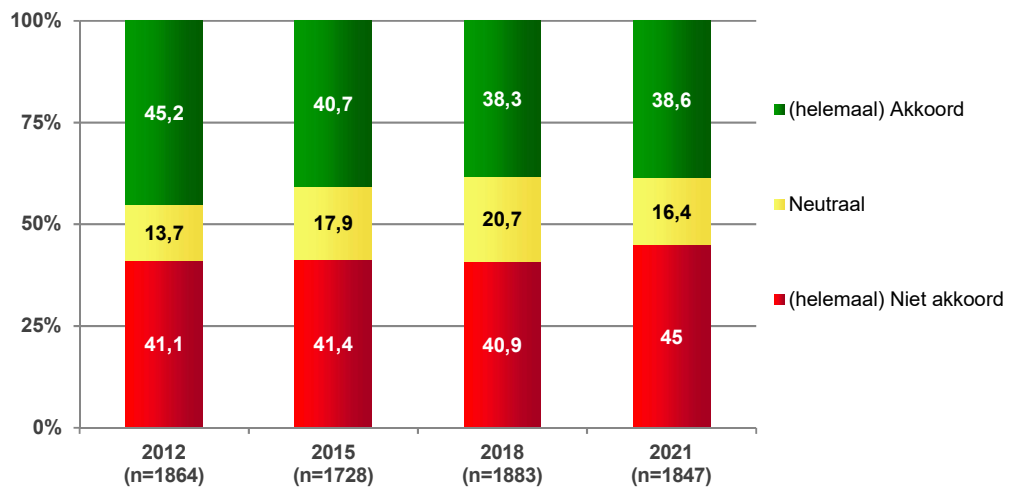


Basis: alle respondenten 2021 (n=2.100, excl. geen antwoord)

3.3.4.2 STELLING: IN MIJN STRAAT KUNNEN DE BEWONERS MAKKELIJK EEN AUTOPARKEERPLAATS VINDEN / ER IS VOLDOENDE PARKEERPLAATS IN MIJN BUURT

Het aandeel respondenten dat vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in de buurt / gemakkelijk een autoparkeerplaats kunnen vinden in de straat (voor bewoners), is t.o.v. 2012 in de drie volgende edities significant gedaald, van 45% in 2012 tot 41% in 2015, 38% in 2018 en 39% in 2021.

Figuur 33: In mijn straat kunnen de bewoners makkelijk een autoparkeerplaats vinden / Er is voldoende parkeerplaats in mijn buurt – Totaal, 2012-2021



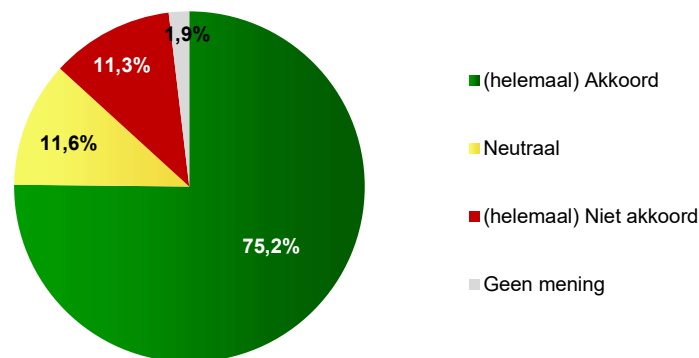
Basis: alle respondenten (2012-2021; excl. geen mening en geen antwoord)

3.3.5 Algemeen

3.3.5.1 STELLING: MIJN BUURT IS VLOT BEREIKBAAR MET DE WAGEN

Drie kwart van de respondenten (75%) vindt dat hun buurt vlot bereikbaar is met de wagen. 11% vindt dit niet en voor 12% is de buurt noch vlot, noch moeilijk bereikbaar met de wagen. 2% heeft hierover geen mening.

Figuur 34: Mijn buurt is vlot bereikbaar met de wagen – Totaal, 2021

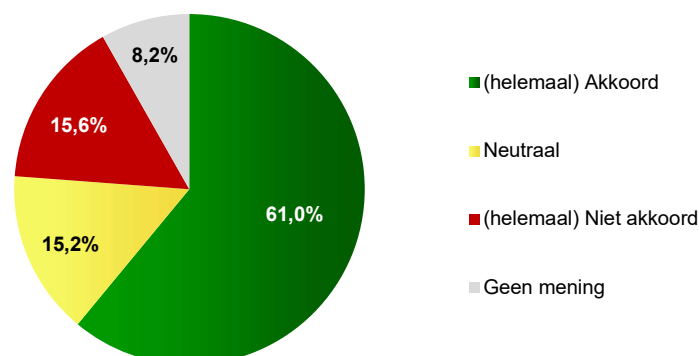


Basis: alle respondenten 2021 (n=2.099, excl. geen antwoord)

3.3.5.2 STELLING: DOOR DE AUTOVRIJE GEBIEDEN IS HET AANGENAMER LEVEN IN DE STAD

6 op de 10 ondervraagden (61%) vinden dat door de autovrije gebieden het inderdaad aangener leven is in de stad. Voor 16% is dit niet het geval en 15% stelt zich terzake neutraal op. 8% van de respondenten heeft hierover geen mening.

Figuur 35: Door de autovrije gebieden is het aangener leven in de stad – Totaal, 2021



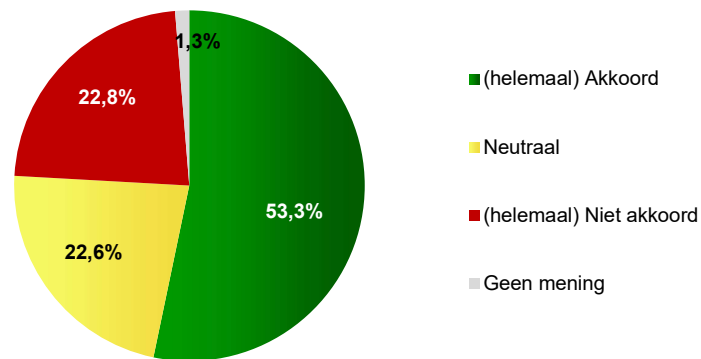
Basis: alle respondenten 2021 (n=2.100, excl. geen antwoord)

3.3.6 Verkeersveiligheid

3.3.6.1 STELLING: IK VOEL ME VEILIG IN HET VERKEER IN MIJN BUURT

Meer dan de helft van de respondenten (53%) voelt zich veilig in het verkeer in zijn/haar buurt. Bijna een kwart voelt zich onveilig (23%) en nog eens 23% neemt hierin een neutrale houding aan. 1% van de ondervraagde Gentenaren heeft hierover geen mening.

Figuur 36: Ik voel me veilig in het verkeer in mijn buurt – Totaal, 2021



Basis: alle respondenten 2021 (n=2.099, excl. geen antwoord)

4. Bijlage

4.1 Wegingscoëfficiënten

Bijlage

Tabel 3: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2012

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	0,6166	0,5232	0,5644	0,4456	0,5811	0,5474	0,7216	0,6404	0,8445	0,7637	0,6818	0,8036	0,9975	0,7242
Noordoost	1,1133	1,1653	0,8959	0,7595	0,7777	0,8245	0,9536	1,0523	0,9763	1,1961	1,1322	1,0525	1,3113	1,2642
Rand	1,7075	1,6287	1,6066	1,1442	1,7120	1,1992	1,4912	1,2108	2,0417	1,9055	1,6853	2,0856	1,4124	2,7106
Zuidwest	0,7045	0,7023	0,7402	0,6598	1,0290	0,7993	0,9085	1,0201	1,0344	0,9935	1,2779	1,3757	1,2166	1,3036

Tabel 4: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2015

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	0,5189	0,3930	0,5420	0,5350	0,6598	0,5347	0,6376	0,5388	0,6294	0,7344	0,5341	0,7325	0,6528	0,9141
Noordoost	1,4478	0,8685	0,8292	0,9775	0,9816	0,8239	0,8860	0,8019	1,3496	0,9561	0,7622	0,8856	0,8386	1,2664
Rand	1,3547	1,9414	1,6348	1,4634	1,7223	1,1801	1,4859	1,7566	4,0606	2,1378	1,6308	2,5070	2,3769	2,9650
Zuidwest	0,8892	1,1228	0,8438	0,7739	0,8659	0,8743	0,9617	0,7703	1,1968	1,1575	0,8449	0,9795	0,8775	1,0446

Tabel 5: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2018

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	0,4855	0,6199	0,9585	0,8004	0,7297	0,6212	0,6788	0,7658	0,7045	0,5778	0,5154	0,4802	0,5622	0,6845
Noordoost	1,3523	0,9002	1,2551	1,1310	0,7935	0,7418	0,8316	1,0633	0,8053	0,9520	0,9089	1,0674	1,1334	0,9134
Rand	3,0022	2,9733	1,6388	1,9514	1,9469	1,2916	1,7056	1,7882	1,7978	1,5343	2,6414	2,0843	2,0380	1,9301
Zuidwest	0,8080	0,7053	0,7625	0,7837	0,6307	0,6493	0,6117	0,8012	0,7014	0,6913	0,5550	0,6299	0,8723	0,9657

Tabel 6: Gehanteerde wegingcoëfficiënten Mobiliteitsonderzoek 2021

	10-19 jaar		20-29 jaar		30-39 jaar		40-49 jaar		50-59 jaar		60-69 jaar		70-79 jaar	
	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw	Man	Vrouw
Centrum	1,5703	0,7011	1,5864	1,1583	0,8144	0,9782	1,2506	0,7254	0,7903	1,1742	0,6451	0,9681	1,5775	1,0759
Noordoost	1,3775	1,6253	1,8174	1,2937	1,2879	1,0974	0,9040	1,0242	0,9480	1,1060	0,8386	0,7557	1,2305	1,0252
Rand	1,5231	1,4991	1,2419	1,2604	0,9488	1,3572	1,0783	1,3173	1,1475	1,3150	0,9241	1,1773	1,0114	0,9799
Zuidwest	0,9400	0,8800	0,6715	0,6378	0,6368	0,6630	0,7242	0,7337	0,6684	0,6723	0,7426	0,5127	0,5534	0,7035

4.2 Indeling volgens stadsdeel

